

Industrieel erfgoed Ridderkerk



Februari 2025

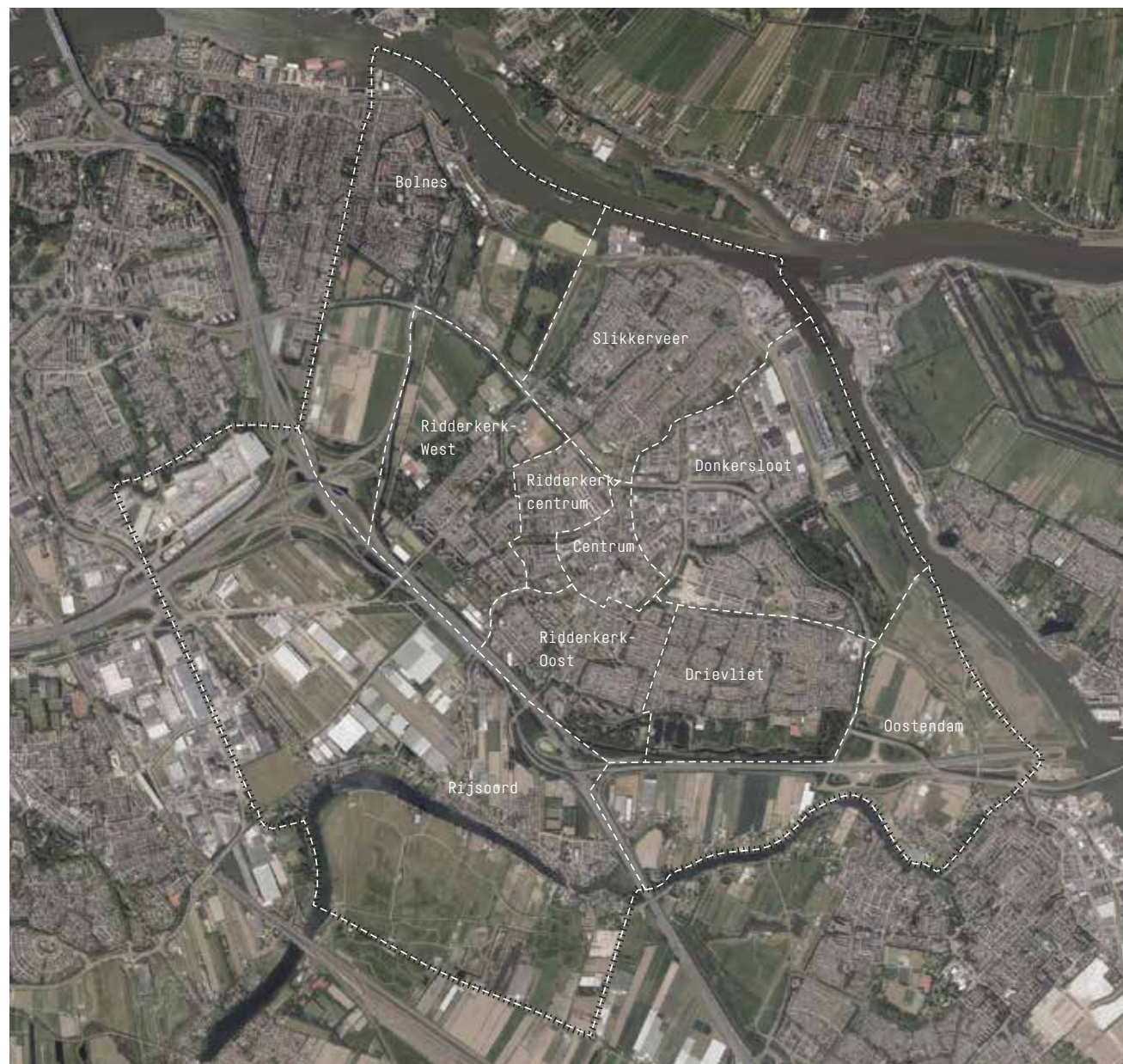
+ JOHAN
NAVAN
DOORN

Cathelijne
van Andel

Inhoud

Gemeente Ridderkerk. [Google Maps]

Inleiding	3
Samenvatting	4
A. Het verhaal van Ridderkerk en de industrie	5
B. Ruimtelijke erfenissen	29
Vlasindustrie	33
Scheepsbouwindustrie	40
IJzergieterij en metaalindustrie	49
Elektrotechniek en machine-industrie	53
Houtbewerking en timmerwerk	55
Overige maakindustrie	58
C. Conclusies en aanbevelingen	65
Noten	70
Bronnen	72
Colofon	73



Inleiding

De gemeente Ridderkerk behoorde ooit tot de belangrijkste industriële streken van ons land. Tot halverwege de 19e eeuw was de gemeente – mede dankzij de vruchtbare kleigronden – gericht op vlasteelt, land- en tuinbouw. Halverwege de 19e eeuw kwam daar verandering in en vulden de rivieroever van de Nieuwe Maas en De Noord zich langzaam met industrieën die gerelateerd waren aan de scheepsbouw. In de hoogtijdagen bepaalden rederijen, werven en elektro- en machinefabrieken met enorme loodsen, fabrieken en kranen het silhouet langs de rivieren en dijken. De werven en fabrieken waren familiebedrijven die van generatie op generatie werden doorgegeven. Een aantal families groeide uit tot invloedrijke industrieën, die niet alleen het aanzicht van de gemeente bepaalden, maar ook het leven daarin beïnvloedden.

Samen met andere kleinschalige maakindustrieën droeg de industrie bij aan de verstedelijking van de gemeente. De voortschrijdende industrialisatie trok vele arbeiders van elders aan. Terwijl de industrie de waterkant domineerde, ontwikkelde zich achter de waterkerende dijk de woongemeente. Na de stagnatie en neergang van de scheepsbouwindustrie en andere gerelateerde bedrijvigheid aan het eind van de 20e eeuw, maakten werven en fabrieksterreinen plaats voor kantoren of woningbouw. Enkele bedrijven bleven overeind, maar van de ooit zo gezichtsbepalende industrie zijn tegenwoordig slechts enkele restanten en fragmenten verspreid over de gemeente terug te vinden.

In deze cultuurhistorische inventarisatie is het industrieel erfgoed binnen de gemeente Ridderkerk onderzocht en geïnventariseerd. Diverse erfenissen (objecten, structuren of sporen) uit het industriële verleden, die een cultuurhistorische waarde vertegenwoordigen voor Ridderkerk, zijn in kaart gebracht. Met betrekking tot de definitie van industrieel erfgoed is de focus gelegd op zes soorten industrie die van invloed zijn geweest op de gemeente, namelijk: de vlasindustrie,

scheepsbouwindustrie, elektrotechniek en machine-industrie, ijzergieterij en metaalbewerking, houtbewerking en timmerwerk en overige maakindustrie.

Leeswijzer

Het onderzoek betreft een inventarisatie van aanwezige cultuurhistorische elementen met informatie over bekende of verwachte cultuurhistorische waarden in het gebied. Hiervoor zijn diverse (historische en contemporaine) bronnen gebruikt. Zo hebben we dankbaar gebruik gemaakt van eerdere publicaties van de Stichting Oud Ridderkerk en hebben we archiefonderzoek verricht in het Stadsarchief Rotterdam. Middels veldwerk zijn de erfenissen bezocht en is gekeken naar de mogelijke waarden. De exacte waardebeoordeling van de diverse elementen valt buiten de scope van dit onderzoek.

De rapportage begint met een samenvatting van het onderzoek en de resultaten. Vervolgens wordt een cultuurhistorische schets gegeven van de ontwikkelingsgeschiedenis van de gemeente Ridderkerk, met specifieke aandacht voor de ontwikkeling van het industrieel erfgoed. Dit resulteert in een beknopt overzicht van de ontwikkeling van het industrieel erfgoed in tijd en ruimte, de verschillende soorten industrieën en bedrijvigheid, invloedrijke personen en bedrijven, en een overzicht van diverse industriële locaties.

Het tweede deel omvat de inventarisatie van de ruimtelijke erfenissen: de overgebleven objecten en structuren van het industrieel erfgoed. Deze elementen zijn voorzien van een korte beschrijving en een motivatie van de (te verwachten) erfgoedwaarden.

Op basis van de voorgaande hoofdstukken sluit de rapportage af met conclusies en aanbevelingen voor de toekomst van het industrieel erfgoed.

Samenvatting

Betekenis industrie

Ridderkerk dankt haar bekendheid aan de grote industrieën die hier ooit gevestigd waren. Allereerst met de vlasindustrie, waar het zwaartepunt op het eiland IJsselmonde in Ridderkerk lag. Daarna brachten de scheepsbouw en de elektrotechniek en machine-industrie een enorme ontwikkeling op gang zowel op het gebied van de infrastructuur, de werkgelegenheid en huisvesting. Het industrieel verleden van Ridderkerk is weliswaar niet meer prominent zichtbaar in het straatbeeld, maar is wel sterk aanwezig in de wijze waarop de gemeente vandaag de dag eruit ziet en functioneert. De locaties met sporen van industrieel erfgoed zijn locaties die een belangrijke stuk van de identiteit voor Ridderkerk dragen.

Soorten industrie

Zes soorten industrieën zijn van invloed geweest op de ontwikkeling van de gemeente: de vlasindustrie, scheepsbouwindustrie; ijzergieterij en metaalwerk; elektrotechniek en machine-industrie; houtbewerking en timmerwerk en overige maakindustrie.

Sporen van de vlasindustrie zijn met name in Oostendam en Rijsoord nog sterk aanwezig en hebben een relatie met de rivier De Waal. De restanten van de scheepsbouwindustrie en de ondersteunende elektrotechniek en machine-industrie bevinden zich voornamelijk in Bolnes en Slikkerveer en hebben een relatie met De Nieuwe Maas en De Noord. In de kern Ridderkerk bevinden zich de meeste sporen van de houtbewerking en timmerwerk en overige maakindustrie. Opvallend is dat het industrieel erfgoed nauw verbonden is met de historische infrastructuur zoals de dijken, oude routes, waterlopen, sporen, havens, enz. Via deze structuren werden de toe- en aanvoer van goederen en producten gedaan.

Erfenissen industrieel erfgoed

Van elk soort industrie zijn verspreid over de gemeente restanten aanwezig. Sommigen zijn prominent aanwezig in het straatbeeld en anderen zijn minder goed zichtbaar of betreffen een structuur die niet meteen geassocieerd wordt met de industrie. Van de zes soorten industrie zijn de nog aanwezige sporen in beeld gebracht en gekarakteriseerd in kenmerkende en mogelijke erfenissen. Voor de locaties met kenmerkende erfenissen zijn de erfgoedwaarden daarvan op hoofdlijnen benoemd. De meeste van deze kenmerkende erfenissen zijn niet beschermd terwijl de erfgoedwaarden evident zijn. Van deze erfenissen wordt aanbevolen ze te beschermen en ze te koppelen aan het erfgoedbeleid. Tevens is het wenselijk om bij toekomstige ontwikkelingen te stimuleren en te inspireren uit te gaan van de aanwezige erfgoedwaarden.

Kenmerkende ensembles

Opvallend is dat de meeste erfenissen losse elementen betreffen waarvan de context eromheen geheel is veranderd. Maar op zes locaties zijn meerdere onderdelen aanwezig. Deze onderdelen samen vertellen meer over het productieproces, de ruimtelijke logica en DNA van de plek. Binnen de collectie van kenmerkende erfenissen zijn ze exemplarisch en zeldzaam en van grote cultuurhistorische waarde. Dit zijn:

- S2: Voormalige werf Gust (nu Schiepo), Ringdijk 466-486 te Slikkerveer, met een inham, havenkom en naoorlogse loodsen als restanten;
- S3: Boele, locatie 2, nabij Ringdijk 462 te Slikkerveer met een ensemble bestaande uit historische loodsen in relatie met naastgelegen villa Boele;
- S4: De Groot en van Vliet Scheepswerf en machinefabriek, Ringdijk 396 te Slikkerveer, met een loods, kraan aan de kade en de relatie met de haven als erfenissen;

- E2: naoorlogse locatie van Smit Slikkerveer, Ringdijk 390b te Slikkerveer: rivieroever met loods Y6 en een steiger als restanten;
- E3: het ensemble van machinefabriek F. Bakker, de 'Harde Bakker, Verlengde Kerkweg 15 te Ridderkerk;
- O1: de Carrosseriefabriek Z.A.B.O., Prinses Margrietstraat 1, te Slikkerveer, met verschillende loodsen uit 1930.

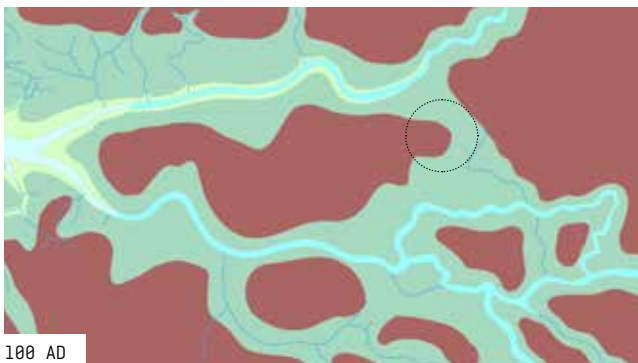
Bekend is dat sommige van bovenstaande locaties op het punt staan te transformeren. Er ligt een kans om de overgebleven erfenissen te benutten en te integreren in ontwikkelingen met een duidelijke identiteit en karakter, gerelateerd aan de plek. Voor een uitgebreidere uiteenzetting van de conclusies en aanbevelingen uit dit onderzoek verwijzen we naar pagina's 66 t/m 69.

A. Het verhaal van Ridderkerk en de industrie

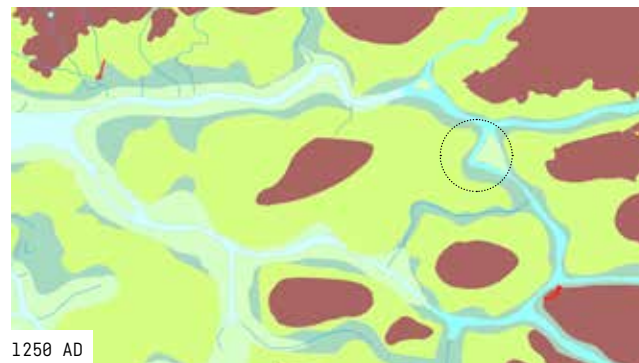


Voormalige loods van Smit Slikerveer

IJsselmonde in een dynamisch waddenlandschap



Boven: drie paleogeografische kaarten [landschapsreconstructies] die de landschapontwikkeling van het eiland IJsselmonde laten zien. Zwart omkaderd is het gebied van gemeente Ridderkerk, de legenda is onderin. [Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed]



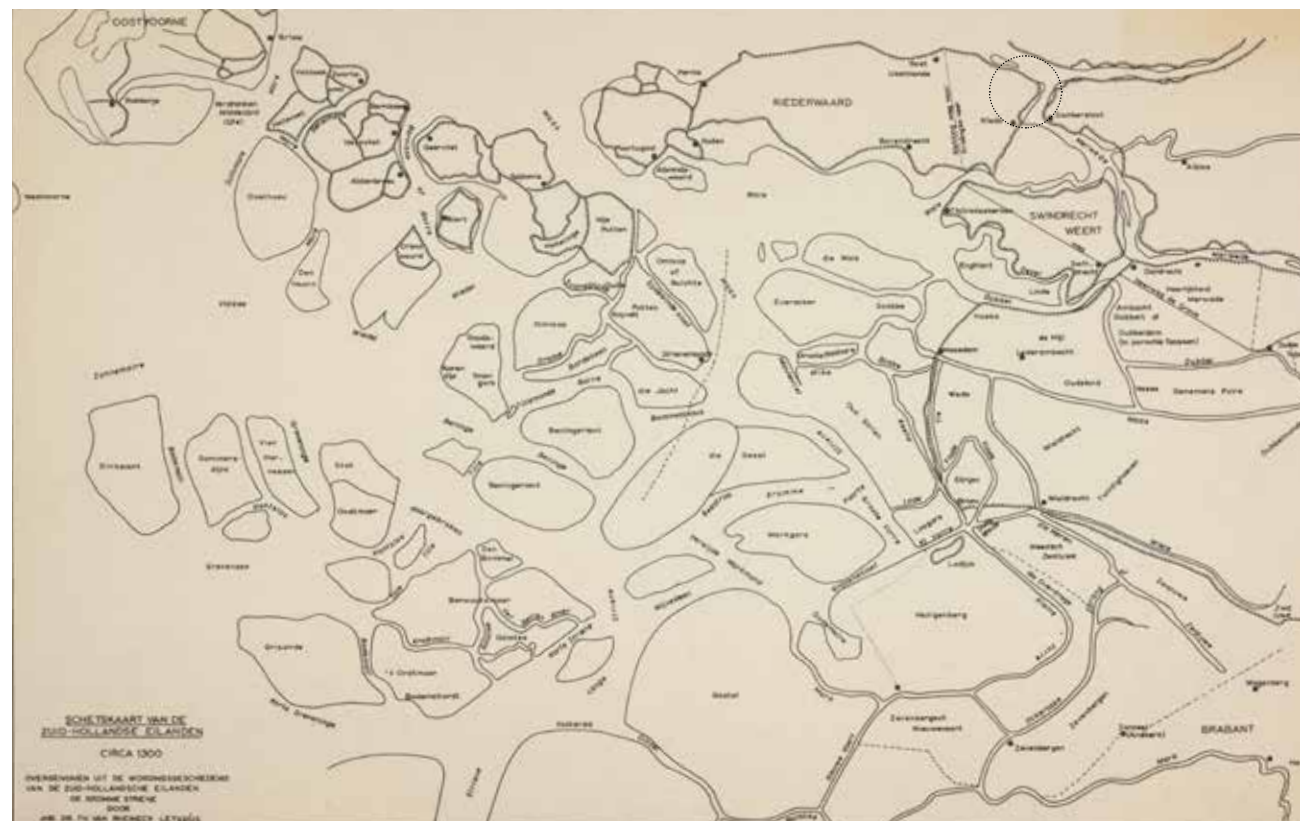
Onder: schetskaart van de Zuid-Hollandse eilanden omstreeks 1300. Het eiland IJsselmonde ligt rechtsboven en bestaat uit de waarden Rhoon, Zwijndrechtse Waard en Riederwaard. Zwart omkaderd is het gebied van gemeente Ridderkerk. [Stadsarchief Rotterdam]



- Strandwallen en lage duinen
- Hoge duinen
- Strandvlakten en duinvalleien
- Waddens en slikken
- Kuelders en kuulvlakten
- Gebieden met kuelderswallen en -ruggen
- Veengebied
- Bedekte kuelders en kuulvlakten
- Overoeverwater
- Stedelijk gebied
- Binnenwater
- Buitenwater

IJsselmonde in een dynamisch waddenlandschap

De vorming van het Zuid-Holland begon na de laatste ijstijd, zo'n 12.000 jaar geleden. Via de riviertakken van de Hollandse IJssel, Waal, Lek en Merwede stond het moerassige veengebied in directe verbinding met de Noordzee. Er ontstond een dynamisch waddenlandschap waar het water vrij spel had met het veen. Tussen 500 v. Chr. en 800 ontstond het eiland IJsselmonde, bestaande uit de zandvlaktes van Rhoon, Zwijndrechtse Waard en Riederwaard. Archeologische opgravingen tonen aan dat op de hoger gelegen vlaktes, de donken, al in Steentijd werd gevestigd door mensen.¹ Naar verwachting werd er in deze periode ook gewoond op de hoger gelegen oeverwallen langs de rivieren en geulen. In de Romeinse tijd zijn er nederzettingssporen aangetroffen langs de oever van de Waal en nabij Slikkerveer.



Een raster van dijken in de nieuwe polders

Op de Riederwaard werd vanaf 800 begonnen met de ontginning van het veen, waardoor het landschap daalde. In deze periode brak de duinenrij bij zee door waardoor de getijden een sterke grip kregen op het landschap.² Om de akkers en dorpskern van Riede (de huidige kern van Ridderkerk), dat voor het eerst in 1105 in bronnen werd genoemd, te beschermen werden vanaf de tiende eeuw dijken aangelegd. Riede kwam achter een slingerende dijk te liggen die ook langs vissersnederzettingen en het dorp Oostendam ging. Oostendam was ontstaan bij de afdamming van de Waal, tijdens de herbedijking van de Zwijndrechtse Waard in 1331.

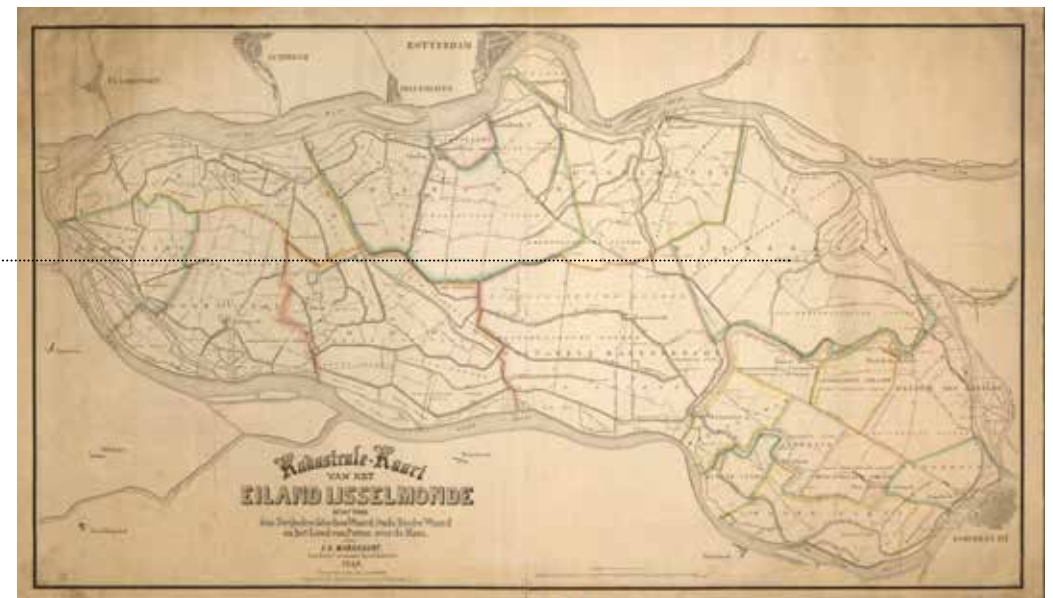
Hoewel de dijken enige bescherming moeten hebben geboden, werd Riede eeuwenlang geteisterd door het water. In de veertiende eeuw was er zoveel overlast, dat de bewoners van Riede wegtrokken naar de meer zuidelijke Pruimendijk en Waaldijk.³ Er werd besloten om de Riederwaard in te polderen in twee fasen: eerst de Oud-Reijerwaard in 1404 en daarna de Nieuw-Reijerwaard in 1421. De net opgeleverde polders waren niet opgewassen tegen de verwoestende Sint Elizabethsvloed, waardoor in 1424 de dijken opnieuw – en definitief – werden aangelegd met behulp van windmolens. Op de dijken ontstonden belangrijke infrastructurele routes waarlangs de lintdorpen Slikkerveer, Bolnes en Rijsoord ontstonden. De middeleeuwse dijklichamen zijn vandaag de dag nog steeds zichtbaar in het landschap.

Boven: Kaart van landmeter Jan Potter uit 1584. De kaart is omgedraaid. Linksonder ligt het dorp Ridderkerk. Tussen het dorp en de Merwede ligt het groene buitendijkse gebied van de Donkersloot. Aan weerszijden van Ridderkerk liggen de dorpen Slikkerveer en Oostendam aan de dijk. De [Stadsarchief Rotterdam]

Onder: de polders op het eiland IJsselmonde in de negentiende eeuw [1848]. [Nationaal Archief]



gemeente Ridderkerk

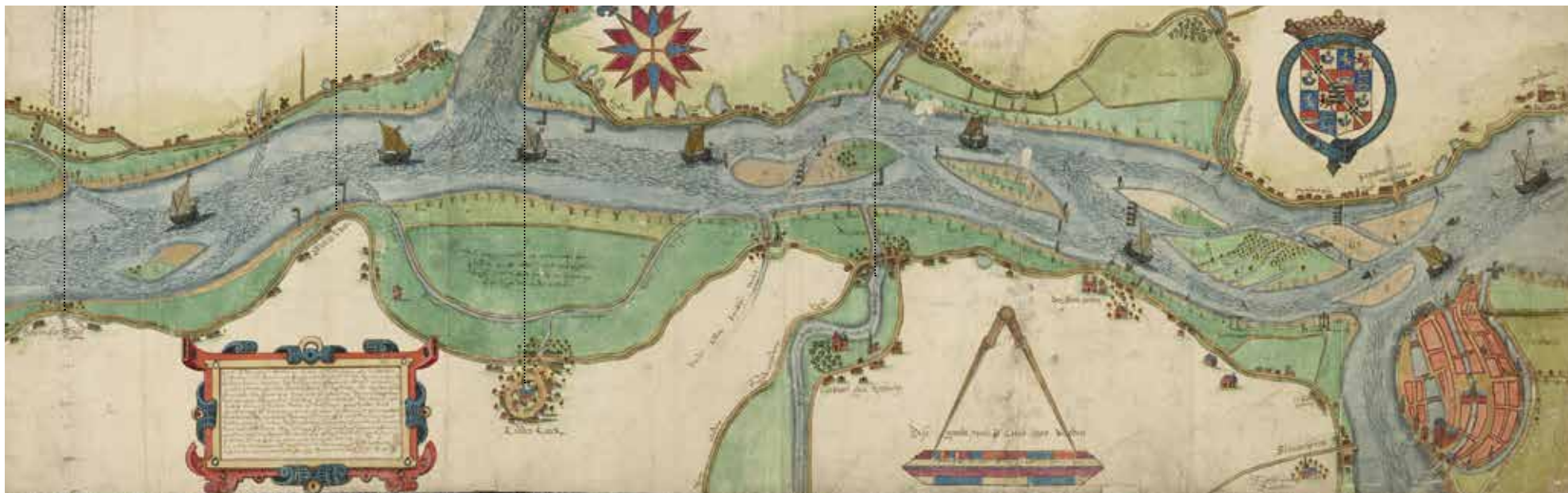


Arbeid en weelde in het buitengebied

Boven: kaart van de visserijen aan de Merwede met Bolnes, Slikkerveer, Ridderkerk en Oostendam in 1615. De kaart is vervaardigd door M. Janzoon Been. Bij Slikkerweer lijken twee steigers in het water te liggen voor de visserij. [Stadsarchief Rotterdam]

Rechts: Huys ten Donck aan de Benedenrijweg te Bolnes. Het huis bezit nog een eigen haventje de Maas.

