



Cursus Dordtologie

HISTORISCHE RIJKDOM AAN DE WOLWEVERSHAVEN

Inleiding

De meeste mensen die dit essay lezen, weten waarschijnlijk wel hoe dit essay tot stand is gekomen. Voor de lezers die dit niet weten, zal ik bij het begin beginnen. Ik ben een cursist van de rambo-cursus Dordtologie en ben gevraagd om als afsluiting van de cursus een essay te schrijven. In het essay moet een koppeling worden gelegd tussen de informatie uit de cursus en de eigen werkzaamheden bij de gemeente Dordrecht in dit geval.

Wat is één van mijn huidige opdrachten?

Ik ben beleidsadviseur bij de sector Stadsbeheer van de gemeente Dordrecht. Mijn werkterrein en takenpakket is enorm breed en betreft het adviseren over allerlei beleidsthema's met betrekking tot de openbare ruimte (speelvoorzieningen, graffiti, hondenbeleid, havens, wegen, groen, openbare verlichting, reclame, straatmeubilair, constructies en nog veel meer; gewoon te veel om hier allemaal op te noemen). Nu ben ik op dit moment bezig met het actualiseren van het havenbeleid voor schepen in de Wolwevershaven. Voor de lezer die dit beleid voor schepen in de Wolwevershaven (nog) niet kent, zal ik het hierna kort toelichten. Dit beleid houdt in dat de gemeente Dordrecht in de Wolwevershaven ligplaats biedt aan oude schepen. De gemeente vindt het belangrijk om dit cultuurhistorisch erfgoed voor het nageslacht in stand te houden. Bovendien is de aanwezigheid van een aantal historisch representatieve binnenschepen in deze haven zeer belangrijk voor de aantrekkelijkheid en levendigheid van de stad. Er wordt ruime geboden aan circa 10 zeilende en 5 niet-zeilende bedrijfsvaartuigen (vrachtschepen) met een bouwjaar vóór 1935 en een aantal sleepboten. De afmetingen van de vaartuigen liggen tussen de 20 en 37 meter. De schepen moeten worden bewoond en er moet een aantal malen per jaar gevaren worden met het schip. Het schip moet in goede en verzorgde staat van onderhoud verkeren. Het silhouet moet in overeenstemming zijn met het historisch karakter van het schip en de kleurstelling van het schip moet in overeenstemming zijn met het klassieke karakter van het schip. Voor schepen die nog niet aan alle criteria voldoen is het mogelijk in overleg met het college een restauratieplan te maken om het schip weer in de oude luister te herstellen. Tot slot is er een plaatsingslijst voor schippers die in aanmerking willen komen voor een ligplaats in de Wolwevershaven.



Hoe ben ik aan de titel van mijn essay gekomen?

Door met name de stadswandeling van Henk Oldenziel, de algemene geschiedenis van Dordrecht van Kees Weltevrede, de rondleiding door het Dordrechts Museum met Sander Paarlberg, de economie en samenleving van Cees Esseboom en het gloedvolle betoog van Sjoerd de Meer over Scheepvaart en scheepsbouw, kwam ik op het lumineuze idee om mijn huidige taak, het actualiseren van het havenbeleid voor schepen in de Wolwevershaven te koppelen aan de historische informatie die ik heb ontvangen over de Wolwevershaven via alle gepassioneerde en bezielende sprekers van deze cursus. De titel van mijn essay heb ik genoemd: 'Historische rijkdom aan de Wolwevershaven'.

Handel

Dordrecht heeft aan het water eeuwen van welvaart te danken. De stad kent geen grachten, maar wel havens met langs de kaden pakhuizen en woonhuizen. Dordrecht bestond als handelsnederzetting al in de 11^{de} eeuw. Er was een levendige handel tussen Vlaanderen, Brabant, de Maasstreek, het Rijnland en het noorden van het huidige Duitsland. Binnen dit handelsnetwerk vormde Dordrecht een belangrijk knooppunt. Het dankte zijn bloei aan een gunstige ligging en het stapelrecht in 1299 en het Maasrecht in circa 1330. Dankzij deze stedelijke voorrechten groeide Dordrecht uit tot de belangrijkste stapelplaats in de regio van producten als wijn, hout en zout. Vanaf de 14^{de} eeuw beschikte de stad over kranen en windassen om schepen te laden en lossen.



