

Essay Dordtologie  
18 april 2012  
Eelco Hoff

### **Aan de kaai stil en verlaten ...**

Dordtse havens: de Riedijks- en de Kalkhaven

De havens van Dordrecht zijn bepalend voor onze stad. Ze zijn de basis geweest voor het ontstaan en uitgroeien van de stad. Eeuwenlang als economisch centrum in de regio. Tegenwoordig vooral als onderdeel van de historische binnenstad, met wat restanten bedrijvigheid en vooral met een recreatieve functie.

De grote drukte die er eeuwenlang in onze Binnenstad in en rond de havens heeft geheerst, is al lang verleden tijd. De mooie plaatjes resteren, de stilte overheerst. Dreigend genoeg om op te pakken en wat glorieuze geschiedenis naar boven te halen. En om een klein pleidooi te houden voor het behoud van levendige havens.

Ik richt me op twee havens aan de rand van onze Binnenstad. De Riedijkshaven aan de noordoostzijde en de Kalkhaven aan de zuidwestzijde van de Binnenstad. Allebei ontstaan net buiten de stadsmuur en beide met een grote historie. Allebei ook aan de huidige toegangswegen van de Binnenstad, echte zichtlocaties dus. En tot slot allebei bedreigd. De Riedijkshaven ligt er al weer jaren verlaten bij en ook voor de Kalkhaven ziet de toekomst er niet goed uit.

De Riedijkshaven is ontstaan in de uitmonding van de stadsgracht in de rivier. Men denkt dat rond 1500 een haven is gemaakt door de monding te verbreden waarmee ruimte ontstond voor schepen en voor hout. In 1603 werd het eerste stuk Noordendijk, tot aan de Groenedijk, aangelegd. De landaanwas buiten de dijk werd in gebruik genomen. Er is een lijnbaan geweest, voor de productie van touw. Maar het gebied was vooral het centrum van de houthandel, met in het water grote voorraden hout en op de wal houtzaagmolens en opslag. Langs de Riedijkshaven ontstonden scheepswerven.

Rond 1652 werd besloten om een nieuwe zeehaven te graven, tussen de Bomhaven en het Wilgenbos. In 1655 was de haven gereed. Met de weggegraven grond werd een kade langs de rivier gebouwd, zoals eerder bijvoorbeeld bij de Nieuwe Haven was gedaan. De haven werd Kalkhaven genoemd, naar de overslag van kalk, dat veel stank en stof gaf en daardoor verplicht buiten de stad in de nieuwe Kalkhaven plaatsvond.

De Kalkhaven had aanvankelijk aan weerszijden een toegang. Aan de noordoostzijde was daartoe een van de strekdammen van de Bomhaven doorgestoken. Aan de zuidwestzijde werd een ophaalbrug gemaakt naar de nieuw aangelegde kade.

De toegang aan de Bomhaven is al snel weer dichtgemaakt. Dat had als voordeel dat de kades aan de overzijde goed bereikbaar werden. Het nadeel was dat de Kalkhaven veel sneller verzande en dus vaak moest worden uitgediept. Dat was des te belangrijker omdat de Kalkhaven bedoeld was als de zeehaven van Dordrecht. Hiermee wilde de stad concurreren met het opkomende Rotterdam. Dat lukt helaas niet erg. De zeehandel neemt verder af.

Met de binnenvaart en de houthandel gaat het wel goed. In 1730 zijn er 27 Dordtse houtmolens en tot het eind van de 18<sup>e</sup> eeuw blijft Dordrecht een zeer aantrekkelijke haven voor de binnenvaart, waar dagelijks 180 tot 200 beurtschepen en circa 180 andere binnenvaartuigen binnenlopen. Het is een drukte van belang, ook in de Riedijkshaven en de Kalkhaven. Na de start van het Koninkrijk der Nederlanden in 1813 en het definitief aflopen van het stapelrecht loopt ook de binnenvaart terug. Na de zeevaart pakt Rotterdam ook een belangrijk deel van de binnenvaart over.

Met de scheepsbouw en vooral de scheepsreparatie blijft het goed gaan. Er ontstaat een nieuwe opbouw van de Dordtse economische structuur, met daarbij al twee belangrijke scheepswerven: Schouten aan de Kalkhaven en Cornelis Gips & Zonen aan de Riedijkshaven.