Bolnes Slikkerveer Ridderkerk Oostendam



In het begin van de vijftiende eeuw werd Ridderkerk een ambachtsheerlijkheid. In 1446 werd Ridderkerk officieel gesticht door ambachtswrouw Magriet van Comene met een handvest met regels voor bestuur en bevolking.⁴ De bevolking leefde van akkerbouw en veeteelt en er was een rijke riet- en griendcultuur. In de havens van Ridderkerk en Oostendam werd handel gedreven met de regio.

De groene omgeving van Ridderkerk viel ook in de smaak bij welgestelde families uit de omringende steden. Op Benedenrijweg 461 staat 'Huys ten Donck', gebouwd in 1746 door Otto Groeninx van Zoelen, burgemeester van Rotterdam, heer van Ridderkerk en bewindhebber in de VOC. Het was niet het eerste bouwwerk dat op deze locatie stond. In 1616 werd hier een kasteeltje gebouwd dat in 1676 eigendom werd van de familie Van Zoelen. De zoon die Catharina en Cornelis

Groeninx kregen was Otto Groeninx van Zoelen. Otto liet vervolgens het oude kasteel afbreken en vervangen voor het buitenhuis. Dat hij bewindhebber was van de VOC, liet hij doorwerken in de architectuur van het huis, door het de verhoudingen van een VOC-schip te geven. Andersom wordt ook een VOC-schip vernoemd naar het huis. 'Het schip Huys ten Donck wordt gebouwd in Rotterdam en wordt talloze malen ingezet door de VOC voor reizen van en naar Batavia, Ceylon en Bengalen', schrijft het Nationaal Archief. Het Huys ten Donck en de bouwwerken, tuinen en objecten die daarbij horen zijn rijksmonumenten.

De familie bekleedde hoge functies in de politiek en was betrokken met o.a. de Admiraliteit op de Maas in Rotterdam. Het is onbekend in hoeverre de familie destijds betrokken is geweest met de Ridderkerkse industrie. Het huis zelf werd gebruikt



als buitenverblijf en in de zomer werden de meubelen van de familie met een schuit van Rotterdam naar Ridderkerk vervoerd. De aanleghaven aan het water werd gebruikt voor het laden en lossen van deze goederen.

Vlasindustrie aan de Waal

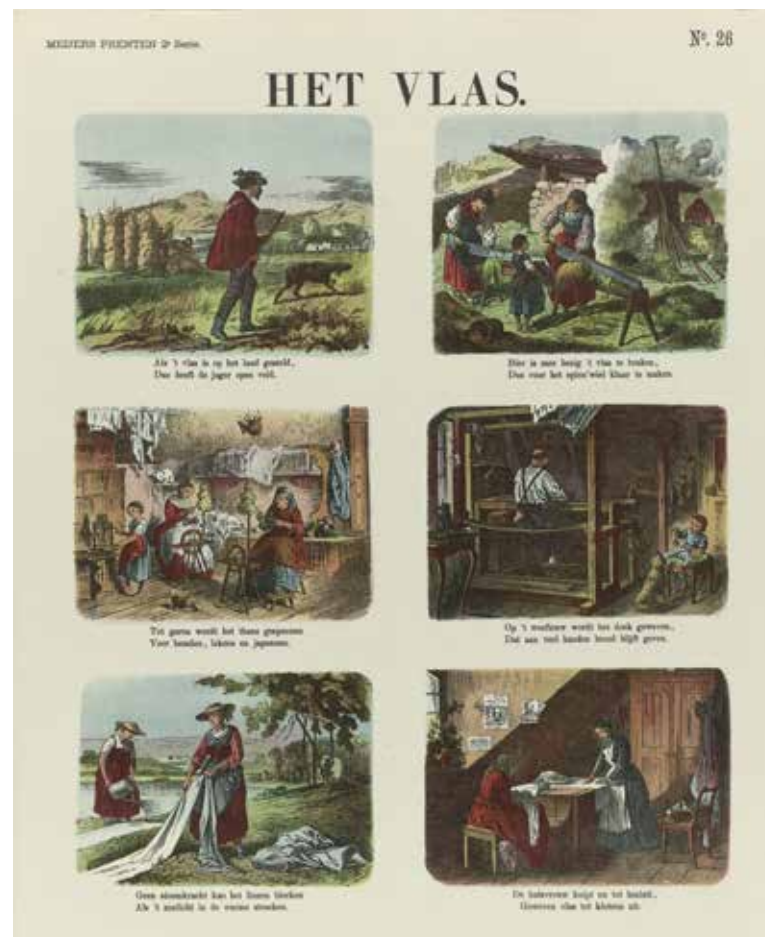
In de zeventiende eeuw begonnen boeren op IJsselmonde met het verbouwen van vlas. Langgerekte velden kleurden blauw of wit door de bloemen van het vlas. Het vlas werd verwerkt tot linnen, touw of lijnzaadolie.

In 1906 telde Zuid-Holland circa 650 handmatige en 19 machinale vlasserijen.⁵ In 1840 waren er in de (huidige) gemeente 72 vlasbedrijven bekend: Bolnes (12), Ridderkerk dorp (9), Pruimendijk (9), Lagendijk (8), Waaldijk (7), Molendijk (8), Eenigendijk (6), Oostendam (3), Rijsoordsestraat (3), Straatweg (3), Noldijk (3), Slikerveer (1), Rijsoord (1) en Strevelshoek (1).⁶ In Oostendam en Rijsoord werden tientallen vlasbedrijven gestart vanuit boerdijen en schuren aan de Waal. De ligging aan het water was noodzakelijk voor het 'roten' van het vlas.⁷

Het zwaartepunt van de vlasindustrie verplaatste omstreeks 1750 van Vlaanderen, Friesland en Noord-Holland naar de streek tussen Rotterdam en Dordrecht en Zeeland. De kleigronden langs de rivieren in Zuid-Holland waren vruchtbaarder dan de zandgronden, hetgeen gunstig was voor de vlasteelt.⁸ Op het eiland IJsselmonde lag het zwaartepunt op drie locaties: in Ridderkerk, Hendrik-Ido-Ambacht en 's-Gravendeel. Een belangrijke bron is een telling uit het jaar 1887 van H.W.E. Struve en A.A. Bekaar. Uit deze momentopname blijkt dat er in dat jaar in Barendrecht 1 brakerij en zwingelarij is met 34 werknemers; in Hendrik-Ido-Ambacht 9 vlasserijen met in totaal 201 werknemers; en in Ridderkerk 9 vlasserijen met in totaal 445 werknemers. Hieruit valt voorzichtig te zeggen dat Ridderkerkse vlasindustrie op het eiland IJsselmonde een uitzonderlijke rol heeft gespeeld.

Het vlas werd over water vervoerd en verhandeld op de Beurs in Rotterdam en de vlas- en lijnzaadmarkt in Dordrecht.⁹ De bloei van de vlashandel zorgde voor schaalvergroting en mechanisering. Moderne fabrieken werden gebouwd, voorzien van pluk- en repelmachines, spinnerijen, touwfabrieken,

Kleurenlithografie 'Het vlas' door De Ruyter & Meijer [1874]. De beelden laten het maakproces en de producten uit de vlasindustrie zien. [Rijksmuseum]



warmwaterroterijen en stookhuizen met hoge schoorstenen.¹⁰ In de fabrieken werkten honderden arbeiders, waaronder kinderen.¹¹

Rond 1900 kwam de vlasindustrie net zo snel weer ten einde als het was opgekomen. De populariteit van kunstvezel en katoen won het op de vraag naar linnen en de buitenlandse

Boven: ongetwijnd vlas, ca. 1590. [Rijksmuseum]

Onder: velden met vlas langs de Waal. De foto lijkt vanuit het tramspoor bij de Rijksstraatweg te zijn genomen. [Stichting Oud Ridderkerk, 1025.101.019]



concurrentie werd steeds sterker. Slechts enkele vlasserijen bleven overeind tot aan de jaren zeventig.¹² De nog bestaande erfenissen, zoals de boerderij van de familie Plaisier aan de Rijksstraatweg en de moderne roterij van de familie Van Nes aan de Pruimendijk zijn zeldzame restanten van deze industrie.

De scheepsbouwindustrie aan de Nieuwe Maas en de Noord

In de eerste helft van de negentiende eeuw kwam de scheepsbouwindustrie in Slikkerveer en Bolnes. Scheepsbouwers uit Kinderdijk vestigden zich hier in de buitendijkse gebieden van de Ringdijk. De eerste scheepswerf werd in 1820 opgericht door reder en scheepsbouwer Fop Smit. Na de oprichting van de Nederlandse Handel Maatschappij in 1824, die door het stellen van gunstige bevrachtingscondities nieuw leven had ingeblazen aan de Nederlandsche scheepvaart en rederijen, nam ook de scheepsbouw toe. Binnen enkele decennia ontstond er een dichtbebouwde strook van dokken, hellingen, loods en fabrieken. Het economisch zwaartepunt verplaatste zich naar het noorden van de gemeente in Slikkerveer en Bolnes.

Dagelijks werkten er honderden mensen aan de bouw en reparatie van schepen. De eerste schepen waren van hout, maar omstreeks 1840 werd overgegaan op ijzeren schepen en later van zeil op stoommachines. Al vanaf het begin was er zowel vanuit binnen- als buitenland vraag naar zeeschepen en schepen voor de binnenvaart. De inrichting van de werven verliep zeer pragmatisch, de ene werf werd door de andere overgenomen, waardoor een lappendeken ontstond van verschillende industriële elementen uit verschillende tijdslagen.

Rond 1900 vond er schaalvergroting plaats.¹³ De bereikbaarheid en kansen van de regio verbeterde na de aanleg van het Voorn Kanaal (1827-1829) en de Nieuwe Waterweg (1870).¹⁴ Sommige bedrijven verhuisden naar Bolnes, waar in eerste instantie meer ruimte was, maar anderen verlieten de gemeente. De 'grote jongens' bleven, bekend als de werven 'Boele Bolnes', 'De Groot en Van Vliet' en 'Werf Gusto'. Deze werven strekten zich honderden meters langs het water uit en het silhouet van uitstekende kranen en metershoge schepen boven de Ringdijk werd een bekend aanzicht.

Boven: scheepswerf van Boele te Bolnes. [Stichting Oud Ridderkerk, 1022.100.005]
Midden: grofsmederij Bolnes. [Stichting Oud Ridderkerk, 1023.102.002]
Onder: tewaterlating bij Scheepswerf Boele, 1961. [Nationaal Archief, fotocollectie Anefo]



Boven: scheepswerf De Groot en Van Vliet, 1951. [Stichting Oud Ridderkerk, 1022.103.001]
Midden: tewaterlating mijnenveger Hr. Ms. "Axel" bij scheepsbouwerf De Groot & van Vliet', 1955. [Nationaal Archief, fotocollectie Anefo]
Onder: indienststelling Hr. Ms. mijnenveger "Grijpskerk" te Slikkerveer', 1956. [Nationaal Archief, fotocollectie Anefo]



Ondersteunende industrie

Ook andere industrieën staken in de negentiende eeuw de kop op. In fabrieken op of nabij de scheepswerven werden deelproducten en machines gemaakt voor de vervaardiging en inrichting van schepen, zoals de Klinknagelfabriek van Smit en de modelmakerij van Dubbelman. Bijzonder was de Electrotechnische Industrie van Willem Smit en Adriaan Pot waar machines, verlichtingssystemen en generatoren werden vervaardigd. In Ridderkerk werden ook andere grote industrieën opgericht. Naast het oude centrum richtte de familie Bakker een vlasbedrijf op, dat uitgroeide tot een grootschalige rubber- en machinefabriek, met honderden werknemers. Andere maakindustrie, zoals de Carrosseriefabriek Z.A.B.O, de gasfabriek en de Sigarenfabriek van de Gebroeders Bos speelden een belangrijke rol in de kern Ridderkerk.

Infrastructuur

Door de groeiende werkgelegenheid nam ook het aantal inwoners aanzienlijk toe. Arbeiders uit Brabant en Zeeland vestigden zich langs de dijken en in de dorpen. De gemeente legde grote uitbreidingswijken aan en enkele scheepsbouwbedrijven ontfermden zich over huisvesting en voorzieningen voor hun personeel.¹⁵ De bereikbaarheid van de gemeente verbeterde vanaf de negentiende eeuw aanzienlijk. In 1872 werd de Staatsspoorlijn tussen Rotterdam Mallegat en Dordrecht in gebruik genomen en in 1900 werd de gemeente aangesloten op de tramlijn van Middelwijk-Zwijndrecht.¹⁶ Daarnaast zorgden de aanleg van de Rijksweg, rijkswegen tussen Rotterdam-Dordrecht en Rotterdam-Gorinchem en het bekende 'klaverblad' van snelwegen voor snellere ontsluiting met de regio.¹⁷ Tot slot werd er veel gehandeld via de havens nabij Oostendam en in Ridderkerk. De Ridderkerkse haven was oorspronkelijk een watergang die door de Donkerslootpolder liep. Ten noorden van Het Zand werd in 1910 een nieuwe haven aangelegd, waardoor het dorp in directe verbinding stond met De Noord. Rond 1970 werd de haven bij de Donkerslootsedijk afgedamd en gedempt. Bij de Gorzen werd in hetzelfde jaar een nieuwe haven, met jachthaven aangelegd.¹⁸

Boven: impressie van de fabriek voor elektrische werktuigen van Willem Smit & Co. [Stichting Oud Ridderkerk, 1014.100.020]

Linksonder: de bandenmakerij in de rubberfabriek van Bakker, 1919. [Stichting Oud Ridderkerk, 1020.100.022]

Rechtsonder: foto ter gelegenheid van het 50-jarig bestaan van Bakker, 1920. [Stichting Oud Ridderkerk, 1020.100.049]

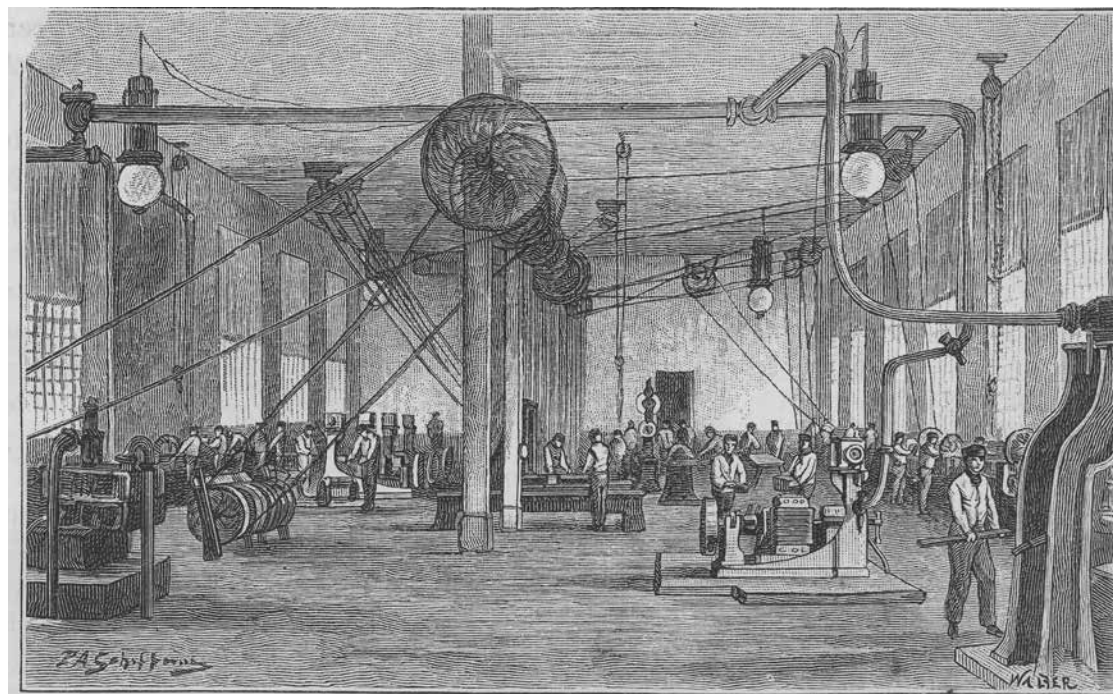


Fig. 1. — Fabriek van elektrische werktuigen van de firma Willem Smit & Co. te Slikkerveer. (Benedenverdieping.)



Het einde van een tijdperk

Op 15 mei 1940 werd de capitulatie van Nederland getekend door generaal Winkelman in de Johannes Post School in Rijsoord.¹⁹ De impact van de oorlog op de scheepsbouw- en machine-industrie was groot. Door de invoering van de dienstplicht en plunderen kwam de industrie nagenoeg stil te liggen. Na de oorlog krabbelde de industrie weer op en werd er flink uitgebreid. Vanaf de jaren zeventig nam de concurrentie uit landen met goedkope arbeidskrachten echter sterk toe. De grote scheepsbouwbedrijven waren genoodzaakt steeds meer personeel te ontslaan en fusies aan te gaan. In de jaren tachtig gingen veel bedrijven toch failliet en werden de werven één voor één gesloten.

Boven: A16 vanaf viaduct Populierenlaan/Verbindingsweg, omstreeks 1960. [Stichting Oud Ridderkerk, 1219.817.010]

Onder: topografische kaart van de gemeente, 1980. Hierop is te zien dat de bebouwing langs de rivieroever bij Bolnes en Slikkerveer vooral scheepswerven betrof. [Topotijdreis]



Herontwikkeling en industrie in de eenentwintigste eeuw

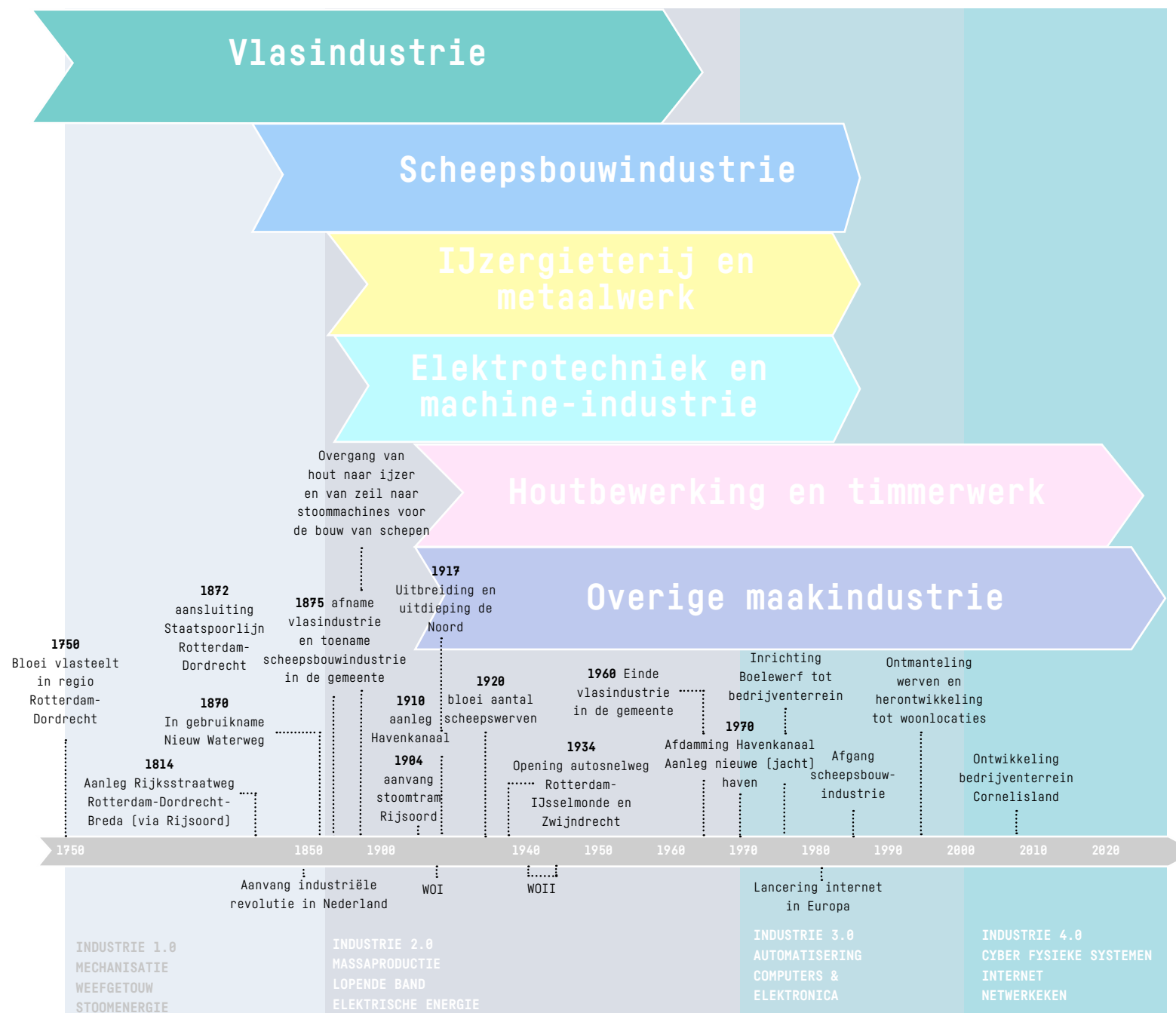
In de jaren negentig kwamen de meeste industrieterreinen leeg te staan. Vanwege de gunstige locaties, aan de rivieroeveren en aan de randen van de dorpskernen, werd er snel overgegaan tot sloop van de hellingen, loodsen en fabrieken. De bedrijventerreinen die ooit aan de randen van de dorpen werden gebouwd, waren inmiddels ook aantrekkelijke centrale locaties voor wonen en distributiecentra. Aan het water werden nieuwe bedrijventerreinen met kantoren geopend, zoals de nieuwe 'Boelewerf' in Bolnes. Ook verrezen appartementencomplexen zoals Park Maasdonck en de woonwijk op de voormalige werf van Schram rond de eeuwwisseling.²⁰ Het oude bedrijventerrein van Donkersloot werd opnieuw ontwikkeld en de Machinefabriek van de Gebroeders Lodder vervangen voor een bouwmarkt en kantoren. Tegenwoordig profileert de gemeente Ridderkerk zich met de glastuinbouw, de agro-vers-food sector (beide in Rijsoord) en de functie als distributie centrum (Donkersloot en Bolnes) met als belangrijkste verbinding de snelweg.

Boven: herontwikkeling van het terrein van Boele Bolnes met woontorens [op de achtergrond] en bedrijfsgebouwen [op de voorgrond].

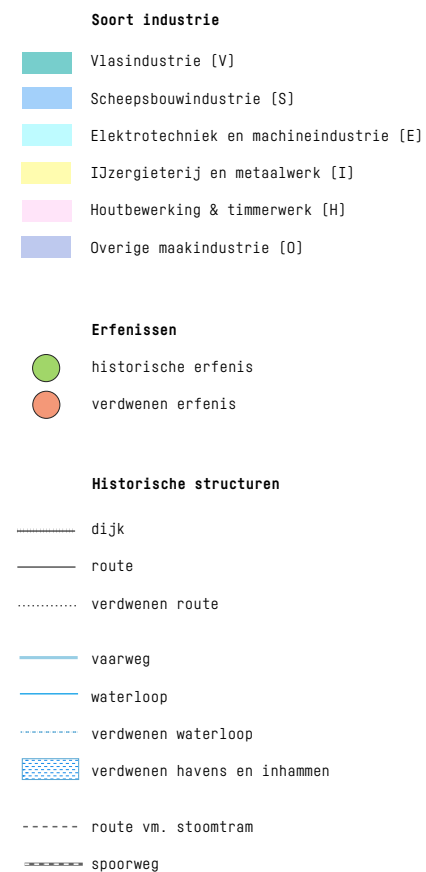
Onder: herontwikkeling van het terrein van Smit Slikkerveer met woningbouw en bedrijfsgebouwen. Enkel de loods links is behouden gebleven en getransformeerd tot woningen.