Scheepvaart en gilden

Havenbedrijven en scheepvaart zorgden in de stad voor veel werkgelegenheid. Schippers en havenarbeiders waren voor de uitoefening van hun beroep georganiseerd in gilden. In 1461 bestonden er zes schippers- en havengilden. Daarvan was het groot-schippersgilde het belangrijkste. De leden van het groot-schippersgilde bezaten een eigen schip of waren met andere leden eigenaar van een schip. De schepen van dit gilde dienden op een Dordtse werf gebouwd te zijn.

Behalve voor de binnenvaart was Dordrecht ook het vertrekpunt voor zeereizen: schepen voeren uit naar Engeland, Frankrijk, Spanje en haven aan de Middellandse Zee. Aan de namen van de pakhuizen - Rusland, Riga, Koningsbergen en Stokholm - is af te leiden dat Dordtse schippers ook afkomstig waren uit andere landen, of naar Oostzeelanden en Rusland voeren. In de 18^{de} eeuw werd vanuit Dordrecht ook deelgenomen aan de walvisvaart. Het klein-schippersgilde richtte zich vooral op de riviervaart en het transport tussen nabij gelegen Hollandse en Zeeuwse eilanden. Tot in de 16^{de} eeuw had Dordrecht een belangrijk aandeel in de rivierhandel, maar omstreeks 1630 werd de vooraanstaande positie van de stad steeds meer overvleugeld door de concurrentie uit Rotterdam.

Historie Wolwevershaven



Op bovenstaande tekening van Anthonis van den Wyngaerde uit circa 1560 is te zien is dat de aanplempingen omgeven zijn door een houten palissade. De grens van de stad bestaat nog uit de stadsmuur, die aansluit op de Groothoofdspoort.

Hieronder een uitsnede van de kaart van Braun en Hogenberg uit circa 1572. Ter plaatse van de latere Wolwevershaven is een merkwaardige dubbele omwalling getekend met een niettoegankelijke haven langs het Vlak. v.l.n.r. de Boombrug, de Groothoofdspoort, de Joppentoren.



Hieronder volgt een afbeelding van de Joppentoren.



Tot het graven van de Wolwevershaven werd in 1609 besloten om het probleem van de verzanding van de Nieuwe Haven door doorstroming te helpen oplossen. Aan weerszijden werden kades aangelegd, waarlangs aanvankelijk vooral bedrijven gevestigd waren. Zo kwam men gaande vanaf de Dwarskade (later het Vlak genoemd), waar een windmolen stond, langs het koperhuis van Diederick Hoeufft en zijn compagnon Joris Houbraecken naar het pakhuis genaamd *het Westindische Huijs*. Naast deze locatie zou later het pakhuis Stockholm worden gebouwd.

De Nieuwe Haven, als gezejd is, aan d'een zyde Toegedamd, was 'et Ongemak van Ondiepte staagt onderworpen, zoo dat Onze Ed. Achtg. Overheyd, om dat voor te komen, als ook tot meerder Gemak der Schippers en Grooter Berging der Schepen, in den Jare 1609, goed vonden, gemelte Haven van S.Joost af, totten Joppen Toorn toe, zijnde toen, als nu, den Tol-Toorn) voort te doen Graven, door de Opgeworpen Slikken, doende opte mond van die Haven ten Oosten 1609, een stene Bolwerk leggen, noemende 't zelve Damiaten.

Wegnemende den Dam an St. Joost en van daar ook de Vest, zijnde een Aarde Wal totten Joppen-Toorn toe; zoo dat 'et Water toen een Vryen loop kreeg, om van 'et Westen na't Oosten, en wederom van 't Oosten na 't Westen te keeren.