Op een tekening van Martinus Schouman van circa 1815 is de scheepswerf van Schouten in de Kalkhaven te zien. Er zijn twee kromstengens aanwezig, waarmee een schip tot aan de kielbalk op zij werd getrokken om zo het onderschip te kunnen reinigen en repareren. Die kromstengens waren eigendom van de gemeente en konden worden gehuurd. Na de crisis rond 1819 bloeit de scheepsbouw weer op met de Nederlandse Handel Maatschappij in 1824. Zij hebben het monopolie op de handel op Nederlands-Indië en met ladinggaranties wordt de bouw van grote schepen gestimuleerd. Dordt doet daar goed aan mee. De kennis is nog aanwezig, er is nog steeds een grote houthandel en de lonen zijn relatief laag. Er worden grootse schepen gebouwd, maar de bloei is maar van korte duur, tot 1841. Het draagt wel bij aan ons zeehavengevoel.

In de tweede helft van de 19<sup>e</sup> eeuw komt de industrialisatie op gang. In Dordrecht starten de eerste machinefabrieken, zoals Van Dorsser en Terhorst machinefabriek in de Riedijkshaven, met een dwarshelling voor scheepsreparatie. Dit bedrijf richt zich naast scheepvaart ook op de productie van ijzeren constructies en bouwt onder meer de perronoverkapping voor het station. Eind 19<sup>e</sup> eeuw start Huiskes en Van Dijk aan de Riedijkshaven. Zij bouwen stoomsleepboten.

Dordrecht doet het heel goed in deze nieuwe branche en is rond 1900 koploper in metaalbewerking en machinefabricage. Niet iedereen kon meekomen. Scheepswerf Schouten, die de stap van hout naar metaal niet op tijd weet te maken, moet in 1860 sluiten.

Met de opening van de Nieuwe waterweg in 1872 verliest Dordrecht opnieuw terrein aan Rotterdam. Maar Dordrecht weet zich begin 20<sup>e</sup> eeuw wel op te werken tot het sleepvaartcentrum in de regio. Dordt is het wisselpunt waar de lichtere machines voor het westen en zuiden worden gewisseld voor de zwaardere machines richting Duitsland. In 1920 staan er 200 sleepboten in Dordrecht ingeschreven, in 1930 al 300.

Ook de Dordtse scheepswerven en machinefabrieken gaat het voor de wind. Tijdens de Eerste Wereldoorlog neemt de vraag naar zeeschepen toe. Toch zijn er ook hier verliezers. In 1915 gaat scheepswerf Gips failliet.

Fotograaf Tollens laat beide havens rond 1900 zien. In de Kalkhaven zijn drie zeestoomschepen te zien, naast enkele stoomsleepers en houtvloten. Op een andere foto is te zien hoe de houtlading vanuit het zeeschip wordt gelost in de haven. In de Riedijkshaven liggen tientallen stoomsleepers. Daarbij ook prachtige Rijsleepboten met de schoorsteen voor de stuurhut, zoals we nu nog de Pieter Boele kennen. Op een andere foto zijn nog net een werf en scheepshelling te zien. De werven hebben zich dan al fors uitgebreid aan weerszijden van het Wantij.

In de periode 1910 tot 1915 worden nieuwe havens gegraven. Een grote Zeehaven ten zuiden van de spoorbrug en de (Eerste) Merwedehaven op de Staart. Zeeschepen en grote binnenvaartschepen gaan deze nieuwe havens gebruiken. Voor de Kalk- en Riedijkshaven resteren vooral de kleinere binnenvaartschepen en de sleepboten.

Na de Tweede Wereldoorlog is er eerst een enorme piek in de scheepsreparatie. In de Riedijkshaven vinden we scheepswerf Koopman, gespecialiseerd in de bouw en reparatie van sleepboten. Het bedrijf heeft een grote scheepshelling, op de plek waar nu het appartementenblok staat. Ook scheepswerf De Biesbosch is gevestigd aan de Riedijkshaven. De Biesbosch start in 1957 met de bouw van duwboten. Dat wordt een groot succes. Samen met de nieuwe binnenvaartschepen, die op eigen kracht gingen

varen, was dit natuurlijk niet goed voor de sleepvaart. Samenwerking tussen Koopman en De Biesbosch leidt tot een fusie in 1976 en verplaatsing naar de Staart in de jaren 80. Vanaf de jaren 60 loopt de werkgelegenheid in de scheepsbouw en -reparatie terug. Dat leidt uiteindelijk in 2000 ook tot de sluiting van scheepswerf De Biesbosch.