Tijdslijn industriële ontwikkeling



Locaties soorten industrie

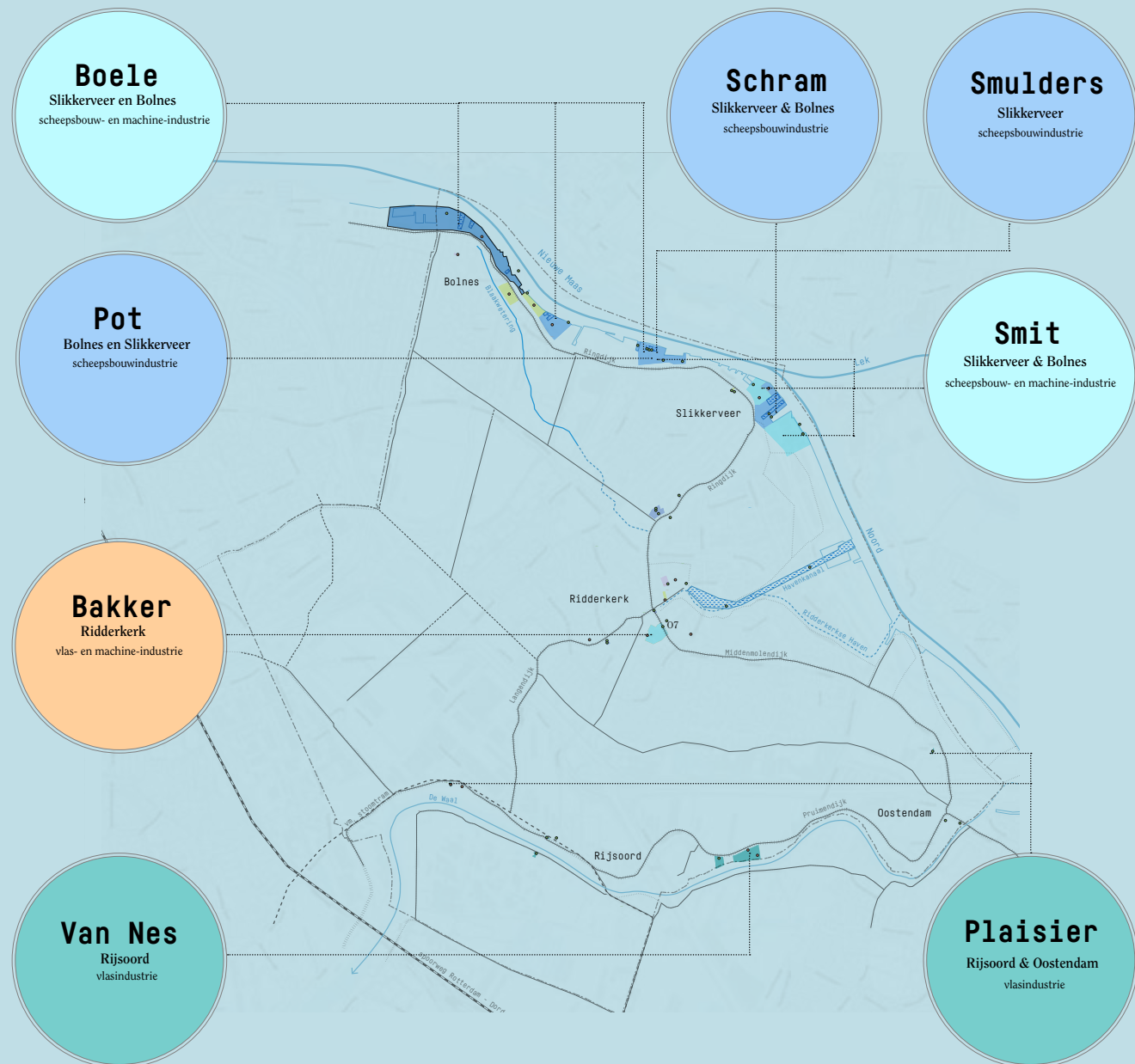


Op pagina's 30 en 31 worden deze locaties nader toegelicht.



Invloedrijke families in de industrie

In dit hoofdstuk is een verkennend onderzoek verricht naar tien families die een belangrijke rol hebben gespeeld in de industriële geschiedenis van de gemeente Ridderkerk. Sommige families hebben met de industrie invloed gehad op de ruimtelijke ontwikkeling van de verschillende kernen. Ook hebben zij een stempel weten te drukken op economisch en sociaal-maatschappelijk vlak als grootste werkgevers binnen de gemeente. Het gaat om de families Plaisier, Van Nes, Bakker, Boele, De Groot en De Vliet, Pot, Schram, Smit, Smulders en Van der Kuijl. In dit rapport ligt de focus op de vestigingsplaatsen en periodes van deze bedrijven.





Vlasbewerking bij de familie Plaisier aan de Rijksstraatweg omstreeks 1924. [Stichting Oud Ridderkerk, 1025.102.004]



Vlaswerkers bij Plaisier aan de Rijksstraatweg, omstreeks 1920. [Stichting Oud Ridderkerk, 1025.102.001]



De familie Plaisier had een van meest invloedrijke vlasbedrijven in de gemeente Ridderkerk. Van 1830 tot 1964 werd het vlasbedrijf gerund aan de Rijksstraatweg in Rijsoord.

Boerderij en vlasserij te Rijsoord, Rijksstraatweg 169-175

Arie Plaisier Jacobsz. (1807-1891) werd geboren in een boerenfamilie in Oostendam.²¹ In het jaar 1830 kocht Arie de boerderij 'Landzigt' in Rijsoord over van zijn schoonfamilie. De boerderij dateert uit omstreeks 1750 en was al voor de verkoop in gebruik als vlasboerderij. Negen jaar later, in 1839 kocht Arie de naastgelegen vlasstelling 'Souburg' over van vlasboer Jan van der Ven. De naam Souburg was passend, omdat het verwees naar een plaats in Zeeland waar vlashandel werd gedreven met boeren. Tussen 1850 en 1870 beleefde het vlasbedrijf zijn hoogtijdagen. Hoewel de meeste vlasindustrie in Zuid-Holland na deze periode verdween, bleef dit familiebedrijf overeind staan.

De boerderij werd in 1851 uitgebreid met een schuur, waar slaapplekken kwamen voor het personeel en reizigers in

Rijsoord. De voorgevel van de boerderij werd in 1874 vervangen en twee meter richting de straatzijde verplaatst. Ook in 1923 werd de boerderij grondig verbouwd. Vlasserij Souburg werd door verschillende families gebruikt. De heer Romijn had in een schuurtje aan de achterzijde van het terrein een klompenmakerij en zijn dochters runden er een winkel. De familie Ruiters woonde in een kleine boerderij op het terrein.

Uit bronmateriaal komt ook naar voren dat de familie Plaisier in 1918 de vlasboerderij 'de Paradijshoeve' aan de Oostmolendijk kocht van de familie Molendijk.²²

Tijdens de Tweede Wereldoorlog brandden twee woningen op het terrein af en werd de Paradijshoeve beschoten door een Nederlands vliegtuig nadat er werd ontdekt dat er Duitsers verbleven. In de hongerwinter werd het bedrijf druk bezocht door hongerige mensen uit de stad en bleven verschillende mensen overnachten in de schuur.²³ Na de oorlog voorzag de familie de vlasserij van een warmwaterroterij en machines die het repelen en zwingelen van het vlas mechaniseerden.²⁴ In 1964 hief Jan Plaisier (geboren in 1948) het vlasbedrijf op.

Het terrein bij de boerderij richtte hij in als boomkwekerij voor laan- en parkbomen voor grootgebruikers. Het houden van koeien werd beëindigd, maar er was wel nog akkerbouw. De boomkwekerij is inmiddels opgeheven. De vlasserij werd een tijd lang verhuurd als bedrijfsruimte.

Verschillende generaties Plaisier hebben op de boerderij Landzigt gewoond en gewerkt:²⁵

- Arie Plaisier (1807-1891) beheerde het bedrijf van 1830-1867. Arie liet een woonhuis bouwen op Rijksstraatweg 143;
- Marinus Plaisier (1838-1929) beheerde het bedrijf van 1867-1900. Marinus liet naast de boerderij een woonhuis bouwen op Rijksstraatweg 167;
- Arie Plaisier (1875-1949) beheerde het bedrijf van 1900-1942. Arie woonde op Rijksstraatweg 191.
- Marinus Plaisier (?-1992) beheerde het bedrijf van 1942-1964. Marinus woonde op Rijksstraatweg 167.
- Jan Plaisier (1948-2021).

Van Nes

Rijsoord
Vlasindustrie

Naast de familie Plaisier had ook de familie Van Nes een van de meest invloedrijke vlasbedrijven in de gemeente Ridderkerk. In de negentiende en twintigste eeuw runden zij verschillende vlasfabrieken in Rijsoord.

Vlasschuur bij de Rijsoordse brug

Rond het jaar 1850 had Adrianus Reinen van Nes (1795-1869) een eigen vlasschuur bij de Rijsoordse brug.²⁶ De inkomsten van de vlasschuur waren na een aantal jaren niet meer voldoende. Samen met Cornelia de Jong kreeg hij elf kinderen en het was moeilijk om rond te komen.²⁷ Het bedrijf werd opgeheven en in 1902 werd de vlasschuur bij de Rijsoordse brug afgebroken.

Vlasfabriek te Rijsoord, Waaldijk (voorheen: Oudendijk)

De zoon van Adrianus, Cornelis van Nes (1840-1910) werkte van zijn vijfde tot elfde bij zijn vader in het vlasbedrijf. Toen het bedrijf werd opgeheven ging hij in dienst bij vlasboeren aan de Pruimendijk. In 1861, toen Cornelis 21 jaar was, begon hij met het inkopen van lokken en lijnzaadafval van vlassers in de buurt. Met een kruiwagen werd het naar zijn ouderlijke huis gebracht, waar hij de lokken met de hand zwingelde en het

Werken op het land van vlasserij Van Nes in Rijsoord.
[Stichting Oud Ridderkerk, 1025.101.034]



lijnzaadafval zeefde. De deelproducten verkocht hij weer door aan Rotterdamse handelaren of olieslagerijen.²⁸

Cornelis opende in 1861 een eigen vlasfabriek aan de Waaldijk. In 1872 breidde hij het bedrijf uit door een naastgelegen houten schuur met zwingelarij op de kopen en in 1875 een steenkolen- en turfhandel over te nemen. Het bedrijf groeide en verkreeg de voorraadschuren van de voormalige Hoeve de Naant. De vrouw van Cornelis, Willemijntje Schop had een winkel waar gerst voor kippenvoer en tarwe voor brood werden verkocht.²⁹ Cornelis van Nes was ook medeoprichter van de vereniging 'Een school met de Bijbel' in Rijsoord. De vlasfabriek aan de Waaldijk brandde in 1910 volledig af. In 1914 werd een nieuwe moderne fabriek geopend, voorzien van elektriciteit.³⁰ Via een speciaal zijspoor in de tramlijn van de RTM was de fabriek verbonden met de regio.³¹ In de jaren tussen 1930 en 1935 werd het bedrijf uitgebreid door de bouw van de Nieuwe Naant, vlasschuur de Noord³², twee warmwaterroterijen, de Witte Hoeve, het nieuwe pakhuis en twee betonloodsen.³³ Over de sluiting van deze fabriek is geen informatie bekend.

Leden van de familie Van Nes namen ook plaats in de

'Repelen' van het vlas met de hand [ook wel de zaadbol van het vlas scheiden], omstreeks 1900. Dit proces vond plaats voordat het vlas verder bewerkt werd.
[Stichting Oud Ridderkerk, 1025.101.012]



Nederlandse Vlasspinnerij in Tilburg, die in 1918 werd opgericht.³⁴ Cornelis van Nes zat bij de oprichting in de directie en in 1922 nam Willen Nes dit van hem over. In 1969 werd de spinnerij in Tilburg gesloten.

Vlasbedrijf te Rijsoord, Pruimendijk

In 1882 kocht Cornelis het machinaal vlasbedrijf van Pieter Nugteren over aan de Pruimendijk (gelegen aan het begin van de Waaldijk), waarna het gezin van Cornelis verhuisde van de Straatweg naar de Pruimendijk.

In 1896 werd aan de Pruimendijk de tweede fabriek 'De Schans' geopend. De fabriek brandde zowel in 1919 als 1924 af, waarna het volledig herbouwd werd.³⁵ Enkele decennia later werd de fabriek afgebroken door de aanleg van Rijksweg 16 door de gemeente. De grond werd in 1933 onteigend en in 1938 werd de fabriek gesloopt.

In 1970 besloot de directie van het vlasbedrijf als één van de laatsten in Nederland de deuren te sluiten. Het bedrijf werd gesplitst in een beleggingsinstelling en een werkmaatschappij ter exploitatie van de bedrijfspanden.



Affiche met de zomerdienst-regeling van de watertochtjes van rederij Fop Smit, 1907. [Regionaal Archief Dordrecht]



Poster uit 1898 met daarop de eerste fabrieksgebouwen van De Electrisch-Licht-Machinen Fabriek Willem Smit & Co.



De familie Smit heeft een belangrijke rol gespeeld in verschillende watergebonden industrieën in de gemeente Ridderkerk. Sinds het begin van de zeventiende eeuw was de familie Smit woonachtig in het gebied tussen Alblasserdam, Nieuw-Lekkerland en Ridderkerk. Vele generaties werkten als scheepstimmerman of scheepsbouwer. In Kinderdijk werden een aantal scheepswerven opgericht.

Voor zover bekend zijn er onder de naam Smit in de gemeente drie scheepswerven, een klinknagelfabriek, breeuwfabriek en elektrotechnische industrie geweest. De familienaam werd vooral bekend onder 'Smit Slikkerveer', de bijnaam van het elektrotechnische bedrijf van Benjamin Smit. De familie was nauw betrokken in de gemeentepolitiek en heeft een rol gespeeld in de huisvesting van arbeiders. Ook buiten Ridderkerk, onder andere in Nijmegen, Dordrecht en Zeeland richtte de familie bedrijven op.³⁶

Scheepswerf, klinknagelfabriek en breeuwfabriek te Slikkerveer, Ringdijk

In 1820 kocht reder en scheepsbouwer Fop Smit (1777-1866) een stuk grond aan de Ringdijk waar hij de eerste scheepswerf van Ridderkerk oprichtte.³⁷ Op dit terrein aan de rivier de Noord werden schepen vervaardigd, eerst van hout, maar richting het eind van de negentiende eeuw van ijzer. Op het terrein werden later door verschillende generaties Smit fabrieken geopend zoals de Breeuw- en Klinknagelfabriek (1869-1970) van Johannes Smit. Fop Smit was ook eigenaar van een baggerdienst en stoombootrederij voor toeristen.

De scheepswerf werd in 1872 voortgezet onder de naam 'Scheepswerf Arie Smit Jr.'.³⁸ Arie Smit Jr. (1845-1935) was de zoon van Jan Smit. Toen Arie tussen 1874 en 1879 in Vlissingen werkte, werd de werf beheerd door de heren Bothof en Gravestein. De naam van de werf werd in 1879 ook veranderd in 'Scheepswerf H. Bothof en W. Gravestein' of kort 'Bothof'. De werf werd in 1883 opgeheven.

Scheepswerf en machinefabriek te Slikkerveer, Ringdijk 466, 486

Een tweede scheepswerf werd opgericht door Piet/Pieter Smit Popzoon Jr. (1848-1913). In 1871 nam hij de scheepswerf van Joost Pot, nabij Huys ten Donck over. Voorafgaand had Piet twee jaar in New York de scheepsbouw bestudeerd en de kennis die hij had opgedaan kwam nu goed van pas. Op de scheepswerf werden ijzeren schepen vervaardigd. Een aantal van de eerste schepen die werden gemaakt, waren sleepboten voor zijn Slikkerveerse Sleepdienst die in 1877 werd gestart. Bij de scheepswerf werd ook machinefabriek 'De Industrie' geopend in 1872.³⁹ Na de aankondiging van de verbetering van de Nieuwe Waterweg voorzag Piet dat de Rotterdamse haven zou gaan groeien. Er werd besloten om Slikkerveer te verlaten en het bedrijf in 1891 te verhuizen naar de polder Oost-Varkenoord. In 1894 werd de werf verkocht aan de firma A. F. Smulders.⁴⁰

Het oude fabrieksterrein van Smit Slikkerveer nabij Ringdijk 404, 1950. [Stichting Oud Ridderkerk, 1014.100.066]



Het nieuwe terrein van Smit Slikkerveer ter hoogte van Ringdijk 390 met loodsen Y1 en Y3 in beeld, ca. 1950. De rest van het terrein is nog onbebouwde landbouwgrond. [Stichting Oud Ridderkerk, 1014.100.027]



Electrotechnische industrie te Slikkerveer, twee locaties aan de rivier de Noord

Willem Benjamin Smit (1860-1950) ging op achttienjarige leeftijd aan de slag in de Klinknagelfabriek van zijn vader Johannes. In de fabriek experimenteerde hij met elektriciteit en een jaar later ontwikkelde hij zijn eerste dynamo waarmee hij een booglamp deed branden.

In 1882 opende Willem Benjamin Smit (1860-1950) en Adriaan Pot (1857-1932) één van de eerste electrotechnische industrieën in Nederland. De 'Electrisch-Licht-Machinen Fabrik Willem Smit & Co' werd opgericht aan de Ringdijk, bij het scheepswerfterrein waar Fop Smit ooit de eerste scheepswerf was begonnen. Bijna anderhalve eeuw werden in de fabriek elektrische verlichting, generatoren en motoren vervaardigd. Op het terrein aan de Nieuwe Maas verrees in 1883 een fabrieks- en kantoorgebouw voor de nieuwe fabriek. De fabriek stond tegenover de Klinknagelfabriek van Willems vader en aan een

haven die later werd gedempt. In het begin van de jaren dertig werd het terrein volgebouwd met fabrieksgebouwen, die elk werden vernoemd naar een letter van het alfabet. Zo werden onder andere een montage-afdeling, schaftlokaal, kopergietery en een gebouw voor draaistroomturbogeneratoren gebouwd. De loods voor de turbogeneratorenfabriek op Ringdijk 402 (1931), aangewezen als rijksmonument, is de enige overgebleven loods van dit fabrieksterrein.

Na de Tweede Wereldoorlog breidde het bedrijf zich uit op een terrein ten oosten van de bestaande fabriek. Ter hoogte van Ringdijk 390 werden tussen 1950 en 1970 verschillende loodsen opgetrokken, allemaal voorzien van Y en een nummer. Tegenwoordig staat hier nog Loods Y6 (nu gemeentelijk monument). Het bedrijf groeide van 200 werknemers in 1885 naar 1100 werknemers in 1955. Al die arbeiders moesten ergens wonen. Smit liet aan de Ringdijk, Electrostraat, Toelstrastraat, Scheapmansstraat en het Colijnplein (arbeiders-)

woningen bouwen. Daarnaast werden voorzieningen, zoals de ontspanningszaal 'De Electrozaal' (bouw 1930 en inmiddels verdwenen) en het Electropark gerealiseerd.

In de jaren zestig verloor het bedrijf zijn zelfstandigheid na verschillende fusies en in de jaren zeventig werd het oude fabrieksterrein gesloten. Het bedrijf sloot definitief de deuren in 2020 toen de werkzaamheden van de generatorenfabriek verplaatst werden naar Tsjechië.⁴¹ De locatie werd verkocht en de meeste gebouwen werden gesloopt met uitzondering van Loods Y6 en andere gebouwen uit de jaren negentig.

Scheepswerf te Bolnes, adres onbekend

Rond 1921 werd in Bolnes scheepswerf 'De Jong en Smit' opgericht door Job de Jong en Arie Smit. Vier jaar later werd de scheepswerf gesloten en verhuisde het bedrijf naar IJsselmonde tot in 1975 het bedrijf werd opgeheven.⁴²



Luchtfoto van de scheepswerf van de gebroeders Pot in Bolnes. [Stichting Oud Ridderkerk, 1219.051.030]



Gezicht op de werf van Boele [op de voorgrond] en de gebroeders Pot in Bolnes [op de achtergrond]. [Stichting Oud Ridderkerk, 1219.051.042]



De familie Pot hadden twee belangrijke scheepswerven in de gemeente Ridderkerk. Afkomstig uit het buurtschap Elshout had de scheepsbouwfamilie al vanaf 1750 een eigen scheepswerf in Kinderdijk.⁴³

Scheepswerf te Bolnes, nabij Ringdijk 528

Scheepsbouwer Arie Pot (1780-1858) had vanaf 1813 een scheepswerf in Nieuw-Lekkerland. Zijn dochter trouwde met Fop Smit, die in 1820 in Slikkerveer de eerste scheepswerf was begonnen. In 1839 kocht Arie Pot een stuk grond in Bolnes waar hij scheepswerf 'Arie Pot' liet bouwen, de tweede werf in de gemeente Ridderkerk.⁴⁴ In 1862 veranderde de naam in 'Gebrs. Pot' en later ging het beheer over op Jan van Ouden. De familie Pot had goede banden met de familie Boele en in 1896 werd de scheepswerf gezamenlijk beheerd onder 'Boele & Pot'. De scheepswerf werd uiteindelijk in 1866 overgenomen door Boele's Scheepswerven en Machinefabriek BV.

Scheepswerf te Slikkerveer, Ringdijk 466, 486

Joost Pot (1811-1888), zoon van Arie Pot, richtte in 1856 een scheepswerf op in Slikkerveer.⁴⁵ In de memoires van Frank Pot (1881-1957) worden de beginjaren omschreven. 'Het terrein waarop hij zijn schepen bouwde, zal omstreeks 100 meter diep zijn geweest en strekte zich even ver of misschien iets meer, uit langs de rivieroever en dus ook langs de dijk. In die tijd was Slikkerveer nog een onbekend landelijk plaatsje, want naar mijn weten was Joost Pot de eerste industrieel die zich daar vestigde. Een paar kilometer stroomafwaarts, te Bolnes, vestigden zich zijn beide broeders eveneens als scheepsbouwers, Piet en Hendrik Pot...', aldus Frank Pot.⁴⁶ In 1871 verhuisde Joost Pot naar Vlaardingen en werd het bedrijf opgeheven. De scheepswerf werd in datzelfde jaar overgenomen door Pieter Smit Fopzoon Jr. die de werf omdoopte tot 'De Onderneming'.

Boele

Slikkerveer & Bolnes

scheepswerven en
machinefabriek (drie locaties)

De familie Boele had verschillende scheepswerven en machinefabrieken in Slikkerveer en Bolnes. Als één van de grootste werkgevers in de gemeente Ridderkerk in de negentiende en twintigste eeuw speelde de familie een belangrijke rol in de industriële geschiedenis.

Scheepswerf te Slikkerveer, adres onbekend

De familie Boele is afkomstig uit Alblasserdam en runden een scheepswerf in Papendrecht. In 1853 kochten de broers Pieter Boele (1827-1887) en Cornelis Boele (1818-1870) twee stukken buitendijks grond in Slikkerveer waar ze een jaar later een scheepswerf oprichtte. De werf had twee hellingen en in 1859 en 1868 werd het terrein uitgebreid door naastgelegen land op te kopen.⁴⁷ Tussen 1859 en 1883 had de familie ook de werf 'Engel Boele' in Alblasserdam.⁴⁸ Verder is Pieter Boele ook drie jaar kerkmeester geweest voor de Hervormde gemeente van Ridderkerk. De scheepswerf in Slikkerveer werd gesloten in 1930.

Scheepswerf te Slikkerveer, Ringdijk 486

Na het overlijden van Cornelis Boele werd het bedrijf in tweeën gesplitst tussen Pieter en de weduwe van Cornelis, Judith Neeltje Tuk (1819-1892). Judith opende in 1871 een scheepswerf op het voormalige terrein van Piet Smit.⁴⁹ Hier werden ijzeren

Zicht op de werf Boele vanaf de Paul Kugerstraat, omstreeks 1960. [Stichting Oud Ridderkerk, 1219.723.003]



scheepen en sleepboten vervaardigd. In 1888 werd de werf uitgebreid door opnieuw land van scheepsbouwer Piet Smit Jr. over te nemen. Het koetshuis van de familie Smit op Ringdijk 466 is bewaard gebleven en aangewezen als rijksmonument. In 1896 ging de werf verder onder de naam 'Nieuwbouw- en reparatiewerf Boele en Pot'.⁵⁰ In 1890 verkocht Judith de werf aan haar vier zonen.

Tussen 1905 en 1915 werd er bij de werf een machinefabriek geopend. In 1905 trok scheepsbouwer Arie Nijs den Ouden (1855-1910) zich terug uit de firma en in 1915 kreeg het bedrijf de naam 'N.V. Boele's Scheepswerven en Machinefabriek'. In 1913 werd op het terrein, tegenwoordig Ringdijk 458, 'Villa Boele' gebouwd als woonhuis en kantoor van Pieter Cornelis Boele, ontworpen door architect C. A. Verhey uit Elshout.⁵¹ Het bedrijf was in deze periode op drie locaties gevestigd: twee werven in Slikkerveer en één in Bolnes. Nadat de vraag naar schepen na de Eerste Wereldoorlog stagneerde werd in 1920 en 1930 besloten om de werven in Slikkerveer te sluiten. In 1920 werd de werf opgeheven en verkocht aan de familie Schram die hier scheepswerf 'Piet Hein' begonnen.⁵²

Scheepswerf en machinefabriek te Bolnes

De scheepswerf van Pieter Boele in Slikkerveer kampte aan het

Gezicht op de scheepswerf Boele met het silhouet van kranen, vanaf de rivier de Nieuwe Maas. [Stichting Oud Ridderkerk, 1022.108.014]



einde van de negentiende eeuw met ruimtegebrek. De werf lag ingeklemd tussen de werven van de Wed. C. Boele en Zn. aan de westkant, en die van Smulders aan de oostkant.⁵³ Er werd besloten om uit te breiden naar Bolnes, waar nog voldoende ruimte was om te bouwen. Om het risico van de uitbreiding te beperken werd een samenwerking met de scheepswerf de Gebroeders Pot (destijds eigendom van Arie Nijs den Ouden) aangegaan. De twee bedrijven kochten in 1896 een stuk buitendijks grond in Bolnes en richtten de vennootschap N.V. Maatschappij Schroefsleepboot 'Trio' op en een firma voor de scheepswerf.⁵⁴ De firma Boele en Pot stond náást de werven van P. Boele Pzn in Slikkerveer en Gebroeders Pot in Bolnes.⁵⁵

In 1906 werd de machinefabriek en in 1909 de ketelmakerij in gebruik genomen. Nadat de houten scheepshelling in 1909 was afgebrand werd hier een betonnen scheepshelling aangelegd. De werf had een machinefabriek, koperslagerij, smederij, ketelmakerij, droogdokken, magazijnen en kantoren.⁵⁶ Het terrein was 800 meter lang en personeel werd met speciale busjes over het terrein vervoerd. In 1970 was het één van de grootste Nederlandse werven, met bijna 2000 werknemers. Toch zorgde recessie en concurrentie eind jaren zeventig voor verlies. In 1987 ging het bedrijf failliet.⁵⁷

Smulders

Slikkerveer

Werf Gusto &
Gusto Staalbouw

De familie Smulders, afkomstig uit Tilburg, heeft met de scheepswerf en het staalbedrijf 'Gusto' een belangrijke rol gespeeld in de industrie van Slikkerveer. In 1838 richtte Willem Smulders een machinefabriek op met stoommachines in Tilburg. Zijn zoon Augustinus Franciscus Smulders (1838-1894) richtte met F. Aarts in 1862 scheepswerf met gieterij 'A.F. Smulders' op in 's-Hertogenbosch en in 1872 een gieterij in Utrecht.⁵⁸

Scheepswerf en staalbedrijf Gusto te Slikkerveer, Ringdijk 466, 486

In 1894 kocht Augustinus de scheepswerf over van Piet Smit jr. De scheepswerf werd 'A. F. Smulders Engineers & Shipbuilders' genoemd.⁵⁹ De werf was uitgerust met droogdokken, elevateurs, excavateurs, stoomhoppers, baggermolens en sleepboot en er werden zo'n 100 schepen vervaardigd.⁶⁰ Al snel werd de scheepswerf te klein voor het groeiende bedrijf. In 1905 verhuisde het bedrijf naar Schiedam. Toch was dit niet het einde van de familie Smulders in Slikkerveer.