Het zijn de heren Willem van Beveren Heeren Kornelisz, Cornelis Bot Jansz. en Sybrecht Adriaan, die deze stadsuitbreiding in 1609 de naam 'Damiaten' geven. De betekenis van de oorspronkelijke Griekse namen Damian, Damianus, Damiaan, Daam en Demias is 'om te bedwingen'. Het vormde immers samen met de Joppentoren een verdedigingsbolwerk. Wellicht verwijzen zij daarmee ook naar de kruistocht en verovering van Damiaten, die in het grijze verleden plaatsvond.

Het beeld van de Wolwevershaven werd bepaald door het Damiatebolwerk aan de ingang van de haven. De palissade die langs de rivier in de richting van de molen doorliep is in 1644 vervangen door een muur.

In 1639 is de draaiboom, die de toegang tot de haven afsloot door een brug vervangen. Al spoedig als aangeduid als de Damiatebrug. In dat jaar vond er een extraordinaire aanbesteding plaats. Door de gemeente wordt aan de timmerlieden Thonis Maertensz. en Jan Stoffelsz. een bedrag van 1500 pond uitbetaald wegens loon en geleverde materialen voor een nieuwe ophaalbrug over de nieuwe haven omtrent de Kleine Vismarkt. Dit is de huidige Kuipershaven.

Betaelt aen Thonis Maertensz ende Jan Stoffelsz., timmerluijden de somme van vijftien hondert ponden van 40 grooten 't pont over ende in voldoeninge van haer bedongen loon ende leverantie van materiaelen, vant' maken van eene nieuwe ophalende brugge over de nieuwe haven ontrent de Cleijne Vischmart volgens den bestecke daervan sijnde. t welck hijer met ordonnantie ende quitantie daertoe dienende overgelevert wert. dus XV C ofwel 1500 £(pond).

In het jaar 1647 richt de magistraat Matthijs Pompe Heer van Slingelant een verzoek tot de gemeente Dordrecht om een stuk grond te mogen kopen aan het einde van de Drappierskade met de intentie om aldaar een aanzienlijk huis te bouwen, dat een sieraad voor zijn woonplaats zal zijn. Het beoogde erf ligt omtrent de punt van het Blauwe Bolwerk tegen over de *Kleijne Vismerckt* aan de mond van de haven.

Matthijs Pompe Heer van Slingelant is geboren als zoon van Michiel Pietersz. Pompe, Heer van Meerdervoort, en Maria Sasbout. Hij huwt 19 augustus 1642 met juffrouw Mondina van Beveren Cornelisdr., dochter van Cornelis van Beveren en Christina Pijll.

Geeft reverentelijck te kennen Mr. Matthijs Pompen, magistraat deser stede. Dat hij suppliant wel genegen ende geresolveert soude wesen binnen desen voorsegde stede tot ciraat en aensien derselver te doen bouwen een aensienlijke huijsinge tot zijn woonplaatse ende daertoe bequaem soude oordelen omme deselve huijsinge te stellen het ledig erffve leggende t'eijnde de Drappierskaije aen de oostsijde van de brugge ontrent het punt vant' BlauweBolwerck tegens over de kleijne Vismerckt aen de mont van de haven, aldaer streckende van de neck van deselve brugge tot aen het voorsegd Blauw Bolwerck toe.

Sijnde alsnu een onnutte plaatse daer alderleij vuiligheijt en onreijningheden gebragt ende geworpen wert. 't Welck aldaer in goede orde gestelt sijnde groote aensienlijckheijt, soo wel in als buijten de stadt voor een iegelijke soude geven, behoudelijck nogtans dat t'voorsegde Bolwerck in tijde van noot gebruikt ende met canon daer af en aengebragt soude connen werden.