De Riedijkshaven blijft na de verplaatsing van De Biesbosch nog lang in gebruik voor met name ligplaatsen. Muller, sinds 1918 gevestigd in Dordrecht, vestigt zich met sleepboten in de Riedijkshaven. Met de nieuwbouw aan de Riedijkshaven begin 2000 en vooral na het bouwen van de voetgangersbrug ter hoogte van het Papendrechts veer is de haven buiten gebruik geraakt.

De Kalkhaven ontwikkelt zich na de Tweede Wereldoorlog tot een haven met ligplaatsen voor de binnenvaart en enkele onderhouds- en constructiebedrijven. Van Dam is de oudste. Voor de constructiewerkzaamheden aan binnenvaartschepen heeft dit bedrijf tot begin jaren negentig nog een permanente kraan gehad aan de Keizershof. Ook Dolderman, ADT en Leeuwestein zijn al tientallen jaren rond de Kalkhaven gevestigd. Dolderman en ADT richtten zich van oudsher op inbouw, onderhoud en reparatie van scheepsmotoren. Dolderman is zich daarbij ook gaan richten op de groeiende markt voor de inbouw van motoren in nieuwe schepen en de afbouwactiviteiten op deze casco's. Leeuwestein richt zich op elektrotechnische installaties aan boord van schepen, spudpalen en elektrisch varen (met onder meer de bouw, maar niet in de Kalkhaven, van de Halve Maen, de hybride rondvaartboot van het Biesboschcentrum). Begin jaren negentig zijn de mogelijkheden voor scheepswerfactiviteiten in de Kalkhaven in het nieuwe bestemmingsplan ingeperkt. Dat trof toen met name Van Dam. De ontwikkeling van Dolderman met de sterke toename van afbouwactiviteiten is van later datum en is daarmee in conflict geraakt. Vanaf 2006 loopt vanuit de gemeente een traject gericht op beëindiging van deze afbouwactiviteiten. Dolderman is al jaren op zoek naar een nieuwe locatie in Dordrecht. De overige bedrijven voeren nog regelmatig werkzaamheden uit aan schepen in de Kalkhaven. Dat zijn bijna altijd werkzaamheden in het schip. De meeste activiteiten van deze bedrijven vinden echter elders plaats.

Met de waarschijnlijke verplaatsing van Dolderman in het verschiep verdwijnt het overgrote deel van de bedrijfsactiviteiten uit de Kalkhaven. Wellicht dat de haven voor recreatie is in te richten, maar behoud van binnenvaartactiviteiten is meer dan de moeite waard. De Kalkhaven is de laatste haven in de Binnenstad waar nog binnenvaartactiviteiten aanwezig zijn. Waar de scheepswerfactiviteiten niet meer inpasbaar zijn, is motorenrevisie en reparatie dat wel, evenals de andere kleinschalige activiteiten van de vier nu gevestigde bedrijven. Met de maritieme sector als regionaal speerpunt en de historie van deze haven en de Binnenstad zou het zonde zijn om dat te laten lopen. De uitdaging is om de activiteiten in de Kalkhaven op de juiste wijze te versterken.

De Riedijkshaven geeft al jaren een troosteloze aanblik. De haven ligt klaar voor gebruik met alle afmeervoorzieningen aanwezig. Boosdoener is de brug en de beperkte bediening daarvan. De gemeente wil geen afstandsbediening regelen voor bijvoorbeeld Muller, en jaagt daarmee de laatste sleepboten de Binnenstad uit. Plannen voor nieuw gebruik hebben al tot verzet van de nieuwe omwonenden geleid. Scheepswerven en machinefabrieken zijn hier niet meer aan de orde, maar deze haven (en stad) was ook tientallen jaren groots met sleep- en duwboten. Laat dat niet door ons zelf voorgoed verloren gaan.

Geraadpleegd:

Geschiedenis van Dordrecht, alledrie de delen

Dordt in de kaart gekeken

Het Dordrecht van Tollens

Dordrecht op de schop