De werf in Slikkerveer werd na een periode van leegstand, in 1916 gekocht door scheepsbouwmaatschappij 'De Maas'.⁶¹ In 1928 werkten hier 825 personeelsleden. In 1937 werd de werf verkocht aan de N.V. Scheepsbelangen uit Den Haag. Het bedrijf

Luchtfoto met werf Gusto, jaartal onbekend.
[Stichting Oud Ridderkerk, 1022.100.024]



Werf Gusto [voorheen de Maas] aan de Ringdijk.
[Stichting Oud Ridderkerk, 1022.105.010]



van Smulders dat nu al decennia in Schiedam gevestigd zat, besloot in 1941 terug te keren naar de oude werf in Slikkerveer. De scheepswerf werd 'Werf Gusto' genoemd. Het bedrijf huurde de werf van N.V. Scheepsbelangen en kocht deze in 1962 over.⁶²

Op het terrein van de scheepswerf vestigde zich in 1975 de werkmaatschappij 'Gusto Staalbouw', later 'IHC Gusto' genoemd, dat tot dan toe in Schiedam had gezeten. Deze werkmaatschappij was sinds 1943 onderdeel van de Industriële Handels Combinatie (IHC), een samenwerkingsverband tussen zes grote scheepswerven in Nederland.⁶³ Vanaf de jaren tachtig ging het niet goed met de IHC en na een reorganisatie in 1987 werd Gusto Staalbouw opgeheven. Het terrein in Slikkerveer werd uiteindelijk in 1988 gesloten.

Schram

Slikkerveer & Bolnes

diverse scheepswerven

De familie Schram, afkomstig uit Sliedrecht, had verschillende scheepswerven in Slikkerveer en Bolnes. De familie heeft een belangrijke rol gespeeld in de industrie van de gemeente Ridderkerk in de twintigste eeuw.

Scheepswerf te Slikkerveer, Veerweg

Wouter Schram werd geboren in Sliedrecht en werkte als scheepsbouwmeester in Rotterdam. In 1901 besloot hij in een stuk grond aan de Veerweg (voorheen Muizenkade) te kopen in Slikkerveer voor de oprichting van een scheepswerf.⁶⁴ Naast de scheepswerf stond sloperij 'de Koophandel' van de Joh. Pas. De werf had zestien hellingen, een houtbewerkingsplaats, smederij en ijzeren schoorsteen.⁶⁵ Enkele jaren later besloot Wouter het bedrijf naar Bolnes te verplaatsen. De scheepswerf en naastgelegen sloperij werden in 1909 verkocht aan A. van Vliet en D. de Groot, die hier in 1910 scheepswerf 'De Onderneming' oprichtte.⁶⁶

Uit bronmateriaal blijkt dat de familie Schram rond 1920 de scheepswerf van de weduwe van Cornelis Boele overnam (Ringdijk 466, 486).

De eerste werf van W. Schram te Slikkerveer, omstreeks 1905.
[Stichting Oud Ridderkerk, 1022.102.042]



Scheepswerven te Bolnes, Ringdijk 488

In 1907 kocht Wouter percelen in het buitendijkse griend van Bolnes, genaamd 'De Moriaan'. De woningen die op deze percelen stonden werden afgebroken voor de bouw van de scheepswerf 'W. Schram en Zonen'. Het familiebedrijf werd in 1926 uitgebreid met een werf in Papendrecht. In de jaren zeventig en tachtig ging het niet goed met het bedrijf. De werf in Papendrecht werd gesloten en het bedrijf in Bolnes verkleind. Het bedrijf zette haar nieuwbouwactiviteiten stil en richtte zich op reparatie en onderhoud van schepen. In de jaren negentig werd een deel van het werfsterrein verhuurd aan andere scheepvaartbedrijven. Het bedrijf heette destijds Scheepvaart Centrum Bolnes. In 2004-2009 ging het bedrijf failliet.

Scheepswerven te Bolnes, Ringdijk

Naast scheepswerf 'W. Schram en Zonen', opende de familie nog een tweede scheepswerf in Bolnes. In 1920 werd de naastgelegen werf van de familie Boele opgekocht. De werf werd eigendom van Wouter Schram, Pieter Schram en Hendrik Pieter Cornelis Schram. De werf werd 'Piet Hein' genoemd en had een ijzerwerkersloods, smederij en timmerloods.⁶⁷ De

Foto met linksonder in beeld de scheepswerf bij Ringdijk 488 in Bolnes, omstreeks 1990.
[Stichting Oud Ridderkerk, 1219.051.019]



werf was een van de eerste waar met overdekte droogdokken werd gewerkt. In 1919 kochten de gebroeders Schram de naastgelegen scheepswerf van Josef Eijkenaar (1859-1955) die in 1914 was opgericht over.⁶⁸ In 1924 werd de werf verkocht aan de N.V. Wed. C. Boele & Zonen Scheepsbouwmaatschappij. Families de Groot en de Vliet in Slikkerveer en Bolnes De families de Groot en de Vliet hadden twee grote scheepswerven in Slikkerveer en Bolnes. Met één van de grootste scheepsbouwbedrijven hebben de families een belangrijke rol gespeeld in de industriële geschiedenis van de gemeente in de twintigste eeuw. D. de Groot runde de 'scheepsbouw – Maatschappij' of 'B. de Groot' in Delft.⁶⁹ Aan het begin van de twintigste eeuw besloten D. de Groot en zijn zwager A. de Vliet zich in Slikkerveer te vestigen.

Scheepswerf te Slikkerveer, Ringdijk 396

In 1909 namen de Groot en de Vliet de scheepswerf van Schram over in Slikkerveer. Een jaar later werd hier de scheepswerf 'De Onderneming' opgericht. In de houten loodsen en schuren op de werf werden kleine rivierschepen werden gebouwd en gerepareerd.⁷⁰ Tijdens de Eerste Wereldoorlog



werden De Groot en De Vliet opgeroepen voor mobilisatie. Het bedrijf kwam vrijwel stil te liggen en er werden enkele bevoorradingschepen voor de Duitse marine gemaakt. In 1916 werd de werf zwaar beschadigd door hoogwater. Door een kadebreuk stroomden materialen van de werf de lager gelegen polder in.⁷¹ In 1917 brandde een houten loods volledig af. In 1923 werden een nieuwe reparatiehelling van 108,5 meter en een ijzerwerkersloods opgeleverd. Andere gebouwen werden gemoderniseerd.

Na de Eerste Wereldoorlog stopte de Rijnvaart bijna volledig. De Groot en Vliet die een doorstart maakten met het bedrijf, gingen over van de productie van rivierschepen op zeil- en zeeschepen. Het bedrijf werd voorzien van stoommachines. In 1922 werd de oude dwarshellingsloot gesloopt en vervangen door een elektrische dwarshellingsloot. Er kwamen ook nieuwe loodsen bij. Nadat beide oprichters waren overleden, werd het bedrijf voortgezet door directeur Spreij. In 1928 breidde het bedrijf zich verder uit door de werf van Fa. Duyvendijk in Papendrecht over te nemen. Drie jaar later werd deze vestiging weer gesloten.

In de jaren vijftig en zestig nam de vraag naar schepen enorm toe. Tijdens de watersnoodramp in 1953 kwam de werf deels onder water te staan. In 1970 werd de Hollandse Scheepbouw Maatschappij in Groot-Ammers overgenomen ter uitbreiding van het bedrijf. In 1972 werd het terrein in Slikkerveer uitgebreid op een stuk grond van het waterleidingsterrein.

Scheepswerf te Bolnes, Boelewerf (straatnaam)

In 1977 werd de werf onderdeel van de IJssel-Vliet Combinatie. In 1987 werd de werf naar het voormalige terrein van Boele's Scheepswerven verplaatst. De families waren vanaf dit punt niet meer betrokken bij de scheepswerf. Het bedrijf lag grotendeels buiten de gemeentegrens van Ridderkerk. De werf werd hernoemd tot 'YVC Bolnes Dockyards' en was operationeel tussen 1987-2000. In 2000 werd de werf gesloten en verhuisde het bedrijf naar de Wilton Feijenoord-werf in Schiedam.



De familie Van der Kuijl had een scheepswerf in Slikkerveer. De werf is van belang geweest in de negentiende en twintigste-eeuwse industrie in Ridderkerk.

Scheepswerf te Slikkerveer, Ringdijk

Maarten Kuijl (1822-1905) was geboren in Nieuw-Lekkerland. Zijn eerste ervaring in de industrie deed hij op bij zijn vader op de werf van L. Smit in Kinderdijk.⁷² Rond 1859 begon hij een scheepswerf naast het scheepswerfterrein waar Joost Pot, Piet Smit en A.F. Smulders hadden gezeten. Kuijl startte een scheepswerf in de uiterwaard ten oosten van dit scheepsterrein. Op de scheepswerf werden ijzeren boten gemaakt en onderdelen voor gasfabrieken.⁷³

De dochter van Maarten, Geertruid Alida trouwde in 1876 met Frank Pot, de zoon van Joost Pot. In 1905 overleed Maarten, waarna zijn kleinzoon Joost Pot de scheepswerf korte tijd overnam. In 1910 werd de scheepswerf en het aangrenzende terrein van Smulders verkocht aan scheepsbouwmaatschappij 'De Maas'.⁷⁴ Later zou hier scheepswerf de Gusto komen.⁷⁵



De familie Bakker was één van de grootste werkgevers van de negentiende en twintigste eeuw in de gemeente Ridderkerk. De Ridderkerkse familie begon met een vlasbedrijf, maar stapte aan het eind van de negentiende eeuw over op machine- en rubberindustrie.

Vlasserij, machinefabriek en rubberfabriek te Ridderkerk, Molensteeg

Koopman en vlasboer Bastiaan Bakker Bzn. (1826-?) ontwikkelde in 1864 eigen braak- en zwingelmachines, die werden aangedreven door een stoommachine van Jan Smit Fz. Een jaar later, richtte hij aan de Molensteeg een bedrijf op waar vlasbewerkingsmachines werden gemaakt. Toen de vlasindustrie in de tweede helft van de achttiende eeuw instortte, stopte het bedrijf in 1876 met de productie van deze machines.⁷⁶

Op het terrein aan de Molensteeg stond sinds 1863 een kleine fabriek met ijzergieter en koepeloven. In eerste instantie waren de ijzeren onderdelen bedoeld voor vlasverwerking, maar al snel werd dit gietwerk voor de scheepsbouw gemaakt. Er werden pons-, knip-, en buigmachines gemaakt voor scheepswerven en andere constructiewerkplaatsen.⁷⁷ In 1876 ging Bakker

Luchtfoto van Ridderkerk, met in het midden de rubberfabriek van Bakker aan de Molendijk.
[Stichting Oud Ridderkerk, 1219.050.034]



samenwerken met J. Han van Capellen en werd het bedrijf 'Bakker & Co' hernoemd. Later zou compagnon Capellen een eigen machinefabriek oprichten in Bolnes.⁷⁸

In 1879 werd er op het terrein een rubberfabriek geopend. Bakker had gereisd door Europa en was in Engeland in aanraking gekomen met ruwe onbewerkte rubber, ook gutta-percha genoemd. In de rubberfabriek werden vlas-, pons-, knip- en buigmachines en producten van rubber gefabriceerd.⁷⁹ De fabriek was een aanwinst voor de Ridderkerkse werkgelegenheid omdat hier zo'n 140 arbeiders uit de vlasindustrie terecht konden.⁸⁰ De rubberfabriek werd de 'Zachte Bakker' genoemd. In 1889 werd er een pakkingszolder gebouwd in een gebouw van twee verdiepingen. Tot het jaar 1903 zaten de machinefabriek en de rubberfabriek op hetzelfde perceel.

Machinefabriek F. Bakker, Molensteeg in Ridderkerk

In 1903 breidde het bedrijf uit. De machinefabriek met ijzergieterij verhuisde naar een terrein verderop in de Molensteeg. Tegenwoordig ligt de fabriek in een dichtbebouwd gebied van Ridderkerk, maar destijds was het nog een open polderlandschap. De machinefabriek werd de 'Harde Bakker'



genoemd. Na succesvolle proeven met staalgieten vanaf 1906 werd hier in 1912 een moderne staalgieterij geopend.⁸¹ In 1912 werd een laboratorium ingericht met onder meer een mengwalsje voor proeven, ketels en persen. In 1914 stapte de fabriek over van het Ridderkerkse naar het Dordrechtse elektriciteitsnet. In 1936 werd er een ontijzeringsinstallatie en zandstraalinrichting gebouwd. Over het terrein werd een smalspoor aangelegd voor een elektrisch kolentreintje. In 1949 werd het voormalige gebouw van het Kantongerecht gesloopt voor de bouw van een nieuw kantoor, tekenkamer, laboratorium, keuken en douchecellen.

Nadat er een oliestookinrichting was gebouwd, werd de 37 meter hoge fabrieksschoorsteen overbodig en werd deze in 1965 gesloopt. In 1972 werd er een grote kantine met bedrijfskeuken geopend. In 1976 werd de rubberfabriek afgebroken en een nieuwe fabriek met kantoorcomplex gebouwd.⁸² Daarnaast werden de oude muren uit 1900 die aan de Molensteeg grensde gesloopt. Het kantoor werd in 1984 uitgebreid met een zijvleugel. Het kantoor dat op Westmolendijk 16-18 stond werd met een luchtbrug verbonden met de fabriek. In 1997 ging Bakker Staal BV failliet.⁸³

B. Ruimtelijke erfenissen



In dit hoofdstuk zijn de ruimtelijke erfenissen per industrie in beeld gebracht. De erfenissen zijn ondergebracht onder:

- vlasindustrie;
- scheepsbouwindustrie;
- elektrotechniek en machine-industrie;
- ijzergieterij en metaalwerk;
- houtbewerking en timmerwerk;
- overige maakindustrie.

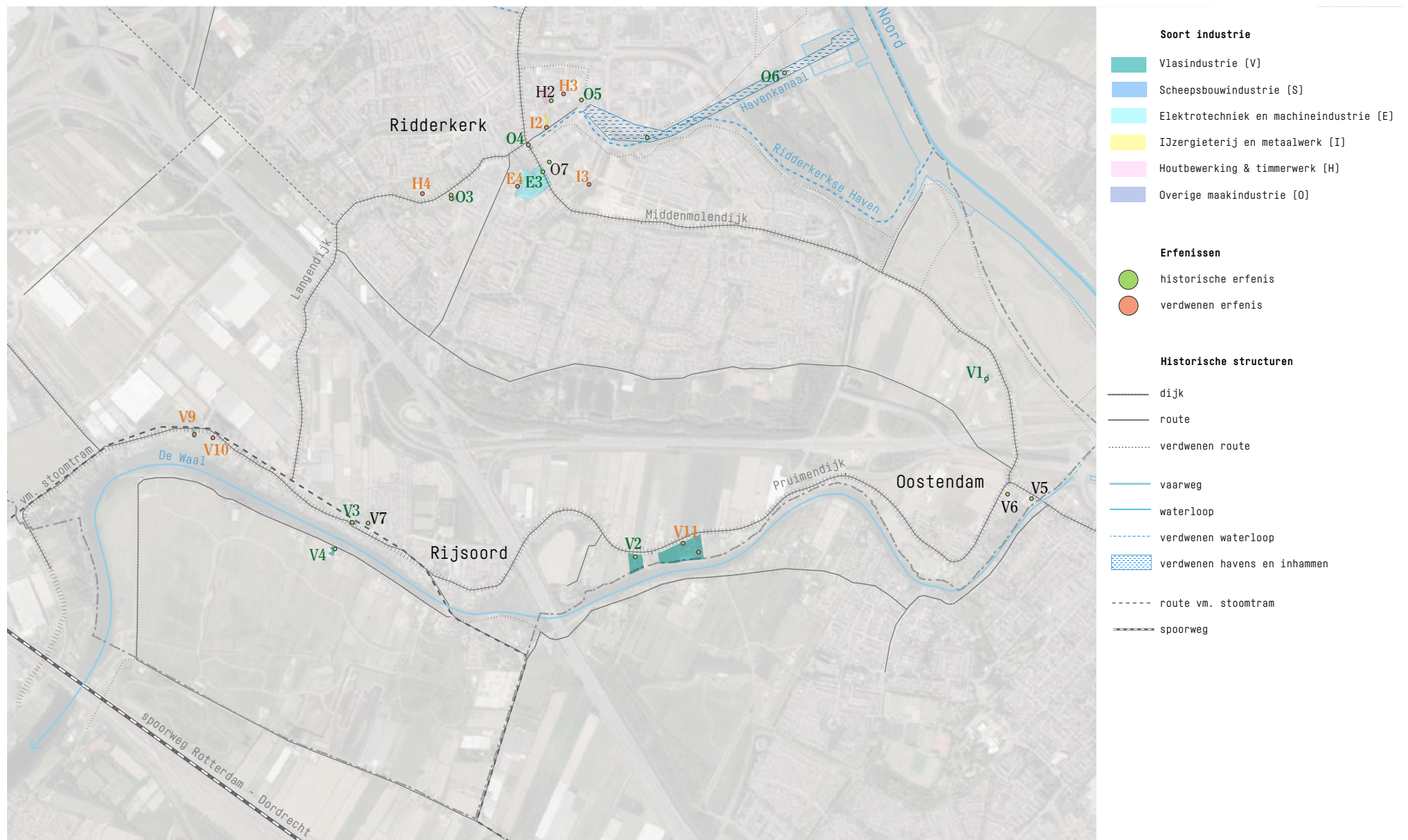
De erfenissen zijn gecategoriseerd onder kenmerkende erfenissen, mogelijke erfenissen en verdwenen erfenissen. De focus ligt op de kenmerkende erfenissen die zijn voorzien van een beknopte historische toelichting, ruimtelijke analyse en een verwachtingswaarde vanuit cultuurhistorisch perspectief. Met oog op de te verwachte waarden wordt voor alle kenmerkende erfenissen vervolgonderzoek aanbevolen naar de exacte waarden. De mogelijke erfenissen zijn ruimtelijke sporen waarvan informatie ontbreekt of door vergaande aanpassingen twijfel bestaat over de mogelijke erfgoedwaarde. De verdwenen erfenissen zijn sporen van bedrijven die een rol hebben gespeeld in de industriële ontwikkeling van Ridderkerk, maar die niet meer ruimtelijk aanwezig lijken te zijn.

Voor een goed overzicht van de verschillende locaties van de erfenissen zijn op de kaart hiernaast alle elementen afgebeeld. De letters refereren naar het soort industrie en de nummers verwijzen naar de specifieke erfenis.

Erfenissen in Bolnes, Slikkerveer en Ridderkerk.



Erfenissen in Ridderkerk, Rijsoord en Oostendam.



Vlasindustrie (V)

Kenmerkende erfenissen

- V1:** Vlasserij A.L. Molendijk
- V2:** Vlasroterij Pruimendijk 146
- V3:** Vlasloods van Nes
- V4:** Vlasschuur

Mogelijke erfenissen

- V5:** schuur Damstraat 30, komt uit 1976 (BAG)
- V6:** schuren, erf Pruimendijk 354C
- V7:** schuren
- V8:** vlasloods

Verdwenen erfenissen

- V9:** Vlasserij van familie Plaisier
- V10:** schuur Benedenrijweg 66
- V11:** Vlasfabriek Cornelis van Nes, locatie 3

Scheepsbouwindustrie (S)

Kenmerkende erfenissen

- S1:** Boele's scheepswerf en machinefabriek en de pier!
- S2:** Scheepswerf van Maarten van der Kuyl > 4: P. Smit jr. / De Industrie / P. Smit Jr. > 23: Werf Gusto A.F. Smulders Slikkerveer
- S3:** Boele, locatie 2
- S4:** De Groot en van Vliet Scheepswerf en machinefabriek Slikkerveer

Mogelijke erfenissen

- S5:** Scheepswerf Piet Hein H.C. Schram Bolnes (1913 – 2004)
- S6:** steiger

Verdwenen erfenissen

- S8:** Klinknagelfabriek vh Joh Smit Slikkerveer
- S9:** Scheepstimmerbedrijf A & C Sla

Electrotechniek en machine-industrie (E)

Kenmerkende erfenissen

- E1:** Electro Smit Slikkerveer / De Electrotechnische Industrie / Willem Smit & Co.
- E2:** Smit Slikkerveer (naoorlogse terrein met loods Y6)
- E3:** Machinefabriek F. Bakker, de 'Harde Bakker'

Verdwenen erfenissen

- E4:** Vlasserij en Bakker en Co IJzer en staalgietery

IJzergietery en metaalwerk (I)

Kenmerkende erfenissen

- I1:** Metaalgietery J.J.Pool

Verdwenen erfenissen

- I2:** N.V. Machinefabriek vh Gebr. Lodder
- I3:** Contact Roestvrijstaal

Houtbewerking en timmerwerk (H)

Kenmerkende erfenissen

- H1:** Modelmakerij fa. C. Dubbeldam

Mogelijke erfenissen

- H2:** Koutstaal Timmerfabriek

Verdwenen erfenissen

- H3:** Pols betimmeringen
- H4:** Modelmakerij v.d. Staay

Overige maakindustrie (O)

Kenmerkende erfenissen

- O1:** Carrosseriefabriek Z.A.B.O, later autofabriek De Jong
- O2:** Gebr. Velthuizen schroevenfabriek
- O3:** Limonade- en likeurfabriek
- O4:** Sigarenfabriek Gebroeders Bos / De Hoop
- O5:** Gasfabriek
- O6:** Havenkanaal

Mogelijke erfenissen

- O7:** loods
- O8:** loodsen

Verdwenen erfenissen

- O9:** Gereedschappenfabriek Den Uijl

Vlasindustrie

Kenmerkende erfenissen

VI: Vlasboerderij

Adres: Oostmolendijk 82, Oostendam

Status: onbeschermd

Oorspronkelijke functie: vlasboerderij

Huidige functie: agrarisch bedrijf,
ontmoetingscentrum, trouwlocatie

Bouwjaar (BAG): 1930, maar vermoedelijk 17^e eeuw

Erfenis:

Voormalige VLASBOERDERIJ 'de Paradijshoeve' aan de Oostmolendijk. De boerderij heeft zijn oorsprong in de 17^e eeuw en bestaat uit drie aaneengesloten volumes.⁸⁴ In 1918 kocht familie Plaisier de boerderij over van de familie Molendijk.⁸⁵ Naast akkerbouw, was vlas de belangrijkste activiteit op de boerderij. Het vlas werd waarschijnlijk geroot in het water aan de overzijde van de Oostmolendijk.

De omgeving van de vlasserij werd in de twintigste eeuw flink veranderd. Burgemeester J. H. Crezéé (1935-1942 en 1945-1949) spande zich tijdens zijn ambtsperiodes in voor de drooglegging van de grienden in het buitendijks gebied om het gebied tot akkerland te transformeren.⁸⁶ Daar kwam verandering in toen in 2001 het Deltanatuur-plan Crezéépolder werd aangekondigd en in 2010 het gebied tot een getijdennatuurgebied werd hersteld.

Verwachtingswaarde:

Cultuurhistorische waarde als een van de laatste erfenissen van de vlasindustrie in Oostendam. Onderdeel van een ensemble vanwege de historische ligging aan een dijklichaam en door de samenhang met de ontwikkeling van de Crezéépolder. Architectonische waarde vanwege de bijzondere architectuur, beeldkwaliteit en typologie van een vlasboerderij. Bouwhistorische waarde vanwege de ouderdom (oorsprong 17^e eeuw).

Paradijs hoeve met werklieden, jaartal onbekend.
[Stichting Oud Ridderkerk, 1219.606.016]



Boven: Paradijs Hoeve gezien vanaf de Oostmolendijk.
Onder: huidige situatie Paradijs Hoeve. [Google Earth]



V2: Vlasroterij

Adres: Pruimendijk 146, Rijsoord

Status: rijksmonument

Oorspronkelijke functie: vlasroterij

Huidige functie: bijgebouw woning

Bouwjaar: 1914

Erfenis:

Voormalige VLASROTERIJ aan de Pruimendijk uit 1914.

Vermoedelijk was de roterij eigendom van de familie Nes.

De roterij is opgetrokken in traditioneel ambachtelijke stijl van beton, een relatief nieuw materiaal aan het begin van de twintigste eeuw. In de vlasroterij werd vlasvezel in warm water geweekt, zodat de gomachtige laag werd opgelost en van de stengel kon worden gehaald. Het roten in de roterij was veel sneller dan het roten in natuurlijk water.⁸⁷ Het water werd opgewarmd in het naastgelegen stookhuis, dat inmiddels verdwenen is. De roterij is een van de weinig overgebleven exemplaren in Nederland en is vanwege de zeldzaamheid als rijksmonument beschermd.⁸⁸

De warmwaterroterij in bedrijf, jaartal onbekend. [Stichting Oud Ridderkerk, 1025.101.039]



Boven: aanzicht van de vlasroterij aan de straatzijde, zonder jaartal. [Stichting Oud Ridderkerk, 1911.003.055]

Onder: huidige situatie, de vlasroterij bevindt zich direct aan de straatzijde. [Google Earth]



De vlasoverslag in bedrijf, 1916.
[Foto Rezoord.nl_1916 2900 183]

Boven: de voormalige vlasoverslag nu in gebruik als
bedrijfsgebouw.