Er gaan bijna twee jaar over heen voor het lege erf aan het einde van het Blauw Bolwerk op 23 januari 1649 aan Matthijs Pompe wordt verkocht. Opmerkelijk zijn de voorwaarden waarop het erf wordt verkocht.

Matthijs Pompe zou er een 'deftig huis met een bordes' mogen stichten en op de punt voor het Bolwerk zou hij een 'speelhuysken' of zoals we nu zeggen een Maaskamer mogen bouwen. De koper moest echter maken "eenen deurganck daer door men bequamelicken des van noode zijnde het canon tot allen tijden op ende van het voornoemde Bolwerck sal connen brengen".

Inmiddels heeft rond die tijd op de *Drappiers- of Wolleweershaven* de uitgifte plaatsgevonden van een tiental percelen. Het waren met name lakenbereiders, die door de gemeente onder aantrekkelijke voorwaarden van elders werden aangetrokken.

Er was behoefte aan gedegen vakmanschap. Op het lege erf op de kop van het bolwerk start Pompe een houttuin, die hij toepasselijk de naam 'Damiaten' geeft. Op 17^{de} eeuwse afbeeldingen van de stad zien we op deze locatie dan ook de houtstapels en balken staan en liggen.

In het begin van de 17^{de} eeuw vestigden veel houtkopers zich op de afgelegen gedeelten van de stad en hadden hun handel als het ware in de achtertuin liggen. Hout was een belangrijk product voor Dordrecht. De gekapte bomen, voor een deel afkomstig uit Duitsland, kwamen samengebonden tot vlotten over de rivieren naar Dordrecht gedreven. Aldaar aangekomen werden ze ontbonden en opgeslagen. Een deel werd afgemeerd aan de zuidkant van de Oude en Nieuwe Haven, de latere Houttuinen.

Uit de onroerend goedbelasting blijkt dat in 1620 een begin is gemaakt met de bebouwing van de Wolweershaven. Toen het stadsbestuur van Dordrecht met lede ogen zag dat de stad Leiden veel geld verdiende met de lakenindustrie en er bewoners uit Dordrecht naar Leiden trokken om zich daar in het textielvak te bekwamen, wilde het graag een graantje meepikken. Wevers konden zich aan de pas gegraven haven vestigen, vandaar de naam Wolweershaven, en kregen dan per werkend weefgetouw het voor die tijd aanzienlijke bedrag van duizend gulden als bonus en werden bovendien vrijgesteld van wachtlopen. De actie had behoorlijk succes. Huizen zoals Wolweershaven 21 'De Meerminnen' gebouwd in 1646 herinneren aan succesvolle lakenfabrikanten. Later heeft de schrijfster Top Naeff hier gewoond. Ze debuteerde in 1899 met het toneelstuk 'De Genadeslag', geschreven in de voorkamer van dit huis van haar grootvader aan de Wolweershaven.

Nadat de kade eerst vooral een opslag- en nijverheidsfunctie had gehad, werden er steeds meer grote woonhuizen gebouwd. In de 17^{de} eeuw, maar vooral in de 18^{de} eeuw werd de Wolweershaven, aanvankelijk Drappierskade geheten, steeds meer de plaats waar de elite zich vestigde. Een groot huis aan de haven gaf status. Kooplui uit steden als Londen, Antwerpen en Keulen volden zich aangetrokken tot de nijverheid en de handel in de stapelstad Dordrecht. Er ontstond ook een hele gemeenschap van Luikerwalen, ijzerhandelaren die zich in Dordrecht vestigden. Eén van hen was Louis de Geer, wiens zoon (Louis jr.) later in Zweden kapitalen zou verdienen aan de handel in kogels, wapens en oorlogsschepen

compleet met bemanning. De zoon van een zus van deze Louis (Jacob Trip) kocht een stuk grond aan de Wolwevershaven en liet er een huis bouwen. Het was de tijd dat rijke ondernemers in de gaten kregen dat het aan deze haven goed toeven was. Tussen de pakhuizen verrezen statige woonhuizen, weg van de stand en de drukte van de binnenstad, met de haven voor de deur en een prachtig uitzicht aan de achterkant.