Onder: huidige situatie aan de Rijksstraatweg.
[Google Earth]

V3: Vlasserij/vlasoverslag

Adres: Rijksstraatweg 125a, Rijsoord

Status: hoge waarde in CHW-kaart Buitengebied

Oorspronkelijke functie: vlasserij/vlasoverslag

Huidige functie: bedrijfsgebouw

Bouwjaar: 1920

Erfenis:

Voormalige VLASSERIJ/VLASOVERSLAG aan de Rijksstraatweg en de Waaldijk uit 1920.⁸⁹ Het gebouw is opgetrokken uit rood metselwerk in kruisverband. Ondanks de nieuwe bestemming als bedrijfsgebouw verkeert het gebouw in overwegend oorspronkelijke staat. Vermoedelijk is de vlasserij eigendom geweest van de familie Nes. Langs de loods waren tramrails gelegen voor de voormalige stoomtram dat hier langs ging.

Verwachtingswaarde:

Cultuurhistorische waarde als een van de laatste erfenissen van de vlasindustrie in Rijsoord. Onderdeel van een ensemble vanwege de ligging aan het historisch dijklint langs de Waaldijk en een verdwenen tramverbinding over de Rijksstraatweg. Architectonische waarde vanwege de typologie van vlasserij of vlasoverslag.



Het vlasboerderij in 1960.
[Foto Rezoord.nl_1916 0230 101]

Boven: aanzicht op het ensemble vanaf de Waalweg.

Onder: huidige situatie van de locatie. [Google Earth]

V4: vlasschuur

Adres: Waalweg 37a, Rijsoord

Status: hoge waarde in CHW-kaart Buitengebied

Oorspronkelijke functie: vlasboerderij en vlasschuur

Huidige functie: industrie functie

Bouwjaar (BAG): 1934, waarschijnlijk oudere kern.

Erfenis:

Voormalige VLASBOERDERIJ en VLASSCHUUR aan de Waalweg. De boerderij heeft vermoedelijk gediend als vlasboerderij. Nader onderzoek is aanbevolen. De vlasschuur staat dwars op de voormalige boerderij op nummer 37.⁹⁰ De tweelaagse schuur is opgetrokken uit kalkzandsteen in kruisverband en heeft een mansardekap.⁹¹ De voorgevel heeft staafankers, een rond venster in de top en recente en oorspronkelijke gevelopeningen onder togen. De achtergevel is bekleed met plaatmateriaal.

Verwachtingswaarde:

Cultuurhistorische waarde als een van de laatste erfenissen van de vlasindustrie in Rijsoord. Onderdeel van een ensemble vanwege de historische ligging aan de rivier de Waal. Daarnaast is vlasloods verbonden met de voormalige boerderij. Architectonische waarde vanwege de typologie van vlasboerderij en vlasschuur.



Vlasindustrie

Mogelijke erfenissen

V5: schuur

Adres: Damweg 36, Oostendam

Status: hoge waarde in CHW-kaart Buitengebied

Bouwjaar (BAG): 1976

SCHUUR aan de Damstraat in Oostendam.⁹²

Geen historische informatie gevonden over deze erfenis, mogelijk een restant uit de vlasindustrie.



V8: schuur

Adres: Benedenrijweg 66, Slikkerveer

Status: rijksmonument

Bouwjaar (BAG): 1915

Voormalige SCHUUR aan de Benedenrijweg.⁹⁵

De schuur vormt een ensemble met het woonhuis op nummer 68, dat waarschijnlijk in 1784 is gebouwd. De houten schuur heeft een zadeldak, met aan de noordzijde een vergroting uit de negentiende eeuw.



V6: erf met schuren

Adres: erf bij Pruimendijk 354C, Oostendam

Status: hoge waarde in CHW-kaart Buitengebied

Bouwjaar (BAG): gebouwen uit 1930, 1950 en 1970

ERF met SCHUREN aan de Pruimendijk.⁹³

Geen historische informatie gevonden over deze erfenissen, mogelijk een restant uit de vlasindustrie.



V7: schuren

Adres: Rijksstraatweg 54A, Rijsoord,

Status: redelijk hoge waarde in CHW-kaart Buitengebied

Bouwjaar (BAG): 1925

SCHUREN aan de Rijksstraatweg.⁹⁴ Geen historische informatie gevonden over deze erfenissen, mogelijk een restant uit de vlasindustrie.



Vlasindustrie

Verdwenen erfenissen

V9: Vlasserij Plaisier

Adres: Rijksstraatweg 169, 169a 171, 173, 175, Rijsoord

Status: boerderij is gemeentelijk monument, voormalige vlasserij is onbeschermd.

Oorspronkelijke functie: vlasboerderij en vlasserij

Huidige functie: woonhuis en bedrijfsgebouwen

Bouwjaar (BAG): boerderij nr. 169 (1900), vlasloods op nr. 171 (1974), woonhuis met schuur op nr. 173 (1800), loodsen op nr. 175 (1920). Vermoedelijk hebben de erfenissen een oudere oorsprong.

Voormalige VLASBOERDERIJ, VLASSERIJ en INHAM aan de Rijksstraatweg. Het terrein behoorde bij de voormalige vlasboerderij 'Landzigt' en vlasserij 'Souburg' van de familie Plaisier. De vlasserij bestond uit een woonhuis met verschillende loodsen en schuren naast elkaar. De vlasserij is aan de rivier de Waal gelegen en in de inham werd het vlas geroot en vervoerd. Het bouwdeel met een plat dak was vermoedelijk een vlasroterij.

Het terrein wordt momenteel ontwikkeld. De schuur achter het voorhuis van de boerderij wordt gesloopt en opnieuw gebouwd. Op de plek van de loodsen komen twee woningen.

V10: vlasloods

Adres: Rijksstraatweg 165b, Rijsoord

Status: hoge waarde CHW Buitengebied

Bouwjaar (BAG): 1930

Voormalige VLASLOODS of SCHUUR aan de Rijksstraatweg.⁹⁶

De schuur is recentelijk gesloopt en vervangen door een nieuwbouw woning.⁹⁷

Historisch beeld van het ensemble, jaartal onbekend.
[Stichting Oud Ridderkerk, 1025.102.006]



Boven: aanzicht op het ensemble van loodsen.

Onder: huidige situatie van het ensemble naast het boerderij.
[Google Earth]



Vlasfabriek C. van Nes aan de Pruimendijk, jaartal onbekend.
[Stichting Oud Ridderkerk, 1025.101.100]

Boven: het vlasterrein gezien vanaf de Pruimendijk in oostelijke richting. Op de achtergrond de grote loods.

Onder: huidige situatie. [Google Earth]

V11: Vlasterrein

Adres: Pruimendijk 164, 166, 168, 170a, 172, Rijsoord

Status: onbeschermd

Oorspronkelijke functie: vlasboerderij, vlasloods, woningen

Huidige functie: kantoor/woonhuis, industrie, woonhuis

Bouwjaar (BAG): kantoor/woonhuis op nr. 164/166/168 uit 1920, loods op nr. 170a uit 2008, woonhuis op nr. 172 uit 1900.

Waarschijnlijk heeft de loods een ouder bouwjaar.

Voormalig VLASTERREIN MET VLASSCHUUR, BOERDERIJEN, SCHUUR EN INHAM aan de Pruimendijk. Vermoedelijk is het terrein eigendom geweest van de familie Van Nes. Aan de Pruimendijk staan twee voormalige boerderijen uit 1900 en 1920. Verder richting de rivier de Waal staat een grote loods, waarschijnlijk voorheen voor vlasopslag en bewerking. Het terrein heeft twee inhammen bij de rivier, mogelijk voor het roten en vervoeren van het vlas.

Het terrein is momenteel in transformatie naar een woonerf.



Scheepsbouwindustrie

Kenmerkende erfenissen

S1: Boele's scheepswerf en machinefabriek

Adres: terrein aan de Boelewerf (= straatnaam) en de pier nabij Ringdijk 554

Status: onbeschermd

In 1896 kochten Pieter Boele en Arie Nijs den Ouden een stuk buitendijkse grond voor de oprichting van scheepswerf van 'Boele's scheepswerf en machinefabriek'.⁹⁸ De scheepswerf had een machinefabriek, koperslagerij, smederij, ketelmakerij, hellingen, droogdokken en kantoren.⁹⁹ Het terrein was zo'n 800 meter lang en personeel werd met busjes over het terrein vervoerd. In 1970 was het één van de grootste Nederlandse werven met bijna 2000 arbeiders. In 1987 ging het bedrijf failliet.¹⁰⁰

De scheepswerf en machinefabriek zijn grotendeels afgebroken en vervangen voor nieuwbouw van kantoren, loodsen en woningen. Op de meest westelijke en oostelijke hoek van het voormalige terrein zijn nog sporen te vinden van de scheepbouwindustrie. Vanwege beperkte toegankelijkheid van het terrein is vervolgonderzoek vereist.

Erfenis:

SCHEEPSHELLING aan de Boelewerf. De meest westelijke hoek van de voormalige werf en het aangrenzende terrein dat net buiten de gemeentegrens valt, hebben nog steeds een industriële functie, met een haven en een grote scheepsbouwoods. De scheepshelling wat is overgebleven loopt schuin af het water in en is begroeid met bomen.

DAMWAND en PIER nabij Ringdijk 554. Naast de flats aan de Ringdijk zijn nog steeds de oorspronkelijke damwand en uitgestrekte pier aanwezig. Zowel de damwand en pier zijn

Boele's scheepswerf en machinefabriek zonder jaartal. Op de voorgrond het deel met de scheepshelligen aan de haven. [Stichting Oud Ridderkerk, 1022.100.005]



restanten van één van de dokken van Boele's scheepswerf.¹⁰¹ De pier verschijnt rond 1974 op de kaart en de bocht rond 1993. In de jaren negentig is dit gedeelte van de scheepswerf gesloopt voor de bouw van woningen. En deel van de pier wordt momenteel afgebroken in verband met het verstevigen van de damwand.

Verwachtingswaarde:

Cultuurhistorische waarde als een van de laatste erfenissen van de scheepsbouwindustrie in Bolnes. Onderdeel van een ensemble vanwege de historische ligging aan de buitendijkse zijde van de Ringdijk aan de rivier De Nieuwe Maas. Hoewel onderbroken door sloop en nieuwbouw, zijn beide uithoeken van de voormalige scheepswerf nog zichtbaar door deze erfenissen. Architectonische waarde vanwege de herkenbaarheid van de inrichtingselementen ten behoeve van de scheepsbouwindustrie.

Boven: scheepshelling aan de westzijde.
Midden: overzicht pier aan de oostzijde.
[Google Earth]
Onder: pier en damwand nabij Ringdijk 554.



S2: Scheepindustrieterrein

Adres: Ringdijk 466-486, Slikkerveer

Status: de oever is beschermd; het bergend vermogen van de rivieren mag niet belemmerd worden.

Aan de Ringdijk, nabij nummers 466-486, lag een groot scheepsbouwindustrieterrein. Door de eeuwen heen vestigden zich hier verschillende bedrijven. Door het vele komen en gaan van deze bedrijven, is het lastig om de exacte perceelgrenzen vast te stellen en de precieze tijdsperiodes te duiden. In deze inventarisatie is het daarom niet mogelijk om de aanwezige erfenissen toe te schrijven aan één bedrijf of tijdslaag. In grote lijnen heeft het terrein zes fases gehad met industrie.

Fase 1 (1865-1871): De scheepswerf van Joost Pot

Joost Pot (1811-1888), zoon van Arie Pot, richtte in 1856 één van de eerste scheepswerven op in Slikkerveer.¹⁰² De werf strekte zich uit langs de rivier en was omstreeks 100 meter diep.¹⁰³ In 1871 verhuisde Joost Pot naar Vlaardingen en werd het bedrijf opgeheven.

Fase 2 (1871-1894): Scheepswerf van Piet/Pieter Smit Popzoon

Junior 'De Onderneming' en machinefabriek 'De Industrie' Piet/Pieter Smit Popzoon Jr. kocht in 1871 de scheepswerf over van Joost Pot. Op het terrein werden een jaar later scheepswerf 'De Onderneming' en de N.V. Scheepsbouw en Machinefabriek 'De Industrie' opgericht.¹⁰⁴ In 1889 werkten er 52 arbeiders in de machinefabriek en 113 op de scheepswerf. In 1918 werd er een ijzergieterij gebouwd. Een aantal van de eerste schepen die werden gemaakt, waren sleepboten voor de sleepdienst van Piet die in 1877 werd gestart. Op de werf werden ook ijzeren masten en waterketels (1871), (land) stoommachines, stoomketels en scheepsmachines (1878) vervaardigd.¹⁰⁵ Piet voorzag dat de Rotterdamse haven zou groeien na de verbetering van de

Nieuwe Waterweg en verhuisde rond 1891 het bedrijf naar de polder Oost-Varkenoord. In 1894 werd de werf verkocht aan de firma A. F. Smulders.¹⁰⁶

Fase 3 (ca. 1850-1910): Scheepswerf van Maarten van Kuyl

Maarten Kuijl (1822-1905), scheepsbouwer uit Nieuw-Lekkerland opende rond 1850 een scheepswerf, naast de bestaande werf van Piet Smit. Op de werf werden ijzeren boten en vanaf 1855 (onderdelen voor) gashouders vervaardigd.¹⁰⁷ In 1905 werd de werf overgenomen door de kleinzoon van Maarten, Joost Pot, maar dit liep niet voorspoedig. In 1910 werd de scheepswerf en het aangrenzende terrein van Smulders verkocht aan scheepsbouwmaatschappij 'De Maas'.¹⁰⁸

Fase 4 (1894-1905): Werf van de familie Smulders, 'A. F. Smulders Engineers & Shipbuilders'

In 1894 kocht Augustinus Franciscus Smulders (1838-1908) de scheepswerf 'De Industrie' over van Piet Smit jr. De scheepswerf werd 'A. F. Smulders Engineers & Shipbuilders' genoemd.¹⁰⁹ Het bedrijf van Smulders maakte zo'n 100 schepen op de werf, waaronder een droogdok, elevateurs, excavateurs, stoomhoppers, baggermolens en sleepboten.¹¹⁰ Al snel werd de scheepswerf te klein voor het snel groeiende bedrijf. In 1905 werd de werf in Slikkerveer verlaten en verhuisde het bedrijf naar Schiedam.

Fase 5 (1905-1937): Werf van scheepsbouwmaatschappij 'De Maas'

De werf in Slikkerveer stond een tijd lang leeg. In 1916 werd de werf verkocht aan scheepsbouwmaatschappij 'De Maas'.¹¹¹ In 1928 werkten hier 825 werknemers. In 1937 werd de werf verkocht aan de N.V. Scheepsbelangen uit Den Haag.

Boven: de werf tijdens fase 2, omstreeks 1880. [Topotijdreis]
Onder: de werf tijdens fase 5 als NV Internationale Scheepsbouw-Maatschappij "De Maas". [Stichting Oud Ridderkerk, 1022.105.007]



Fase 6 (1941-1988): Werf van de familie Smulders 'Werf Gusto, Gusto Staalbouw en IHC Gusto'

Het bedrijf van Smulders dat nu al decennia in Schiedam gevestigd zat, besloot in 1941 terug te keren naar de oude werf in Slikkerveer. In eerste instantie huurde Smulders de werf van N.V. Scheepsbelangen, maar in 1962 werd de werf overgekocht.¹¹² De scheepswerf werd 'Werf Gusto' genoemd. In 1943 werd het bedrijf opgenomen in de Industriële Handels Combinatie (IHC), een samenwerkingsverband tussen zes grote scheepswerven in Nederland.¹¹³

Op het terrein van de scheepswerf vestigde in 1975 de werkmaatschappij 'Gusto Staalbouw', later 'IHC Gusto' genoemd. Vanaf de jaren tachtig ging het niet goed met de IHC en na een reorganisatie in 1987 werd Gusto Staalbouw opgeheven. Op dat moment werkten er ruim 600 arbeiders. Het terrein in Slikkerveer werd in 1988 gesloten.

Boven: Werf Gusto A.F. Smulders tijdens fase 6. [Stichting Oud Ridderkerk, 1022.105.006]

Onder: de werf tijdens fase 6, jaartal onbekend. De loods op de voorgrond staat er nog maar is gerenoveerd. [Stichting Oud Ridderkerk, 1022.105.013]



Erfenis:

INHAM, HAVENKOM en VERSCHILLENDE LOODSEN. Op kaarten uit 1880 is westelijk van het terrein een inham te zien. Rond 1936 werd aan de oever ten westen van de scheepswerf een extra stukje land aangelegd. Hierdoor werd de bestaande *inham* vergroot. Rond 1981 en 1989 werd het water gedeeltelijk weer gedempt, waardoor de vorm die nu in het landschap te zien is ontstond.¹¹⁴ De *havenkom* ten westen van de inham ontstond rond 1936 toen een stukje land werd aangeplemd. Hierdoor ontstond de rechterhoek van dit element. Rond 1969 werd dit stukje land en de wand verhard. Rond 1998 wordt het element aan de linkerkant ook omsloten. De *loodsen* op het terrein dateren uit de periode 1941-1988. De lange loods aan de voorzijde naast de entree van het terrein is door de schaal, de verschijningsvorm en verfijning een opvallend gebouw.

Verwachtingswaarde:

Cultuurhistorische waarde als één van de laatste erfenissen van de scheepsbouwindustrie in Slikkerveer. Onderdeel van een ensemble vanwege de historische ligging aan de buitendijkse zijde van de Ringdijk aan de rivier De Nieuwe Maas. Waardevol beeld van een scheepsindustrieterrein, met zowel landschappelijke als gebouwde elementen. Architectonische waarde vanwege de herkenbaarheid van de loods en de verschillende inrichtingselementen ten behoeve van de scheepsbouwindustrie.

Boven: overzicht van het terrein, zonder jaartal.

[Stichting Oud Ridderkerk, 1022.105.011]

Onder: beeld van de inham vermoedelijk uit de eerste fase van de werf.



Boven: huidige situatie. [Google Maps]

Onder: de grote loods bij de entree.



Overzicht van een deel van de werf, jaartal onbekend. Links in wit omcirkeld de loodsen met sheddaken. Villa Boele valt net buiten de foto. [Stichting Oud Ridderkerk, 1022.100.023]

Boven: Villa Boele op Ringdijk 458.
Midden: historische loodsen met sheddaken.
Onder: historische loodsen en tuilmuren.

S3: Boele, locatie 2

Adres: naast Ringdijk 462, Slikkerveer

Status: Villa Boele (Ringdijk 458) is aangewezen als gemeentelijk monument.

Judith Neeltje Tuk, weduwe van Cornelis Boele, begon in 1871 een scheepswerf op de voormalige scheepswerf van Piet Smit.¹¹⁵ Op de werf werden niet meer schepen van hout, maar van ijzer vervaardigd. Ook werden er sleepboten gemaakt. In 1888 werd de werf uitgebreid op een stuk naastgelegen land, waar het landgoed van scheepsbouwer Piet Smit Jr. lag. Het koetshuis van Smit op Ringdijk 466 bleef behouden en is tegenwoordig een rijksmonument. De werf ging in 1896 verder onder de naam 'Nieuwbouw- en reparatiewerf Boele en Pot'.¹¹⁶ In 1890 verkocht Judith de werf aan haar vier zonen. Tussen 1905 en 1915 werd op de werf een machinefabriek gebouwd. In 1913 werd op het terrein, tegenwoordig Ringdijk 458, 'Villa Boele' gebouwd als woonhuis en kantoor van Pieter Cornelis Boele, ontworpen door architect C. A. Verhey uit Elshout.¹¹⁷ De werf werd vervolgens in 1920 gesloten en verkocht aan de familie Schram die hier scheepswerf 'Piet Hein' openden.¹¹⁸

Erfenis:

LOODSEN, TUINMUUR en CONTOUR OEVER aan de Ringdijk. Naast de woning op Ringdijk 462 staat een complex met een reeks loodsen. Deze zijn opgetrokken uit metselwerk in de onderbouw en houten bovendelen. Ze vallen op door de dakvorm met sheddak. Verder naar het oosten staan twee loodsen van rood baksteen met groene luiken. De loodsen worden verbonden door een tuinmuur. De oever van het terrein achter de loodsen is waarschijnlijk ook een erfenis van de werf.



Verwachtingswaarde:

Cultuurhistorische waarde als één van de laatste erfenissen van de scheepsbouwindustrie in Slikkerveer. Onderdeel van een ensemble vanwege de historische ligging aan de buitendijkse zijde van de Ringdijk aan de rivier De Nieuwe Maas. Waardevol beeld van een scheepsindustrieterrein, met zowel landschappelijke als gebouwde elementen. Architectonische waarde vanwege de herkenbaarheid van het ensemble ten behoeve van de de scheepsbouwindustrie. Bouwhistorische waarde vanwege de ouderdom van het totaalensemble.



Overzicht van de werf, 1941. In het midden de scheepshellingen en loodsen rondom de haven.
[Stichting Oud Ridderkerk, 1022.103.001]

Boven: de werf vanaf het water, in het midden de loods die er nog staat. [Stichting Oud Ridderkerk, 1022.103.040]
Midden: de bestaande loods en kraan aan de waterzijde.
Onder: de bestaande loods aan de dijkzijde.

S4: De Groot en van Vliet Scheepswerf en machinefabriek Slikkerveer

Adres: Ringdijk 396, Slikkerveer
Status: onbeschermd
Oorspronkelijke functie: werkplaats
Huidige functie: bedrijfsgebouw

In 1909 namen de Groot en de Vliet de scheepswerf van Schram over in Slikkerveer en een jaar later werd hier scheepswerf 'De Onderneming' opgericht. In houten loodsen en schuren werden kleine rivierschepen gebouwd of gerepareerd.¹¹⁹ In 1916 werd de werf zwaar beschadigd door hoogwater en stroomden materialen vanwege een kadebreuk de polder in.¹²⁰ In 1917 brandde een houten loods volledig af. In de jaren twintig werd een oude dwarshellingsloods gesloopt en vervangen door een elektrische dwarshellingsloods, een nieuwe reparatiehelling van 108,5 meter gebouwd en een ijzerwerkersloods opgeleverd. Andere gebouwen werden gemoderniseerd. Tijdens de watersnoodramp in 1953 kwam de werf opnieuw gedeeltelijk onder water te staan. In 1972 werd het terrein uitgebreid op een stuk grond van het waterleidingsterrein. In 1987 verhuisde het bedrijf naar de voormalige Boelewerf in Bolnes/Rotterdam. Rond de eeuwwisseling werd het terrein afgebroken en vervangen door woningen, recreatiefaciliteiten en parkeerplaatsen.

Erfenis:

LOODS aan de Ringdijk. De loods is de enige erfenis van de scheepswerf De Groot en Van Vliet in Slikkerveer. De loods dateert uit 1951 (BAG) en ligt aan een kleine haven met havenkade en een kraan. In de loods werden mallen gemaakt voor schepen en zat ook de timmerafdeling.¹²¹ Na het vertrek van het bedrijf in 1987 stond de loods een korte periode leeg, waarna een motorenbedrijf hierin vestigde. De bakstenen loods werd gedeeltelijk opgetopt en voorzien van beplatingsmateriaal.



De transformatie voor deze locatie naar wonen wordt momenteel onderzocht.

Verwachtingswaarde:

Cultuurhistorische waarde als één van de laatste erfenissen van de scheepsbouwindustrie in Slikkerveer. Onderdeel van een ensemble vanwege de historische ligging aan de buitendijkse zijde van de Ringdijk aan de rivier De Noord. Architectonische waarde vanwege de herkenbaarheid als loods ten behoeve van de scheepsbouwindustrie en vanwege de functionele architectuur. De nabije ligging aan de haven en de aanwezigheid van de kraan ondersteunt het industriële karakter.



Scheepsbouwindustrie

Mogelijke erfenissen

S5: Scheepswerf Piet Hein H.C. Schram Bolnes (1913 – 2004)

Adres: terrein naast de Droogdok (straatnaam).

Status: onbeschermd

In 1907 kocht scheepsbouwer Wouter Schram percelen in het buitendijkse griend van Bolnes, genaamd 'De Moriaan'. De woningen die er stonden werden afgebroken voor de bouw van de scheepswerf 'W. Schram en Zonen'.¹²² In 1958 breidde de scheepswerf zich uit langs de oever in oostelijke richting, met de aanleg van een groot havenbekken. Op een kaart van 1969 verschijnt de elektriciteitsmast, die er nog steeds staat.

In de jaren zeventig en tachtig ging het niet goed met het bedrijf en werd de werf verkleind. Nieuwbouwactiviteiten werden gestopt en alleen reparatie en onderhoud werden voortgezet. In de jaren negentig werd een deel van het werfterrein verhuurd aan andere scheepvaartbedrijven en tussen 2004-2009 ging het bedrijf failliet. Rond 2008 werd de scheepswerf afgebroken en tussen 2015 en 2017 werd hier een woonwijk gebouwd.¹²³

Erfenis:

DAMWAND en HIJSELEMENT aan de Nieuwe Maas.

Overzicht van de werf in 1926.
[Stichting Oud Ridderkerk, 1022.102.006]



Boven overzicht van het terrein, recentelijk ingevuld met woningbouw. [Google Maps]



Een steiger op de locatie eind 19de eeuw.
[Stichting Oud Ridderkerk 1023.102.010]

Situatie van de steiger. [Google Maps]

S6: steiger

Adres: achter Ringdijk 536, Bolnes

Status: onbeschermd

Bouwjaar: onbekend

STEIGER aan de Ringdijk. De steiger verschijnt op kaarten voor het eerst in 1933 en werd verlengd rond 1981. Op deze locatie zat vanaf de tweede helft van de negentiende eeuw en eerste helft van de twintigste eeuw grofsmederij De Jongh. Op historische foto's is ook een steiger te zien, maar het is onduidelijk of het om deze erfenis gaat.



Scheepsbouwindustrie

Verdwenen erfenissen

S7: Klinknagelfabriek

Adres: Nabij Ringdijk 400, Slikkerveer

Status: verdwenen

KLINKNAGELFABRIEK aan de Ringdijk. Op het terrein van de scheepswerf van Fop Smit stond de Klinknagelfabriek van Johannes Smit (1839-1921).¹²⁴ Johannes Smit (1839-?) hield zich bezig met de toelevering van onderdelen aan de scheepsbouw van zijn familie. Om houten schepen waterdicht te maken werden de naden tussen het hout uitgeplozen en voorzien van breekwerk (geteerd henneptouw). In een van de loodsen van zijn vader, begon hij met experimenteren van machinaal breekwerk. Op 31 oktober 1869 richtte hij de Breekfabriek op. Het bedrijfsterrein lag aan de Nieuwe Maas/de Noord, de Hemsloot en het terrein van de Electrotechnische Industrie van Willem Smit & Co. De fabriek bestond uit een eenvoudig gebouw aan de oostzijde van de haven. De fabriek was voorzien van machines die werden aangedreven door stoommachines. Door de overstap van houten naar ijzeren schepen ging de fabriek over op de fabricage van klinknagels rond het jaar 1880. In 1938 werd de haven gedempt en de fabriek afgebroken. In 1939 werd een nieuw fabrieksgebouw geopend. In 1970 werd het bedrijf opgeheven.

S8: Scheepstimmerbedrijf A & C Sla

Adres: Wilhelminastraat 37a, Bolnes

Status: verdwenen

SCHEEPSTIMMERBEDRIJF aan de Wilhelminastraat.



Oud Ridderkerk, 1017.105.001

Boven: historische beelden van de klinknagelfabriek.
[Stichting Oud Ridderkerk, 1021.100.007 en 1014.100.233]

Onder: Scheepstimmerbedrijf A & C Sla, jaartal onbekend.
[Stichting Oud Ridderkerk, 1017.105.001]



Electrotechniek en machine-industrie

Kenmerkende erfenissen

E1: De 'Electrisch-Licht-Machinen Fabriek Willem Smit & Co', later: 'N.V. Electrotechnische Industrie' of 'Smit Slikkerveer', vooroorlogse locatie

Adres: Drierivierenlaan 1, Slikkerveer

Status: de loods is een rijksmonument, de haven is onbeschermd

Oorspronkelijke functie: generatorenloods

Huidige functie: appartementencomplex

Bouwjaar: 1931

In 1882 openden Willem Benjamin Smit (1860-1950) en Adriaan Pot (1857-1932) één van de eerste elektrotechnische industrieën in Nederland.¹²⁵ De 'Electrisch-Licht-Machinen Fabriek Willem Smit & Co' werd opgericht aan de Ringdijk, op het terrein waar Fop Smit ooit de eerste scheepswerf was begonnen. Bijna anderhalve eeuw werden in de fabriek elektrische verlichting, generatoren en motoren vervaardigd. Op het terrein aan de Nieuwe Maas verrees in 1883 een fabrieks- en kantoorgebouw (gebouw A). Op de begane grond was productie en op de eerste verdieping een modelmakerij. De fabriek stond tegenover de Klinknagelfabriek van Willems vader en aan een haven die later werd gedempt.

In het begin van de jaren dertig werd het terrein volgebouwd met fabrieksgebouwen, die elk werden vernoemd naar een letter van het alfabet. Zo werden onder andere een montage-afdeling, schaftlokaal, kopergieterij en gebouw voor draaistroomturbogeneratoren gebouwd. In de jaren zeventig werd het oude fabrieksterrein aan de Nieuwe Maas verlaten en verhuisde het bedrijf alle functies naar een nieuwe terrein aan de Noord. Rond de eeuwwisseling werd het terrein afgebroken en ingevuld met woningbouw, recreatiefaciliteiten en parkeerplaatsen.

Luchtfoto van het terrein rond 1950. Rechtsachter is de loods voor turbogeneratoren zichtbaar. [Stichting Oud Ridderkerk, 1014.100.026]



Erfenis:

Voormalige LOODS en HAVEN aan de Ringdijk. De loods uit 1931 werd gebouwd in traditioneel ambachtelijke stijl en is kenmerkend voor de eind negentiende-eeuwse utilitaire bouw. In de loods werden turbo generatoren vervaardigd. De loods heeft een nieuwe bestemming gekregen als wooncomplex en is aangewezen als rijksmonument.¹²⁶ Ten westen van de loods ligt een haven die is gegraven in een natuurlijke uitstulping van de rivier. De haven is vermoedelijk aangelegd in het jaar van de oprichting van het bedrijf. In 1881 verscheen de haven voor het eerst op de kaart en rond 1936 kreeg het de hedendaagse vorm.¹²⁷ Er liggen nog rails die van de loods naar de haven lopen.

Verwachtingswaarde (haven):

Cultuurhistorische waarde als één van de laatste erfenissen van de elektrotechnische industrie in Slikkerveer. Onderdeel van een ensemble vanwege de historische ligging aan de buitendijkse zijde van de Ringdijk aan de rivier De Noord. Daarnaast heeft de haven een sterke relatie met de voormalige turbogeneratorenloods, die wordt versterkt door de aanwezigheid van rails. Vermoedelijk grenzen aan de haven ook de voormalige woningen van belangrijke industriëlen. Architectonische waarde vanwege de herkenbaarheid als werkgebouw voor de elektrotechnische industrie en vanwege de functionele architectuur.

Boven: overzicht van het voormalige fabrieksterrein. [Google Earth]
Midden: de loods voor turbogeneratoren, getransformeerd tot woongebouw.
Onder: de haven noordelijk van het terrein.



Overzicht van het voormalige fabrieksterrein, toen het ensemble van naoorlogse gebouwen nog stonden, 2020. De rode en orange punten op de kaart refereren naar de nog bestaande onderdelen. [Google Maps]

E2: De 'Electrisch-Licht-Machines Fabriek Willem Smit & Co', later: 'N.V. Electrotechnische Industrie' of 'Smit Slikkerveer', naoorlogse locatie

Adres: Ringdijk 390b, Slikkerveer

Status: Loods Y6 aangewezen als gemeentelijk monument, steiger onbeschermd

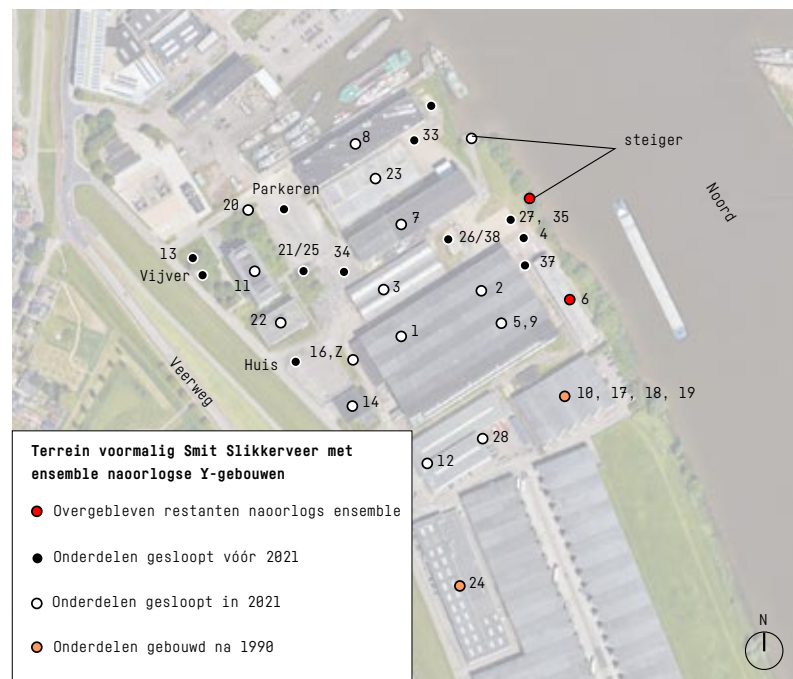
Bouwjaar: loods rond 1953.

Aan het begin van de twintigste eeuw raakte het terrein van de 'Electrisch-Licht-Machines Fabriek Willem Smit & Co' aan de Nieuwe Maas vol door alle uitbreidingen. In 1939 werd besloten om uit te breiden aan Ringdijk 390B (voorheen Veerweg). Na de Tweede Wereldoorlog werden op dit terrein verschillende loodsen en werkplaatsen gebouwd. Elk gebouw werd Y genoemd met een cijfer. In totaal is er tot Y36 genummerd, maar er lijken sommige cijfers te ontbreken. De gebouwen Y zijn op Loods Y6, het verzamelgebouw Y10/Y17/Y18/Y19 en loods Y24 na allemaal gesloopt voor de plannen voor een nieuw distributiecentrum.

Erfenis:

LOODS: De loods werd in 1953 gebouwd en diende als schilders werkplaats, hout- en isolatiestoffenbewerking en bedrijfsschool. De Loods Y6, parallel aan het water, is aangewezen als gemeentelijk monument.

STEIGER: De loodsen waren zowel via het land als via het water bereikbaar. Via de toegangsweg Ringdijk kon gemotoriseerd vervoer de loodsen bereiken. Schepen konden bij het terrein aanmeren bij een steiger die over het water uitstak. De steiger werd al vóór 1950 aangelegd. Naast de steiger stond een grote kraan waarmee de goederen op of uit schepen geladen konden worden. Vanaf de steiger liep een weg met een flauwe bocht rechtstreeks loods Y1/Y2 in.



Verwachtingswaarde:

Cultuurhistorische waarde als één van de laatste erfenissen van de elektrotechnische industrie in Slikkerveer. Onderdeel van een ensemble vanwege de historische ligging aan de buitendijkse zijde van de Ringdijk aan de rivier De Noord. Daarnaast heeft de haven een sterke relatie met Loods Y6. Architectonische waarde vanwege de herkenbaarheid van de loods als werkgebouw voor de elektrotechnische industrie en vanwege de functionele architectuur.

Boven: het voormalige terrein met op de foto loodsen Y1 en Y3, ca. 1950. De rest van het terrein is nog onbebouwde landbouwgrond. [Stichting Oud Ridderkerk, 1014.100.027]
Midden: de steiger langs het water.
Onder: loods Y6.



Het voormalige terrein van Bakker, na 1950. De bestaande langere loodsen op de voorgrond en het kantoorgebouw op de achtergrond staan op de foto. [Stichting Oud Ridderkerk, 1020.100.136]

Boven: huidige situatie van het voormalige fabrieksterrein. [Google Maps]
Midden: het kantoorgebouw.
Onder: beeld van een van de loodsen (met dakkap) vanaf de openbare weg.

E3: Machinefabriek F. Bakker, de 'Harde Bakker'

Adres: Verlengde Kerkweg 15, Ridderkerk

Status: kantoor Trelleborg is gemeentelijk monument, de rest van het terrein is onbeschermd

Dit terrein maakt deel uit van de doorontwikkeling van de voormalige Vlaserij en Bakker en Co IJzer en staalgietijerij dat rond 1865 werd opgericht door koopman en vlasboer Bastiaan Bakker Bzn. aan de Molensteeg (zie verdwenen erfenis op volgende pagina). Het betreft de uitbreiding van het bedrijf uit 1903 dat bekend stond als de 'Harde Bakker'. De eerdere machinefabriek met ijzergietijerij dat hier gelegen was verhuisde naar een terrein verderop in de Molensteeg. Tegenwoordig ligt de fabriek in een dichtbebouwd gebied van Ridderkerk, maar destijds was het nog een open polderlandschap.

Na succesvolle proeven met staalgieten vanaf 1906 werd in 1912 een moderne staalgietijerij geopend.¹²⁸ In 1912 werd een laboratorium ingericht met onder meer een mengwalsje voor proeven, ketels en persen. In 1914 ging de rubberfabriek over van het Ridderkerkse naar het elektriciteitsnet van Dordrecht. In 1936 werd er een ontijzeringsinstallatie en zandstraalinrichting gebouwd. Over het terrein werd een smalspoor aangelegd voor een elektrisch treintje dat kolen vervoerde. In 1949 werd het voormalige gebouw van het Kantongerecht gesloopt voor de bouw van een nieuw kantoor, tekenkamer, laboratorium, keuken en douchecellen.

Nadat er een oliestookinrichting was gebouwd, werd de 37 meter hoge fabrieksschoorsteen overbodig en werd deze in 1965 gesloopt. In 1972 werd er een grote kantine met bedrijfskeuken geopend. In 1976 werd de rubberfabriek afgebroken en een nieuwe fabriek met kantoorcomplex gebouwd.¹²⁹ Daarnaast werden de oude muren uit 1900 die aan de Molensteeg grensde gesloopt. Het kantoor werd in 1984 uitgebreid met een



zijvleugel. Het kantoor dat op Westmolendijk 16-18 stond werd met een luchtbrug verbonden met de fabriek. In 1997 ging Bakker Staal BV failliet.¹³⁰

Erfenis:

LOODSEN EN KANTOREN: vervolgonderzoek is nodig naar het terrein. Er staan verschillende grote loodsen en kantoren uit het jaar 1950 (BAG). Naar verwachting zijn er ook sporen te vinden uit het begin van de twintigste eeuw. Momenteel zijn er plannen voor transformatie van het terrein.

Verwachtingswaarde:

Cultuurhistorische waarde als één van de laatste erfenissen van de elektrotechnische industrie in Ridderkerk. Onderdeel van een ensemble waarin de meeste naoorlogse architectuur nog in oorspronkelijke staat aanwezig is. Bijzonder zeldzaam als enige industrieterrein dat nog intact is te midden van de kern van Ridderkerk. Architectuur- en bouwhistorische waarde: naar verwachting hoog.



Electrotechniek en machine-industrie

Verdwenen erfenissen

E4: Vlasserij en Bakker en Co IJzer en staalgietterij, de 'Zachte Bakker'

Adres: Molensteeg 91, Ridderkerk

Status: verdwenen

Rond 1865 richtte koopman en vlasboer Bastiaan Bakker Bzn. aan de Molensteeg een vlasbedrijf op waar vlasbewerkingsmachines werden gemaakt. Toen de vlasindustrie in de tweede helft van de achttiende eeuw instortte, stopte het bedrijf in 1876 met de productie van deze machines.¹³¹

Op het terrein stond ook een kleine fabriek met ijzergieterij met koepeloven geïnstalleerd. In eerste instantie waren de ijzeren onderdelen bedoeld voor vlasverwerking, maar al snel werd dit gietwerk voor de scheepsbouw. Het ging om pons-, knip-, en buigmachines voor ijzeren scheepsbouw en constructiewerkplaatsen.¹³² In 1876 ging Bakker samenwerken met J. Han van Capellen en werd het bedrijf 'Bakker & Co' genoemd.

In 1879 werd op het terrein ook een rubberfabriekje opgericht. Bakker had gereisd door Europa en was in Engeland in aanraking gekomen met ruwe onbewerkte rubber, ook gutta-percha genoemd. In de rubberfabriek werden was, meng- en walsmachines vervaardigd.¹³³ De fabriek was een aanwinst voor de Ridderkerkse werkgelegenheid omdat hier zo'n 140 arbeiders uit de vlasindustrie terecht konden.¹³⁴ De rubberfabriek werd de 'Zachte Bakker' genoemd. In 1889 werd er een pakkingszolder gebouwd in een gebouw van twee verdiepingen.

Beeld van de fabriek aan de Molensteeg, omstreeks 1900. [Stichting Oud Ridderkerk, 1020.100.081]



IJzergieterij- en metaalwerk

Kenmerkende erfenissen

II: Koper en metaalgieterij van J.J. Pool

Adres: Achter Sophiastraat 17, Ridderkerk

Status: hoge waarde in CHW-kaart Woongebieden,
dubbelbestemming waarde cultuurhistorie

Oorspronkelijke functie: koper en metaalgieterij

Huidige functie: woonhuis

Bouwjaar (BAG): 1920

Erfenis:

Voormalige GIETERIJ aan de Sophiastraat. Het pand heeft een nieuwe bestemming gekregen als woonruimte en is hierop aangepast. Ondanks wijzigingen verkeert het pand overwegend in oorspronkelijke staat.

Verwachtingswaarde:

Cultuurhistorische waarde als één van de laatste erfenissen van de gietindustrie in Ridderkerk. Onderdeel van een ensemble met de naastgelegen modelmakerij van Dubbelman. Daarnaast is de historische ligging aan een dijklichaam sprekend voor de relatie met de watergebonden industrie aan de rivier De Maas. Architectonische waarde als typologisch voorbeeld van de utilitaire industrie met sheddaken.

Boven: beeld van de gieterij in bedrijf, 1955.
[Stichting Oud Ridderkerk, 1219.354.007]

Onder: huidige situatie vanaf de dijk. [Google Maps]



IJzergieterij- en metaalwerk

Verdwenen erfenissen

I2: N.V. Machinefabriek vh Gebr. Lodder

Adres: Touwslagerstraat 5

Status: verdwenen

MACHINEFABRIEK aan de Touwslagerstraat. De machinefabriek werd in 1885 opgericht door J. Lodder. Rond 1900 werd het bedrijf 'Gebroeders Lodder' genoemd. De fabriek bestond uit een stoomsmederij en reparatiewerkplaats voor vlasbewerkingsmachines. Daarnaast werden er scheepslieren, reperiethellingen en stoomlieren vervaardigd. In de jaren 1960 werd het bedrijf overgenomen door loodgietersbedrijf/constructiewerkplaats NIMA beheer Maatschappij.¹³⁵



Linksboven: het oude fabrieksgebouw van de gebr. Lodder. [Stichting Oud Ridderkerk, 1018.101.022]

Linksonder: het bedrijfsgebouw in 1967. [Stichting Oud Ridderkerk, 1023.104.001]

Rechts: beelden van de huidige situatie. [Google Maps]



I3: Contact Roestvrijstaal

Adres: Noordenweg 2, Ridderkerk

Status: verdwenen

BEDRIJFSGEBOUW aan de Noordenweg.



Houtbewerking en timmerwerk

Kenmerkende erfenissen

H1: Modelmakerij 'Dubbelman Ridderkerk'

Adres: Emmastraat 10, Ridderkerk

Status: hoge waarde in CHW-kaart Woongebieden,
dubbelbestemming waarde cultuurhistorie

Oorspronkelijke functie: modelmakerij

Huidige functie: modelmakerij

Bouwjaar (BAG): 1920

Modelmaker Cornelis Dubbelman vervaardigde gietmodellen voor ijzergieterijen bij Smit Electro. Toen hij in 1906 als gemeenteraadslid in Ridderkerk werd gekozen, verliet hij Smit Electro en richtte hij modelmakerij 'Dubbelman Ridderkerk' op aan de Emmastraat.¹³⁶ Dubbelman kocht het perceel van Jacob Leendert van Rij, die ook de architect werd van de timmerfabriek en later ook gemeenteraadslid zou worden.

In de werkplaats werden houten modellen voor ijzer- en kopersgieterijen en teakhouten stuurraden voor schepen werden gemaakt. Vanaf 1912 werden er scheepsmodellen vervaardigd die wereldwijd werden verkocht. De modelmakerij maakte ook een maquette van een fabrieksgebouw voor de firma Scholten's Aardappelmeelfabrieken in Groningen, die op de Wereldtentoonstelling van 1913 in Gent werd bekroond met een gouden medaille. De modelmakerij is nog steeds in bedrijf.

Erfenis:

MODELMAKERIJ aan de Emmastraat. De modelmakerij is opgetrokken in rood baksteen en heeft een mansardekap. In de modelmakerij stonden machines voor houtbewerking en een stoof voor het drogen van hout. Om de lucht te verfrissen kwamen er ijzeren tuimelramen en openingen in de topgevel. De verlichting ging met petroleumlampen. De stenen en ijzeren stoof werd tegen de buitenzijde van het gebouw geplaatst. Het drijven van de werktuigen werd gedaan met een petroleummotor en vanaf 1907 ook een stoomketel met stoommachine. Het



hoogtepunt tot dertien werknemers in 1955.¹³⁷ In 1930 werd de modelmakerij uitgebreid met een nieuw gebouw met een instrumentenmakerij en een afdeling voor de montage van werkstukken. In de afdeling stond moderne apparatuur zoals draaibankjes, slijp- en polijstkoppen en een galvanistische badinrichting.¹³⁸

Verwachtingswaarde:

Cultuurhistorische waarde als één van de laatste erfenissen van de houtbewerkingsindustrie in Ridderkerk. Onderdeel van een ensemble met de naastgelegen voormalige Koper en metaalgieterij. Daarnaast is de historische ligging aan een dijklichaam sprekend voor de relatie met de watergebonden industrie aan de rivier De Maas. Architectonische waarde als typologisch voorbeeld van een vooroorlogs werkgebouw.

Links: het personeel van de modelmakerij met scheepsmodel Willem Ruys, 1952. [Stichting Oud Ridderkerk, 1017.100.001]

Rechts: huidige situatie van de modelmakerij. [Google Maps]



Houtbewerking en timmerwerk

Mogelijke erfenissen

H2: Koutstaal Timmerfabriek

Adres: Nijverheidstraat 5, 7 en Houtstraat 4,6,8, Ridderkerk

Status: onbeschermd

Bouwjaar (BAG): 1960

In 1956 werd 'Montinex' geopend. In de fabriek werden onder andere koel- en vriescellen van hout en asbest gemaakt voor schepen. Er werkten zo'n 150 werknemers.

LOODSEN aan de Nijverheidsstraat en Houtstraat.

Waarschijnlijk hebben de loodsen op Nijverheidstraat 5 en 7 een historische kern. Voor Houtstraat 4, 6 en 8 is dit onduidelijk.

Boven: het oude fabrieksgebouw in 1962. De gebouwen geheel rechts staan er nog. [Stichting Oud Ridderkerk, 1017.106.005]

Onder: beelden van de huidige situatie. [Google Maps]



Houtbewerking en timmerwerk

Verdwenen erfenissen

Huidige situatie. [Google Maps]

H3: Pols betimmeringen

Adres: Nijverheidstraat 15, Ridderkerk

Status: verdwenen

LOODSEN aan de Nijverheidsstraat ten behoeve van meubilair voor schepen en ander roerend goed.



H4: Modelmakerij v.d. Staay

Adres: nabij Lagendijk 88, Ridderkerk

Status: verdwenen

MODELMAKERIJ aan de Lagendijk. De modelmakerij zat hier rond 1930.



Overige maakindustrie

Kenmerkende erfenissen

01: Carrosseriefabriek Z.A.B.O, later autofabriek De Jong

Adres: Prinses Margrietstraat 1, Slikkerveer

Status: onbeschermd

Oorspronkelijke functie: Carrosseriefabriek

Huidige functie: winkelruimte

Bouwjaar (BAG): loods op nr. 1 uit 1982, de achtergelegen loodsen uit 1930

In 1940 opende de Zwijndrechtse Autobus-Onderneming (Z.A.B.O.) een carrosseriefabriek in Slikkerveer. In de fabriek werden busvoertuigen en korte tijd ook recreatievoertuigen vervaardigd. Begin jaren zeventig werd een nieuwe fabriekshal in gebruik genomen. In 1981 brandde de oude werkplaats af en werd hier een nieuw kantoor en magazijn gebouwd. In 2008 werd het bedrijf opgeheven.¹³⁹ Tegenwoordig wordt het terrein gebruikt als winkelruimte.

Erfenis:

LOODSEN uit 1930 en 1982 aan de Prinses Margrietstraat. Aan de straat staat een langgerekte loods van baksteen, plaatmateriaal en garagedeuren. Op de kop heeft de loods een kantoor waar de letters 'ZABO' hangen. De toegang naar het achtergelegen industrieterrein wordt gemarkeerd door een zwart hek met opnieuw de tekst 'ZABO'. De twee loodsen op het achtergelegen terrein zijn gemaakt van staal, roodbruine bakstenen en hebben hoge vensterreeksen.

Verwachtingswaarde:

Cultuurhistorische waarde als erfenis van de maakindustrie in Slikkerveer en betekenis als vervoerder in de regio. De drie loodsen vormen een ensemble die de geschiedenis van het terrein representeren. Architectonisch waardevol door de verschillende industriële typologieën en utilitaire opzet van het geheel.



Links: Carrosseriefabriek ZABO, hoek Benedenrijweg - Prinses Margrietstraat, 1955. [Stichting Oud Ridderkerk, 1013.100.005]
Rechtsboven: de bestaande loodsen in het achtergelegen terrein. [Google Maps]
Onder: overzicht van de huidige situatie van het terrein. [Google Maps]



Links: De werkplaats van de schroevenfabriek aan de Benedenrijweg. [Stichting Oud Ridderkerk, 1021.101.001]
Rechtsboven: de bestaande loods. [Google Maps]
Onder: overzicht van de huidige situatie. [Google Maps]

02: Gebr. Velthuizen schroevenfabriek

Adres: Benedenrijweg 125, Slikkerveer

Status: hoge waarde in CHW-kaart Woongebieden,
dubbelbestemming waarde cultuurhistorie

Oorspronkelijke functie: schroevenfabriek

Huidige functie: autobedrijf

Bouwjaar (BAG): 1925

Leen Velthuizen, afkomstig uit een metselaarsfamilie, richtte in 1920 een fabriek voor schroeven en bouten op aan de Enigendijk.

Erfenis:

Voormalige SCHROEFENFABRIEK uit 1925 aan de Benedenrijweg. De fabriek is opgetrokken in bruinbaksteen en heeft een zadeldak met zwarte dakpannen. Aan de straat heeft het gebouw een grote garagedeur. Het pand wordt tegenwoordig gebruikt als autobedrijf. Ondanks verbouwingen verkeert het pand in overwegend in oorspronkelijke staat.

Verwachtingswaarde:

Cultuurhistorische waarde als erfenis van de maakindustrie in Slikkerveer. Onderdeel van een ensemble vanwege de historische ligging aan de Ringdijk. Architectonische waarde als typologisch voorbeeld van een vooroorlogs werkgebouw.



Boven: werkzaamheden in de fabriek omstreeks 1925. [Stichting Oud Ridderkerk, 1219.129.029]
Onder: overzicht van de huidige situatie. [Google Maps]

03: Limonade- en likeurfabriek

Adres: Lagendijk 109, Ridderkerk

Status: gemeentelijk monument (aangewezen in 2024)

Oorspronkelijke functie: Limonade- en likeurfabriek

Huidige functie:

Bouwjaar (BAG): 1938.

Aan de Lagendijk staat boerderij 't Oude Huys met bakhuis uit 1789. Achter de boerderij werd in 1938 de limonade- en likeurfabriek opgericht.¹⁴⁰

Erfenis:

Voormalige LIMONADE- EN LIKEURFABRIEK aan de Lagendijk. De fabriek op het erf achter de monumentale boerderij met het bakhuis. Het gaat om twee volumes. Aan de rechterzijde een langgerekte loods van bruin baksteen en met een zadeldak met rode en zwarte dakpannen. Aan de linkerzijde een loods op een vierkante plattegrond met plat dak.