In één van de drie delen van de Geschiedenis van Dordrecht heb ik ontdekt dat Jan van der Linde, Dordtse meester metselaar (tegenwoordig zou hij aannemer worden genoemd) in 1731 verschillende kades aanlegde, onder andere bij het Groothoofd en achter bij de Schrijversstraat aan de Wolwevershaven.

Schilderij Willaerts 1629



Op het grote schilderij dat Willaerts in 1629 maakte van de stad en wat in het Dordrechts museum te bewonderen is, zie je onder andere de nieuwe situatie weergegeven. Het beeld van de Wolwevershaven wordt bepaald door het Damiatebolwerk aan de ingang van de haven. De palissade die langs de rivier in de richting van de molen doorloopt, is later in 1644 vervangen door een muur.

Kunst en Cultuur rond de Wolwevershaven

Kunst en cultuur op het Nieuwe Werck

Werkgroep Het Nieuwe Werck

Door de eeuwen heen is kunst en cultuur verweven geweest met het eiland dat in de 17^e eeuw het "Nieuwe Werck" werd genoemd: Dordrechts eerste stadsuitbreiding buiten de oude stadsmuren. Door de stroom geloofsvluchtelingen zoals de Hugenoten, was er een grote behoefte aan nieuwe huizen. Net als op het Nieuwe Werck in Amsterdam, waar Rembrandt van Rijn werkte, wisten de nieuwe bewoners van het Dordtse Nieuwe Werck kunst en cultuur te waarderen. Op dit kaartje is te zien in welke huizen werd geschilderd, gedicht, getekend en gefotografeerd. Het is niet voor niets dat honderden jaren later "Place d'Arty" een steenvoer van het Nieuwe Werck vandaan is...



Huizen aan de Wolwevershaven



Op internet las ik dat er een werkgroep 'Het nieuwe Werck' bestaat, die onderzoek doet naar onder andere de bewonersgeschiedenis van huizen aan de Wolwevershaven. Hieronder staan een aantal publicaties die inmiddels vanuit deze werkgroep zijn verschenen van de onderzoeker/auteur Angeneth Balm-Kok:

- Het Damiatebolwerk met de houttuin 'Damiaten', Wolwevershaven 3 te Dordrecht. 2009.
- Bewoningsgeschiedenis van Wolwevershaven 4 Dordrecht. 2009.
- Het herenhuis voorheen 'De Wolwever'. Wolwevershaven 5 te Dordrecht. 2009.
- De bewoningsgeschiedenis van Wolwevershaven 7 te Dordrecht. 2009.
- De bewoningsgeschiedenis van Wolwevershaven 8 te Dordrecht. 2009.
- Het Patriciershuis Wolwevershaven 9 te Dordrecht, 2009.
- De bewoningsgeschiedenis van Wolwevershaven 10/11 te Dordrecht. 2009.

Voor geïnteresseerden zijn deze naslagwerken over historische panden aan de Wolwevershaven zijn te raadplegen in de bibliotheek van het Stadsarchief/Erfgoedcentrum DiEP of op CD te bestellen bij de redactie van het tijdschrift Dordrecht Monumenteel.



Via de Stadswandeling op 2 oktober jl. met Henk Oldenziel zijn we langs het '**Huis de Meerminnen**' gelopen dat in 1646 is gebouwd, het pakhuys '**Stokholm**' dat boven alles uittorent en in 1730 werd gebouwd voor een in Zweden geboren Koopman. Zakkerdragers moesten van 's morgens vroeg tot 's avonds laat mudzakken graan sjouwen in het 6 etages hoge pakhuys. Het huis '**In de Speykermant**' aan de Kuipershaven werd in 1715 gebouwd in opdracht van een Luikse spijkerhandelaar. Nu is het omgevormd tot appartementswoningen. Het '**Huis Vader Tijd**' is in 1728 gesticht door 3 bestaande woonhuizen samen te voegen onder één gevel. Het behoort tot een van de grootste objecten van de stad. In de barokgevel zie je vader tijd met een gevleugelde zandloper die de tijd symboliseert die dag en nacht voorbij vliegt. Tot slot staat in de Wolwevershaven nog de enige werkende **scheepslift** van Nederland.