Verwachtingswaarde:

Cultuurhistorische waarde als erfenis van de maakindustrie in Ridderkerk. Onderdeel van een ensemble met boerderij 't Oude Huys en het bakhuis. Architectonische waarde als typologisch voorbeeld van een vooroorlogs werkcomplex.



Boven: de sigarenfabriek zonder jaartal. [Stichting Oud Ridderkerk, 1010.100.002]

Onder: huidige situatie van de voormalige fabriek.

04: Sigarenfabriek Gebroeders Bos / De Hoop

Adres: Westmolendijk 2, Ridderkerk

Status: gemeentelijk monument

Oorspronkelijke functie: sigarenfabriek

Huidige functie: woonhuis

Bouwjaar: 1875

Erfenis:

Voormalige SIGARENFABRIEK aan de Westmolendijk. In 1875 werd sigarenfabriek 'De Hoop' geopend door Arie en Joh. Bos.¹⁴¹ In de fabriek werd tabak uit Amsterdam met de hand tot sigaren verwerkt. De gekochte tabaksbalen werden per boot naar de haven aan de Ringdijk gevaren en per handkar naar de fabriek gebracht. De sigaren werden verkocht in de winkel op Lagendijk 5. De fabriek werd waarschijnlijk rond 1937 gesloten. De sigarenfabriek heeft een nieuwe bestemming als woonhuis gekregen en is gerenoveerd. De tekst 'Sigarenfabriek' is van de gevel verwijderd.



05: Gasfabriek

Adres: Havenstraat 93, Ridderkerk

Status: onbeschermd

Oorspronkelijke functie: gasfabriek

Huidige functie: woonhuis

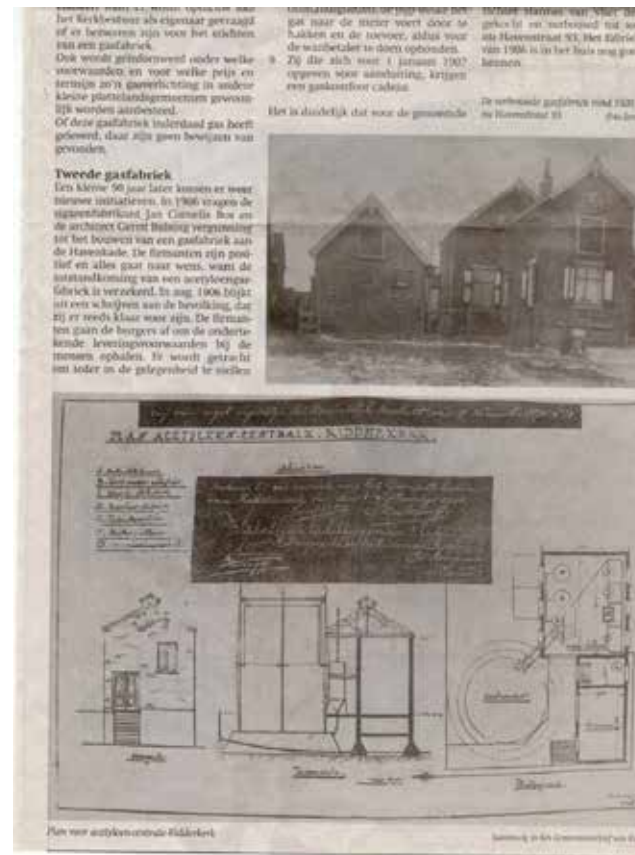
Bouwjaar: 1906

Erfenis:

Voormalige GASFABRIEK aan de Havenstraat. In 1906 vragen sigarenfabrikant Jan Cornelis Bos en architect Gerrit Bulsing een vergunning aan voor de bouw van een kleine gasfabriek. Één van de drie gebouwen van de gasfabriek is gesloopt. De andere gebouwen hebben een nieuwe bestemming gekregen als woonhuis, maar verkeert nog in overwegend oorspronkelijke staat.

Waardering:

Cultuurhistorische waarde als erfenis van energievoorziening in Ridderkerk. Onderdeel van een ensemble aangezien de historische ligging aan de gedempte Havenstraat waarschijnlijk van belang is geweest voor de gasfabriek. Architectonische waarde als typologie van een gasfabriek.



Links: de verbouwde gasfabriek rond 1920. [Stichting Oud Ridderkerk, 1219.401.114]

Rechtsboven: het bestaande pand, nu als woonhuis in gebruik.

Onder: overzicht van de huidige situatie van het complex.

[Google Maps]



Links: het havenkanaal omstreeks 1935. [Topotijdreis]

Onder: demping van het havenkanaal, omstreeks 1970.
[Stichting Oud Ridderkerk, 1219.402.057]

Boven: tracé van het havankanaal ter hoogte van de Havenstraat.

Onder: een fragment van de waterstructuur langs de randen van het bedrijventerrein Donkersloot.

O6: Havenkanaal

Status: onbeschermd

De watergang die door Donkerslootpolder naar het dorp Ridderkerk liep werd voorheen de Ridderkerkse Haven genoemd. In 1910 werd een nieuwe haven aangelegd ten noorden van Het Zand. De haven stond via een havenkanaal in directe verbinding met rivier de Noord. De oude haven/watergang werd gedempt. Rond 1970 werd het havenkanaal afgedamd bij de Donkerslootsedijk en de haven gedempt. De nieuwe Ridderkerkse haven met jachthaven werd bij de Gorzen geopend in 1970.

Erfenis:

Voormalig HAVENKANAAL in Ridderkerk. Het havenkanaal is deels gedempt en opgenomen in een weg. Het tracé van het kanaal is nu herkenbaar in een groenblauwe strook die van de Ringdijk richting het centrum van Ridderkerk loopt.

Waardering:

Cultuurhistorische waarde als erfenis van de historische infrastructuur binnen de gemeente. Het kanaal leverde een belangrijke bijdrage aan de (industriële) ontwikkeling van de kern Ridderkerk.



Overige maakindustrie

Mogelijke erfenissen

07: loods

Adres: Westmolendijk 35, Ridderkerk.

Status: onbeschermd

Bouwjaar (BAG): 1940

LOODS aan de Westmolendijk. Geen historische informatie kunnen vinden over de erfenis.



Overige maakindustrie

Verdwenen erfenissen

08: Gereedschappenfabriek Den Uijl

Adres: Bedenenrijweg 180, Bolnes

Status: verdwenen

GEREEDSCHAPPENFABRIEK aan de Benedenrijweg. Het bedrijf werd opgericht in 1920 door J. den Uil en G. Kooiman. Er werden gereedschappen voor de metaalindustrie vervaardigd. In 1929 verliet Kooiman het bedrijf. Na de oorlog werden er ook nieuwe kunststoffen gebruikt. In 1977 ging het bedrijf verder onder G.T.I. Holding.¹⁴²



C. Conclusies & aanbevelingen



Algemene conclusies

1. Symbolische en materiële betekenis

Ridderkerk dankt haar bekendheid aan de grote industrieën die hier ooit gevestigd waren. Met name de scheepsbouw en de elektrotechniek en machine-industrie brachten een enorme ontwikkeling op gang op het gebied van de infrastructuur, de werkgelegenheid en huisvesting. Het industriële verleden van Ridderkerk is weliswaar niet meer prominent zichtbaar in het straatbeeld, maar wel sterk aanwezig in de wijze waarop de gemeente vandaag de dag eruit ziet en functioneert. Door het wegvallen van de industrie aan het eind van de 20ste eeuw kwam er een omslag. De terreinen werden ruim opgezette bedrijventerreinen die vandaag de dag dankbaar gebruik maken van de goede ontsluiting en ruimtelijke opzet uit het verleden. De invloed van het industriële verleden schuilt niet alleen in de fysieke restanten, maar ook in de vele verhalen en herinneringen. Van de invloedrijke industriële families en voormalige werknemers zijn nog steeds generaties woonachtig in de gemeente, allemaal met een eigen verhaal en identiteit. Het industrieel erfgoed heeft een symbolische betekenis als plaatsen van herinnering aan dit rijke verleden. Het zijn locaties die een belangrijk stuk van de identiteit voor Ridderkerk dragen.

Aanbeveling:

Geadviseerd wordt deze inventarisatie in te zetten als inspiratie bij toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen. Deze inventarisatie toont een kleurrijk palet aan verschillende elementen die iets vertellen over het industriële verleden van Ridderkerk. Van de grootschalige scheepswerven en fabriekscomplexen langs de oevers van de Nieuwe Maas en de Noord, de middelgrote fabrieken in de kern van Ridderkerk, tot de kleinere vlasserijen langs de Waal. Duidelijk is dat deze restanten van industrieel erfgoed van cultuurhistorische betekenis zijn voor de gemeente omdat er al zoveel is verdwenen.

Sommige erfenissen zijn zeldzaam vanwege de bijzondere typologie, anderen zijn gaaf als ensemble doordat er meerdere elementen zijn overgebleven en daarmee de functionele logica van het terrein en het productieproces inzichtelijk wordt gemaakt. Zelfs elementen in de buitenruimte zoals havenbekkens, inhammen, steigers, kranen of bestrating van terreinen ondersteunen het verhaal. Vaak beschikken ze over ruimtelijke kwaliteiten die toekomstige veranderingen kunnen verrijken. Ze leveren een positieve bijdrage aan een herkenbare identiteit.

2. Beleving van de historische infrastructuur

De kaart met erfenissen laat zien dat het industrieel erfgoed nauw verbonden is met de historische infrastructuur zoals de dijken, oude routes, waterlopen, sporen, havens, enz. Via de (dijk)wegen, het water en het spoor werden de toe- en aanvoer van goederen en producten gedaan. De meeste structuren zijn nog aanwezig, maar sommigen zijn sterk gewijzigd (zoals de Ringdijk door de dijkverzwaring) en anderen zijn zelfs verdwenen (zoals het havenkanaal en de trambaan). Zonder deze structuren is de betekenis van een aantal elementen lastig te herkennen en te beleven. Denk aan de vlasloods langs de Rijksstraatweg in Rijsoord die nauw verbonden was met de trambaan.

Aanbevelingen:

Zet de inventarisatie in als inspiratie bij toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen voor herstel en versterking van de beleving van de infrastructuur die bepalend zijn geweest voor de industrie. Het havenkanaal waarvan na de demping de loop is opgenomen in de weg, is enkel in groenblauwe fragmenten lastig te herkennen. De ruimtelijke beleving ervan is matig en er ontbreekt een letterlijke verbinding met de haven.

Hetzelfde geldt voor de Ringdijk die voorheen fungeerde als verbinder van de buitendijkse gelegen industrie en de binnendijkse woongebieden. Het was een dynamisch, levendig en lommerrijke ruggengraat waar wonen en werken pal naast elkaar stonden. Na de verlegging en verzwaring van de dijk is het meer als een barrière vormgegeven en is het industrieel erfgoed grotendeels verloren gegaan. Met de *gebiedsvisie Rivieroevers* liggen er kansen om de relatie tussen het voormalige buitendijkse werkfront en de binnendijkse woongebieden te herstellen.

3. Omgang met de kenmerkende erfenissen

Per soort industrie zijn een aantal kenmerkende erfenissen die in het oog springen. Sommige erfenissen zijn reeds beschermd met een monumenten status, maar de meeste zijn onbeschermd.

Aanbevelingen:

Voor de kenmerkende erfenissen uit dit rapport raden we aan om ze te behouden en als mogelijk te beschermen (als monument of met een dubbelbestemming cultuurhistorie in het omgevingsplan) en ze te koppelen aan het erfgoedbeleid, omdat ze van cultuurhistorisch belang zijn en bijdragen in de beleving van de industriële geschiedenis.

Onderzoek de erfgoedwaarden en ruimtelijke kwaliteiten van deze locaties om betere keuzes te kunnen maken tussen behoud, transformatie en inspiratie voor de toekomst. Stimuleer om bij ontwikkelingen de inventarisatie in te zetten als inspiratie.

4. Erfenissen met een herkenbare ensemblewaarde

Essentieel voor de beleving van het industrieel erfgoed is de herkenbaarheid van het productieproces en de relatie tussen de elementen onderling. Immers op een werf stonden niet alleen loodsen, er waren ook scheepshellingen, kades, kranen, enzovoort, die net zo belangrijk waren voor het productieproces. Via land en water werden onderdelen aangevoerd. De onderdelen gericht op het land zagen er vaak anders uit dan die gericht op het water. Al deze onderdelen samen maken het verhaal van die specifieke industrie inzichtelijk en vormen een totaalensemble. Opvallend is dat vele erfenissen losse elementen betreffen waardoor een deel van dit verhaal niet meer goed herkenbaar is. Een aantal kenmerkende erfenissen valt echter op doordat hier meerdere onderdelen van een industrie zijn overgebleven. Het betreft zes locaties waar de functionele logica, het productieproces en de relatie met de context eromheen nog goed te herkennen zijn. Binnen de collectie van kenmerkende erfenissen zijn ze exemplarisch en zeldzaam en van grote cultuurhistorische waarde.

Aanbeveling:

Van deze locaties is bekend dat ze op het punt staan te transformeren/herontwikkelen. Cultuurhistorie zou hier als uitgangspunt genomen kunnen worden geheel volgens de gedachte 'behoud door ontwikkeling' (motto van de Rijksdienst voor het Cultureel erfgoed). Onderzoek de erfgoedwaarden en ruimtelijke kwaliteiten van deze locaties om betere afweging te kunnen maken tussen behoud, transformatie en vernieuwing. Dit geldt voor:

- S2: inham, havenkom en naoorlogse loodsen op voormalige werf Gusto (locatie Schiepo);
- S3: Boele, locatie 2 aan de Ringdijk 462 bestaande uit historische loodsen en naastgelegen Villa Boele (gemeentelijk monument);

- S4: De Groot en van Vliet Scheepswerf en machinefabriek, met een loods, kraan aan de kade, inclusief de relatie met de haven;
- E2: loods Y6 (gemeentelijk monument) en steiger bij de naoorlogse locatie van Smit Slikkerveer;
- E3: het ensemble van machinefabriek F. Bakker, de 'Harde Bakker' te midden van de kern Ridderkerk;
- O1: Carrosseriefabriek Z.A.B.O. met verschillende loodsen uit 1930.

5. Mogelijke erfenissen

De mogelijke erfenissen betreffen losse elementen die vermoedelijk tot het industrieel erfgoed behoren. De mogelijke erfenissen zijn allen interessant en hebben beeldbepalende kwaliteiten. De meesten komen terug in de cultuurhistorische waardekaart van Ridderkerk opgesteld door Dorp Stad en Land (2022).

Aanbeveling:

Onderzoek bij een toekomstige ruimtelijke ontwikkeling de mogelijke erfenissen verder.

Conclusies per industrie

V2: de voormalige vlasoverslag in Rijsoord aan de Rijksweg. Rijksstraatweg.



6. Erfenissen vlasindustrie

Veel van de vlasindustrie is inmiddels verdwenen. Er resteren nog een vlasloods voor vlasoverslag in Rijsoord en enkele losse schuren en loodsen op erven. Terreinen met gebouwen en elementen die gezamenlijk het verhaal van de vlasindustrie vertegenwoordigen zijn er niet meer. Deze terreinen zijn recentelijk getransformeerd en veranderd.

S3: Boele's scheepswerf, locatie 2 aan de Ringdijk 462.



7. Erfenissen scheepsbouwindustrie

De erfenissen van de scheepsbouwindustrie beperken zich tot een aantal locaties in Bolnes en Slikkerveer. De meest invloedrijke waren de werven en machinefabrieken die in eigendom waren van Boele (locatie S1 in Bolnes en locatie S3 in Slikkerveer), Smulders (locatie S2 in Slikkerveer), De Groot en van Vliet (locatie S4 in Slikkerveer) en Smit (locatie E2 met naoorlogs Smit Slikkerveer).

Aanbevelingen:

Voor al deze locaties geldt om zoveel mogelijk in te zetten op behoud waar mogelijk. Zet de inventarisatie in als inspiratie bij toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen.

Koester de functie en het industriële karakter van de werven bij toekomstige ontwikkelingen. De meeste werven zijn afgebroken en hebben een nieuwe bestemming en bebouwing gekregen die weinig relatie heeft met de geschiedenis. Enkel de straatnamen herinneren aan de voormalige functie. Er ligt een kans om de overgebleven erfenissen te benutten en te integreren in ontwikkelingen met een duidelijke identiteit en karakter, gerelateerd aan de plek. Denk aan de relatie tussen de werven en de villa's van de ondernemers, de dijk en het water,

S4: De Groot en van Vliet Scheepswerf en machinefabriek.



de architectuur van de industrie, de functionele logica van de terreinen, enz.

De oevers van de Nieuwe Maas en de Noord waren niet alleen bebouwd met werkgebouwen, ook lag hier een hoeveelheid aan scheepshellingen en haventjes. Slechts enkelen zijn behouden gebleven. Aanbevolen wordt om terughoudend te zijn in het egaliseren en dempen van de waterrand. Houd zoveel mogelijk resterende hellingen, inhammen, haventjes en objecten die herinneren aan de bedrijvigheid aan het water in stand en integreer ze in de herinrichting van de oevers.

E3: het ensemble van machinefabriek F. Bakker, de 'Harde Bakker'.



8. Erfenissen elektrotechniek en machine-industrie

Van deze industrie zijn drie locaties als erfenis nog aanwezig. Van de vooroorlogse locatie van Smit Slikkerveer is alleen een oude loods over, die is omgebouwd tot wooncomplex (locatie E1, rijksmonument). Van de naoorlogse locatie van Smit Slikkerveer (locatie E2) resteren nog Loods Y6 (gemeentelijk monument) en de steiger. In de kern van Ridderkerk is het ensemble bestaande uit een kantoorgebouw (gemeentelijk monument) en loodsen van Machinefabriek F. Bakker, de Harde Bakker, nog aanwezig (locatie E3).

Aanbeveling:

Voor de locatie E3 met het ensemble van machinefabriek F. Bakker, de 'Harde Bakker' in Ridderkerk adviseren we om een transformatiekader op te stellen om de mogelijkheden voor de toekomst inzichtelijk te maken vanuit cultuurhistorie van het gebied.

O1: ensemble van de voormalige Carrosseriefabriek Z.A.B.O.



9. Erfenissen overige industrie

De erfenissen van de overige industrie (ijzergieterij- en metaalindustrie, houtbewerking en timmerwerk en overige maakindustrie) zijn vooral geconcentreerd binnen de kern van Ridderkerk. De erfenissen zijn vergeleken met die van andere industrieën kleinschaliger van karakter (met uitzondering van locatie O1 de voormalige Carrosseriefabriek Z.A.B.O.).

Aanbeveling:

Behoud en versterking van deze erfenissen wordt sterk aanbevolen. Als belangrijke voormalige werklocaties geven deze erfenissen identiteit en kleur aan het gebied. Voor locatie O1 liggen er kansen om de erfenissen en de industriële geschiedenis te benutten en uit te lichten.

Noten

A. Het verhaal van Ridderkerk en haar industrie

1 Gemeente Ridderkerk, Uitwerking deel 1 Archeologiebeleid' (2013).

2 Dorp, Stad & Land, Cultuurhistorische waardenkaart buitengebied Ridderkerk (2022).

3 Dorp, Stad & Land, Cultuurhistorische waardenkaart buitengebied Ridderkerk (2022).

4 Geschiedenis van Zuid-Holland, 'Geschiedenis van Ridderkerk', <https://geschiedenisvanzuidholland.nl/verhalen/verhalen/geschiedenis-van-de-gemeente-ridderkerk/>

5 Kunst, M., De vlasserij in 's-Gravendeel : economisch, sociale en culturele betekenis van de vlasteelt en vlasbewerking voor 's-Gravendeel vanaf de achttiende eeuw tot het einde, doctoraalscriptie (2003); Everwijn, J., 'Beschrijving van handel en nijverheid in Nederland I' (1912); en Damsma en Noordegraaf, 'Een vergeten plattelandsnijverheid' (1982).

6 Stadsarchief Rotterdam, Archief 3038, Publicaties Stichting Oud Ridderkerk, Rijsoord : een dorp van vlassers, 28 E 30 (1989).

7 Stadsarchief Rotterdam, Archief 3038, Publicaties Stichting Oud Ridderkerk, Oostendam en Rijsoord : of Ridderkerk langs de Waal, 28 E 36 (1991).

8 Brouwers, A., 'De vlasserij in het Nederlands van de eerste helft van der twintigste eeuw' (1957) 19.

9 Stadsarchief Rotterdam, toegangsnummer 3001, invr.nr. G000050679, Brouwers, P., De vlasserij in het Nederlands van de eerste helft der twintigste eeuw (1957).

10 Stadsarchief Rotterdam, Archief 3038, Publicaties Stichting Oud Ridderkerk, Oostendam en Rijsoord : of Ridderkerk langs de Waal, 28 E 36 (1991); Stadsarchief Rotterdam, Archief 3038, Publicaties Stichting Oud Ridderkerk, Rijsoord : een dorp van vlassers, 28 E 30 (1989).

11 Damsma en Noordegraaf, 'Een vergeten plattelandsnijverheid' (1982).

12 Stadsarchief Rotterdam, Archief 3038, Publicaties Stichting Oud Ridderkerk, Rijsoord : een dorp van vlassers, 28 E 30 (1989).

13 J. Sepp, De werven van Boele (II) (2020) <https://www.s2ep2.nl/binnenvaartgeschiedenis/scheepsmetingsdienst/de-werven-van-boele-ii/>

14 Ministerie van Welzijn, Volksgezondheid en Cultuur, Monumenten Inventarisatie Project, Gemeente Ridderkerk (1995).

15 Dorp, Stad & Land, Cultuurhistorische waardenkaart woongebieden Ridderkerk (2017).

16 Dorp, Stad & Land, Cultuurhistorische waardenkaart buitengebied Ridderkerk (2022); Ministerie van Welzijn, Volksgezondheid en Cultuur, Monumenten Inventarisatie Project, Gemeente Ridderkerk (1995).

17 Ministerie van Welzijn, Volksgezondheid en Cultuur, Monumenten Inventarisatie Project, Gemeente Ridderkerk (1995).

18 Dorp, Stad & Land, Cultuurhistorische waardenkaart buitengebied Ridderkerk (2022).

19 Rho adviseurs voor leefruimte, Ridderkerk : cultuurlandschap en historische stedenbouw (2013).

20 Rho adviseurs voor leefruimte, Ridderkerk : cultuurlandschap en historische stedenbouw (2013).

21 Rezoord.nl, 'Jan Plaisier over de geschiedenis van Landzigt Rijsoord, deel 1 en 2' (2009): <https://www.rezoord.nl/rezoordenaars-schrijven/j-plaisier/26-geschiedenis-boerderij-landzigt-deel-1>

22 <https://fotos.oudridderkerk.nl/imageview.aspx?path=0600-0640+Ridderkerk+Drievliet/0606+Molendijk+>

23 Rezoord.nl, 'Jan Plaisier over de geschiedenis van Landzigt Rijsoord, deel 1 en 2' (2009): <https://www.rezoord.nl/rezoordenaars-schrijven/j-plaisier/26-geschiedenis-boerderij-landzigt-deel-1>

24 Rezoord.nl, 'Jan Plaisier over de geschiedenis van Landzigt Rijsoord, deel 1 en 2' (2009): <https://www.rezoord.nl/rezoordenaars-schrijven/j-plaisier/26-geschiedenis-boerderij-landzigt-deel-1>

25 Rezoord.nl, 'Jan Plaisier over de geschiedenis van Landzigt Rijsoord, deel 1 en 2' (2009): <https://www.rezoord.nl/rezoordenaars-schrijven/j-plaisier/26-geschiedenis-boerderij-landzigt-deel-1>

26 <https://www.genealogieonline.nl/van-der-waal-stamboom/1155458.php>

27 Rezoord.nl, 'Rezoord een vlassersdurrepie an de Waol in d'n 20e eeuw', <https://www.rezoord.nl/rezoordse-vlasgeschiedenis/rezoord-een-vlassersdurrepie>

28 Rezoord.nl, 'Rezoord een vlassersdurrepie an de Waol in d'n 20e eeuw', <https://www.rezoord.nl/rezoordse-vlasgeschiedenis/rezoord-een-vlassersdurrepie>

29 Oud Ridderkerk, 'vlasserij cornelis van nes deel 3', <https://www.oudridderkerk.nl/vlasserij-cornelis-van-nes-deel-3>

30 Stadsarchief Rotterdam, Archief 3038, Publicaties Stichting Oud Ridderkerk, 28 E 30, 'Rijsoord, een dorp van Vlassers' (1989).

31 Rezoord.nl, 'Rezoord een vlassersdurrepie an de Waol in d'n 20e eeuw', <https://www.rezoord.nl/rezoordse-vlasgeschiedenis/rezoord-een-vlassersdurrepie>

32 Oud Ridderkerk, <https://fotos.oudridderkerk.nl/imageview.aspx?path=0800-0841+Rijsoord%2f0814+Pruimendijk%2f1219.814.082.jpg%2f>

33 Oud Ridderkerk, 'Vlasserij Cornelis van Nes deel 3', <https://www.oudridderkerk.nl/vlasserij-cornelis-van-nes-deel-3>

34 Stadsarchief Rotterdam, Archief 3038, Publicaties Stichting Oud Ridderkerk, 28 E 30, 'Rijsoord, een dorp van Vlassers' (1989).

35 Stadsarchief Rotterdam, Archief 3038, Publicaties Stichting Oud Ridderkerk, 28 E 30, 'Rijsoord, een dorp van Vlassers' (1989).

36 Stadsarchief Rotterdam, Archief 3038, Publicaties Stichting Oud Ridderkerk, 28 E 65, 'De Klinknagelfabriek' (2007).

37 Stadsarchief Rotterdam, Archief 3038, Publicaties Stichting Oud Ridderkerk, Ridderkerk en zijn Scheepsbouwindustrie 28 E 35 (1991).

38 Oud Ridderkerk, gesprek met Meneer H. van Vliet op 16 maart 2023.

39 Stadsarchief Rotterdam, Archief 3038, Publicaties Stichting Oud Ridderkerk, Ridderkerk en zijn Scheepsbouwindustrie 28 E 35 (1991).

40 Stadsarchief Rotterdam, Archief 3038, Publicaties Stichting Oud Ridderkerk, Ridderkerk en zijn Scheepsbouwindustrie 28 E 35 (1991).

41 J. van Doorn, J., en C. van Andel, Loods Y6 van Smit Slikkerveer : cultuurhistorisch onderzoek (2022).

42 Oud Ridderkerk, gesprek met Meneer H. van Vliet op 16 maart 2023; Peter Mulder, Scheepswerf De Jong en Smit 1921-1975 te IJsselmonde (2011).

43 J. Sepp, De werven van Boele (II) (2020) <https://www.s2ep2.nl/binnenvaartgeschiedenis/scheepsmetingsdienst/de-werven-van-boele-ii/>

44 Stadsarchief Rotterdam, Archief 3038, Publicaties Stichting Oud Ridderkerk, Ridderkerk en zijn Scheepsbouwindustrie 28 E 35 (1991).

45 Oud Ridderkerk, 'Joost Pot wist wat hij wilde deel 1', <https://www.oudridderkerk.nl/joost-pot-wist-wat-hij-wilde-deel-1>

46 Oud-Ridderkerk, 'Wie waren de "Gebroeders Pot"?'', <https://www.oudridderkerk.nl/wie-waren-de-gebroeders-pot>

47 J. Sepp, De werven van Boele (II) (2020) <https://www.s2ep2.nl/binnenvaartgeschiedenis/scheepsmetingsdienst/de-werven-van-boele-ii/>

48 J. Sepp, De werven van Boele (II) (2020) <https://www.s2ep2.nl/binnenvaartgeschiedenis/scheepsmetingsdienst/de-werven-van-boele-ii/>

49 Stadsarchief Rotterdam, toegangsnummer 3001, invr.nr. G000015851, Van Beek, J., Boele Bolnes : het opgaan, blinken en verzingen van en dynamisch bedrijf met fragmenten uit een rijk verleden (1996).

50 Oud Ridderkerk, gesprek met Meneer H. van Vliet op 16 maart 2023. 'Gusto Slikkerveer', <https://werf-gusto.com/gusto-slikkerveer/>

51 J. Sepp, De werven van Boele (II) (2020) <https://www.s2ep2.nl/binnenvaartgeschiedenis/scheepsmetingsdienst/de-werven-van-boele-ii/>

52 J. Sepp, De werven van Boele (I), (2020) <https://www.s2ep2.nl/binnenvaartgeschiedenis/scheepsmetingsdienst/de-werven-van-boele-i/#PC-Boele> .

53 J. Sepp, De werven van Boele (II) (2020) <https://www.s2ep2.nl/binnenvaartgeschiedenis/scheepsmetingsdienst/de-werven-van-boele-ii/>

54 J. Sepp, De werven van Boele (II) (2020) <https://www.s2ep2.nl/binnenvaartgeschiedenis/scheepsmetingsdienst/de-werven-van-boele-ii/>

55 Stadsarchief Rotterdam, Archief 3038, Publicaties Stichting Oud Ridderkerk, Boele Bolnes 28 E 27 (1987).

56 Alblasserdam.net, H. van der Zouw, 'Wist u dat de voormalige scheepswerf Boele Bolnes Alblasserdamse wortels heeft?' (2015).

57 Stadsarchief Rotterdam, Archief 3038, Publicaties Stichting Oud Ridderkerk, Ridderkerk en zijn Scheepsbouwindustrie 28 E 35 (1991).

58 <https://www.genealogieonline.nl/genealogisch-onderzoek-west-brabant/I100210.php>

59 Oud Ridderkerk, gesprek met Meneer H. van Vliet op 16 maart 2023.

60 ‘Gusto Slikkerveer’, <https://werf-gusto.com/gusto-slikkerveer/>

61 Oud Ridderkerk, gesprek met Meneer H. van Vliet op 16 maart 2023.

62 ‘Werf Gusto in een spagaat’, <https://werf-gusto.com/werf-gusto-in-een-spagaat-i-1940-1945/>

63 ‘IHC Gusto Staalbouw BV’, <https://werf-gusto.com/ihc-gusto-staalbouw-bv/>

64 Oud Ridderkerk, ‘Scheepswerven Wouter Schram & Zonen en Piet Hein (1907-2009)’, <https://www.oudridderkerk.nl/scheepswerven-wouter-schram-zonen-en-piet-hein-1907-2009>.

65 Oud Ridderkerk, ‘Scheepswerven Wouter Schram & Zonen en Piet Hein (1907-2009)’, <https://www.oudridderkerk.nl/scheepswerven-wouter-schram-zonen-en-piet-hein-1907-2009>.

66 Stadsarchief Rotterdam, Archief 3038, Publicaties Stichting Oud Ridderkerk, Ridderkerk en zijn Scheepsbouwindustrie 28 E 35 (1991).

67 Oud Ridderkerk, ‘Scheepswerven Wouter Schram & Zonen en Piet Hein (1907-2009)’, <https://www.oudridderkerk.nl/scheepswerven-wouter-schram-zonen-en-piet-hein-1907-2009>.

68 Oud Ridderkerk, gesprek met Meneer H. van Vliet op 16 maart 2023.

69 Stichting Oud Ridderkerk, Archief 3038, Publicaties Stichting Oud Ridderkerk, N.V. Scheepsbouwwerf v/h De Groot en Van Vliet 28 E 56 (2002).

70 Stichting Oud Ridderkerk, Archief 3038, Publicaties Stichting Oud Ridderkerk, N.V. Scheepsbouwwerf v/h De Groot en Van Vliet 28 E 56 (2002).

71 Stichting Oud Ridderkerk, Archief 3038, Publicaties Stichting Oud Ridderkerk, N.V. Scheepsbouwwerf v/h De Groot en Van Vliet 28 E 56 (2002).

72 Stadsarchief Rotterdam, Archief 3038, Publicaties Stichting Oud Ridderkerk, Ridderkerk en zijn Scheepsbouwindustrie 28 E 35 (1991).

73 Oud Ridderkerk, Huib van Vliet, ‘Scheepswerf Van der Kuyl te Slikkerveer’ <https://www.oudridderkerk.nl/scheepswerf-van-der-kuyl-te-slikkerveer>

74 Stadsarchief Rotterdam, Archief 3038, Publicaties Stichting Oud Ridderkerk, Ridderkerk en zijn Scheepsbouwindustrie 28 E 35 (1991).

75 Oud Ridderkerk, gesprek met Meneer H. van Vliet op 16 maart 2023.

76 Stichting Oud Ridderkerk / Stadsarchief Rotterdam, toegangsnummer 3001, invr.nr. G000004140, W. van Hooff, De Nederlandse Machinefabrieken 1825-1914 (1990).

77 Stichting Oud Ridderkerk / Stadsarchief Rotterdam, toegangsnummer 3001, invr.nr. G000004140, W. van Hooff, De Nederlandse Machinefabrieken 1825-1914 (1990).

78 Nico Vader, De Harde Bakker uit Ridderkerk, <https://schuithelling.files.wordpress.com/2014/12/bakker-ridderkerk-in-het-blad-van-lvbhb.pdf>

79 Stichting Oud Ridderkerk / Stadsarchief Rotterdam, toegangsnummer 3001, invr.nr. G000004140, W. van Hooff, De Nederlandse Machinefabrieken 1825-1914 (1990).

80 Oud Ridderkerk, ‘De Zachte Bakker’, <https://www.oudridderkerk.nl/de-zachte-bakker>

81 Stadsarchief Rotterdam, Archief 3038, Publicaties Stichting Oud Ridderkerk, Ridderkerk en zijn Scheepsbouwindustrie 28 E 35 (1991).

82 Oud Ridderkerk, ‘De Zachte Bakker’, <https://www.oudridderkerk.nl/de-zachte-bakker>

83 Nico Vader, De Harde Bakker uit Ridderkerk, <https://schuithelling.files.wordpress.com/2014/12/bakker-ridderkerk-in-het-blad-van-lvbhb.pdf>

B. Ruimtelijke erfenissen

84 <https://paradijshoeve.nl/wie-zijn-wij/historie/>

85 <https://fotos.oudridderkerk.nl/imageview.aspx?path=0600-0640+Ridderkerk+Drievliet/0606+Molendijk+>

86 <https://www.oudridderkerk.nl/geschiedenis-van-de-crez%C3%A9polder>

87 Stadsarchief Rotterdam, Archief 3038, Publicaties Stichting Oud Ridderkerk, Oostendam en Rijsdorp : of Ridderkerk langs de Waal, 28 E 36 (1991).

88 <https://rijksmonumenten.nl/monument/516036/vlasroterij/ridderkerk/>

89 Dorp, Stad & Land, Cultuurhistorische waardenkaart buitengebied Ridderkerk (2022).

90 https://www.rezoord.nl/foto-en-filmarchief/fotoarchief-boerderijen?AG_MK=0&AG_form_paginInitPages_0=1&AG_form_albumInitFolders_0=0200-Boerderijen/230%20Vlasboerderij%20Waalweg%2037&AG_MK=0

91 Dorp, Stad & Land, Cultuurhistorische waardenkaart buitengebied Ridderkerk (2022).

92 Dorp, Stad & Land, Cultuurhistorische waardenkaart buitengebied Ridderkerk (2022).

93 Dorp, Stad & Land, Cultuurhistorische waardenkaart buitengebied Ridderkerk (2022).

94 Dorp, Stad & Land, Cultuurhistorische waardenkaart buitengebied Ridderkerk (2022).

95 Dorp, Stad & Land, Cultuurhistorische waardenkaart buitengebied Ridderkerk (2022).

96 Dorp, Stad & Land, Cultuurhistorische waardenkaart buitengebied Ridderkerk (2022).

97 Informatie van gemeente Ridderkerk via mailwisseling op 25 januari 2025.

98 Stichting Oud Ridderkerk / Stadsarchief Rotterdam, toegangsnummer 3001, invr.nr. G000004140, W. van Hooff, De Nederlandse Machinefabrieken 1825-1914 (1990); Dorp, Stad & Land, Cultuurhistorische waardenkaart buitengebied Ridderkerk (2022); Jan Sepp, De werven van Boele (II) (2020) <https://www.s2ep2.nl/binnenvaartgeschiedenis/scheepsmetingsdienst/de-werven-van-boele-ii/>

99 Alblasserdam.net, H. van der Zouw, ‘Wist u dat de voormalige scheepswerf Boele Bolnes Alblasserdamse wortels heeft?’ (2015). Stadsarchief Rotterdam,

Archief 3038, Publicaties Stichting Oud Ridderkerk, Boele Bolnes 28 E 27 (1987).

100 Stadsarchief Rotterdam, Archief 3038, Publicaties Stichting Oud Ridderkerk, Ridderkerk en zijn Scheepsbouwindustrie 28 E 35 (1991).

101 Reformatorisch Dagblad, ‘Woontoren van 70 meter op scheepswerf Bolnes Ridderkerk presenteert plan Boele-terrein’, 05-09-1995, <https://www.digibron.nl/viewer/collectie/Digibron/>

102 Oud Ridderkerk, ‘Joost Pot wist wat hij wilde deel 1’, <https://www.oudridderkerk.nl/joost-pot-wist-wat-hij-wilde-deel-1>

103 Oud-Ridderkerk, ‘Wie waren de “Gebroeders Pot”?’’, <https://www.oudridderkerk.nl/wie-waren-de-gebroeders-pot>

104 Stadsarchief Rotterdam, Archief 3038, Publicaties Stichting Oud Ridderkerk, Ridderkerk en zijn Scheepsbouwindustrie 28 E 35 (1991).

105 Stadsarchief Rotterdam, toegangsnummer 3001, invr.nr. G000004140, W. van Hooff, De Nederlandse Machinefabrieken 1825-1914 (1990).

106 Stadsarchief Rotterdam, Archief 3038, Publicaties Stichting Oud Ridderkerk, Ridderkerk en zijn Scheepsbouwindustrie 28 E 35 (1991).

107 Oud Ridderkerk, Huib van Vliet, ‘Scheepswerf Van der Kuyl te Slikkerveer’ <https://www.oudridderkerk.nl/scheepswerf-van-der-kuyl-te-slikkerveer>

108 Stadsarchief Rotterdam, Archief 3038, Publicaties Stichting Oud Ridderkerk, Ridderkerk en zijn Scheepsbouwindustrie 28 E 35 (1991).

109 Stichting Oud Ridderkerk, gesprek met Meneer H. van Vliet op 16 maart 2023.

110 <https://werf-gusto.com/gusto-slikkerveer/>

111 Stichting Oud Ridderkerk, gesprek met Meneer H. van Vliet op 16 maart 2023.

112 Werfgusto.com, <https://werf-gusto.com/werf-gusto-in-een-spagaat-i-1940-1945/>

113 <https://werf-gusto.com/ihc-gusto-staalbouw-bv/>

114 Topotijdreis.nl

115 Stadsarchief Rotterdam, toegangsnummer 3001, invr.nr. G000015851, Van Beek, J., Boele Bolnes : het opgaan, blinken en verzinken van en dynamisch bedrijf met fragmenten uit een rijk verleden (1996).

116 Stichting Oud Ridderkerk, gesprek met Meneer H. van Vliet op 16 maart 2023. <https://werf-gusto.com/gusto-slikkerveer/>

117 Jan Sepp, De werven van Boele (II) (2020) <https://www.s2ep2.nl/binnenvaartgeschiedenis/scheepsmetingsdienst/de-werven-van-boele-ii/>

118 Jan Sepp, De werven van Boele (I), (2020) <https://www.s2ep2.nl/binnenvaartgeschiedenis/scheepsmetingsdienst/de-werven-van-boele-i/#PC-Boele> .

119 Stichting Oud Ridderkerk, Archief 3038, Publicaties Stichting Oud Ridderkerk, N.V. Scheepsbouwwerf v/h De Groot en Van Vliet 28 E 56 (2002).

120 Stichting Oud Ridderkerk, Archief 3038, Publicaties Stichting Oud Ridderkerk, N.V. Scheepsbouwwerf v/h De Groot en Van Vliet 28 E 56 (2002).

121 Stichting Oud Ridderkerk, gesprek met Meneer H. van Vliet op 16 maart 2023.

122 Stichting Oud Ridderkerk / Stadsarchief Rotterdam, toegangsnummer

Bronnen

3001, invr.nr. G000008413, NEHA, Basis-metaal-, metaalprodukten- industrie en scheepsbouw : een geschiedenis en bronnenoverzicht (1992). Op 4 mei 2004 wordt het faillissement uitgesproken over “Scheepswerf Schram & Van Beek B.V.”. Schram-Bolnes BV, ridderkerk <https://www.oudridderkerk.nl/scheepswerven-wouter-schram-zonen-en-piet-hein-1907-2009>

123 Topotijdreis.nl

124 J. van Doorn, J., en C. van Andel, Loods Y6 van Smit Slikkerveer :cultuurhistorisch onderzoek (2022).

125 J. van Doorn, J., en C. van Andel, Loods Y6 van Smit Slikkerveer : cultuurhistorisch onderzoek (2022).

126 Stichting Oud Ridderkerk / Stadsarchief Rotterdam, toegangsnummer 3001, invr.nr. G000004140, W. van Hooff, De Nederlandse Machinefabrieken 1825-1914 (1990) / <https://monumentenregister.cultureelerfgoed.nl/monumenten/516034>

127 Topotijdreis.nl

128 Stadsarchief Rotterdam, Archief 3038, Publicaties Stichting Oud Ridderkerk, Ridderkerk en zijn Scheepsbouwindustrie 28 E 35 (1991).

129 Oud Ridderkerk, ‘De Zachte Bakker’, <https://www.oudridderkerk.nl/de-zachte-bakker>

130 Nico Vader, De Harde Bakker uit Ridderkerk, <https://schuitenhelling.files.wordpress.com/2014/12/bakker-ridderkerk-in-het-blad-van-lvbhb.pdf>

131 Stichting Oud Ridderkerk / Stadsarchief Rotterdam, toegangsnummer 3001, invr.nr. G000004140, W. van Hooff, De Nederlandse Machinefabrieken 1825-1914 (1990).

132 Stichting Oud Ridderkerk / Stadsarchief Rotterdam, toegangsnummer 3001, invr.nr. G000004140, W. van Hooff, De Nederlandse Machinefabrieken 1825-1914 (1990).

133 Stichting Oud Ridderkerk / Stadsarchief Rotterdam, toegangsnummer 3001, invr.nr. G000004140, W. van Hooff, De Nederlandse Machinefabrieken 1825-1914 (1990).

134 Oud Ridderkerk, ‘De Zachte Bakker’, <https://www.oudridderkerk.nl/de-zachte-bakker>

135 Stichting Oud Ridderkerk / Stadsarchief Rotterdam, toegangsnummer 3001, invr.nr. G000004140, W. van Hooff, De Nederlandse Machinefabrieken 1825-1914 (1990).

136 Stadsarchief Rotterdam, Archief 3038, Publicaties Stichting Oud Ridderkerk, Modelmakerij Dubbelman te Slikkerveer 28 E 63 (2006).

137 Stadsarchief Rotterdam, Archief 3038, Publicaties Stichting Oud Ridderkerk, Modelmakerij Dubbelman te Slikkerveer 28 E 63 (2006).

138 Stadsarchief Rotterdam, Archief 3038, Publicaties Stichting Oud Ridderkerk, Modelmakerij Dubbelman te Slikkerveer 28 E 63 (2006).

139 Oud Ridderkerk, ‘ZABO Deel 3’, <https://www.oudridderkerk.nl/zabo-deel-3>

140 Stichting Oud Ridderkerk, foto's uit het gemeentearchief, nummer 04075.

141 Oud Ridderkerk, Sigarenfabriek “De Hoop”, <https://www.oudridderkerk.nl/sigarenfabriek-de-hoop>

142 Stadsarchief Rotterdam, Archief 3038, Publicaties Stichting Oud Ridderkerk, Ridderkerk en zijn Scheepsbouwindustrie 28 E 35 (1991).

Literatuur

Brouwers, A., ‘De vlasserij in het Nederlands van de eerste helft van der twintigste eeuw’ (1957).

Damsma en Noordegraaf, ‘Een vergeten plattelandsnijverheid’ (1982).

Dorp, Stad & Land, Cultuurhistorische waardenkaart buitengebied Ridderkerk (2022).

Dorp, Stad & Land, Cultuurhistorische waardenkaart woongebieden Ridderkerk (2017).

Everwijn, J., Beschrijving van handel en nijverheid in Nederland I (1912)

Gemeente Ridderkerk, Uitwerking deel 1 Archeologiebeleid (2013).

Het Vrije Volk, ‘Miljoenensteun voor nieuw werk : lege scheepswerven met EG-steun straks weer middelpunt van bedrijvigheid’, 21 november 1989.

J. van Doorn, J., en C. van Andel, Loods Y6 van Smit Slikkerveer : cultuurhistorisch onderzoek (2022).

Kunst, M., De vlasserij in 's-Gravendeel : economisch, sociale en culturele betekenis van de vlasteelt en vlasbewerking voor 's-Gravendeel vanaf de achttiende eeuw tot het einde, doctoraalscriptie (2003).

Ministerie van Welzijn, Volksgezondheid en Cultuur, Monumenten Inventarisatie Project, Gemeente NEHA, Basis-metaal-, metaalprodukten- industrie en scheepsbouw : een geschiedenis en bronnenoverzicht (1992).

Peter Mulder, Scheepswerf De Jong en Smit 1921-1975 te IJsselmonde (2011).

Reformatorisch Dagblad, ‘Woontoren van 70 meter op scheepswerf Bolnes Ridderkerk presenteert plan Boele-terrein’, 05 september 1995.

Rho adviseurs voor leefruimte, Ridderkerk : cultuurlandschap en historische stedenbouw (2013).

Stichting Oud Ridderkerk

Gesprek met de heer H. van Vliet op 16 maart 2023 te Ridderkerk.

‘De Zachte Bakker’, <https://www.oudridderkerk.nl/de-zachte-bakker>

‘Geschiedenis van De Crezéepolder’, <https://www.oudridderkerk.nl/geschiedenis-van-de-crez%C3%A9epolder>

‘Joost Pot wist wat hij wilde deel 1’, <https://www.oudridderkerk.nl/joost-pot-wist-wat-hij-wilde-deel-1>

‘Scheepswerven Wouter Schram & Zonen en Piet Hein (1907-2009)’, <https://www.oudridderkerk.nl/scheepswerven-wouter-schram-zonen-en-piet-hein-1907-2009>.

‘vlasserij cornelis van nes deel 3’, <https://www.oudridderkerk.nl/vlasserij-cornelis-van-nes-deel-3>

‘Wie waren de “Gebroeders Pot”?', <https://www.oudridderkerk.nl/wie-waren-de-gebroeders-pot>

‘ZABO Deel 3’, <https://www.oudridderkerk.nl/zabo-deel-3>

<https://fotos.oudridderkerk.nl/imageview.aspx?path=0800->

Colofon

Huib van Vliet, 'Scheepswerf Van der Kuyl te Slikkerveer' <https://www.oudridderkerk.nl/scheepswerf-van-der-kuyl-te-slikkerveer>
Sigarenfabriek "De Hoop", <https://www.oudridderkerk.nl/sigarenfabriek-de-hoop>

Archieven

Stadsarchief Rotterdam

Archief 3038, Publicaties Stichting Oud Ridderkerk

Boele Bolnes 28 E 27 (1987).

De Klinknagelfabriek 28 E 65 (2007).

Modelmakerij Dubbelman te Slikkerveer 28 E 63 (2006).

N.V. Scheepsbouwwerf v/h De Groot en Van Vliet 28 E 56 (2002).

Oostendam en Rijsoord : of Ridderkerk langs de Waal, 28 E 36 (1991).

Ridderkerk en zijn Scheepsbouwindustrie 28 E 35 (1991).

Rijsoord : een dorp van vlassers, 28 E 30 (1989).

Toegangsnummer 3001, invr.nr. G000004140, W. van Hooff, De Nederlandse
Machinefabrieken 1825-1914 (1990).

Toegangsnummer 3001, invr.nr. G000015851, Van Beek, J., Boele Bolnes : het
opgaan, blinken en verzinken van en dynamisch bedrijf met fragmenten uit een
rijk verleden (1996).

Toegangsnummer 3001, invr.nr. G000050679, Brouwers, A., De vlasserij in het
Nederlands van de eerste helft der twintigste eeuw (1957).

Toegangsnummer 4001, Collectie kaarten en plattegronden, 1558-, invr.nr.
1978-2020, kaart door T. Leyssius, 'Schetskaart van de Zuid-Hollandse eilanden
omstreeks 1300' (1934).

Toegangsnummer 4001, Collectie kaarten en plattegronden, 1558-, invr.nr. 847,
Kaart van Ridderkerk en Rijsoord bij de Waal (1731), bestandnummer: 2006-847.

Beeldbanken

Fotocollectie Stichting Oud Ridderkerk

Nationaal Archief

Stadsarchief Rotterdam

Rijksmuseum

Websites

'Gusto Slikkerveer', <https://werf-gusto.com/gusto-slikkerveer/>

'IHC Gusto Staalbouw BV', <https://werf-gusto.com/ihc-gusto-staalbouw-bv/>

'Werf Gusto in een spagaat', <https://werf-gusto.com/werf-gusto-in-een-spagaat-i-1940-1945/>

Alblasserdam.net, H. van der Zouw, 'Wist u dat de voormalige scheepswerf Boele
Bolnes Alblasserdamse wortels heeft?' (2015).

Bagviewer.nl

Genealogieonline.nl

Geschiedenis van Zuid-Holland, 'Geschiedenis van Ridderkerk', <https://geschiedenisvanzuidholland.nl/verhalen/verhalen/geschiedenis-van-de-gemeente-ridderkerk/>

J. Sepp, De werven van Boele (II) (2020) <https://www.s2ep2.nl/>

binnenvaartgeschiedenis/scheepsmetingsdienst/de-werven-van-boele-ii/

Nico Vader, 'De Harde Bakker uit Ridderkerk', <https://schuithelling.files.wordpress.com/2014/12/bakker-ridderkerk-in-het-blad-van-lvbhb.pdf>

Paradijshoeve.nl

Rezoord.nl, 'Jan Plaisier over de geschiedenis van Landzigt Rijsoord, deel 1 en 2'
(2009): <https://www.rezoord.nl/rezoordenaars-schrijven/j-plaisier/26-geschiedenis-boerderij-landzigt-deel-1>

Rezoord.nl, 'Rezoord een vlassersdurrepie an de Waol in d'n 20e eeuw'.

Ridderkerks Dagblad, '18Plus wil debat over oude schuur bij Waaltje', 4 februari
2023', <https://ridderkerksdagblad.nl/Lokaal/18plus-wil-debat-over-oude-schuur-bij-waaltje->

Rijksmonumenten.nl, 'Vlasroterij in Ridderkerk', <https://rijksmonumenten.nl/monument/516036/vlasroterij/ridderkerk/>

Rijksmuseum, kleurenlithografie 'Het vlas' door De Ruyter & Meijer (1874).

Rijksmuseum, Ongetwijnd vlas, (ca. 1590 - ca. 1596).

Topotijdreis.nl

Vlasfabriek aan de Pruimendijk. <https://www.oudridderkerk.nl/vlasserij-cornelis-van-nes-deel-3>

www.rezoord.nl

www.ridderflex.nl

Dit onderzoek is opgesteld in opdracht van de gemeente
Ridderkerk (Lisette Ooms).

Onderzoekers:

Johanna van Doorn en Cathelijne van Andel

Johanna van Doorn

cultuurhistorie | ruimtelijke kwaliteit

www.johannavandoorn.nl

Niets uit deze uitgave mag worden vermenigvuldigd en/
of openbaar gemaakt zonder voorafgaande schriftelijke
toestemming van de opstellers en opdrachtgever. Wij hebben
ons best gedaan om alle rechthebbenden met betrekking tot het
beeldmateriaal in dit rapport te achterhalen. Als u denkt dat uw
materiaal zonder voorafgaande toestemming is gebruikt, neem
dan contact met ons op.

© Johanna van Doorn en Cathelijne van Andel, februari 2025.