Scheepslift Wolwevershaven

De scheepslift of schroevendok uit 1928, gesitueerd in de Wolwevershaven, is in oorsprong gebouwd ten behoeve van de tegenoverliggende Machinefabriek L. Straatman Ketelmakerij. Het dok werd gebruikt om schepen deelt uit het water te lichten zodat vanaf drijvende houten vlonders de scheepssroeren en schroeven gerepareerd of vervangen konden worden. De scheepslift heeft een geklonken stalen constructie met een dwarsverbinding in de vorm van een vakwerkspant met N-liggers. De takelwerken zijn aan beide zijden beschermd door middel van een stalen omhuizing met een rondgebogen dak en met een stalen omloop. Tussen de verticale pijlers hangt een gevlochten mat van touw waarop de romp van een schip kan rusten. Beide pijlers zijn aan de bovenzijde verbonden met een brede plaat waarop de firma naam staat vermeld. De vroeg 20^{ste} eeuwse scheepslift is van algemeen belang vanwege de bouwhistorische en de industrieel-archeologische waarde en vanwege de typologische waarde. De takel is van industrieel-archeologisch belang als zeldzaam voorbeeld van een vroeg 20^{ste} eeuwse inrichting voor scheepsreparatie in een binnenhaven. De takel is tevens van bouwhistorisch belang vanwege de kwaliteiten van het ontwerp, de detaillering en de materiaaltoepassing. De scheepstakel heeft tot slot een historisch-functionele relatie met de bedrijvigheid aan de Wolwevershaven en het bedrijf van de firma en familie Straatman.



Schepen in de Wolwevershaven



Tijdens de stadsrondleiding werden we al gewezen op de Pieter Boele, een historische stoomsleepboot uit 1893. Dit soort sleepboten werd speciaal ontworpen voor het trekken van sleepakken op de snelstromende Boven-Rijn tussen Keulen en Basel, hetgeen hun ranke, slanke vorm en geringe diepgang verklaart. In 1924 werd de Pieter Boele gemoderniseerd. In 1968 werd het schip gekocht door een Amerikaanse regisseur, die er films mee wilde gaan draaien. In 1970 kocht Boele's Scheepswerven en Machinefabriek BV uit Bolnes het schip en doopte het 'Pieter Boele'. Het schip werd gerestaureerd en verbouwd en deel tot de overdracht als museumboot dienst als directievaartuig. Op dit moment is de Pieter Boele via de Dordtse VVV nog steeds te reserveren voor een reisgezelschap of bedrijfsuitje voor een onvergetelijke en authentieke Nederlandse trip over oer-Hollandse rivieren.



Via internet kwam ik ook nog een heel mooi verhaal tegen van een van de historische schepen die nu in de Wolwevershaven liggen. Hier heb ik gelezen hoe het in 1898 gekochte tjalkschip **‘Twee Gebroeders’** van schipper Touwslager uit Groningen in 1983 in het bezit is gekomen van schipper Hylkema en zijn gezin. Aanvankelijk heeft hij zijn schip ‘De Tijd zal ’t Leeren’ genoemd omdat dit de oudste naam was die in de meetbrief van het schip stond vermeld. In 1996 heeft de familie Hylkema besloten om het schip zijn eerste naam terug geven **‘Twee Gebroeders’**. Waarschijnlijk had dat ook wel iets te maken met de geboorte van hun tweede zoon in 1996 en de kennis die ze inmiddels hadden vergaard over de historie van hun schip. Inmiddels is het schip weer onder zeil.



Tot slot van deze paragraaf wil ik vermelden dat het evenement **‘Dordt in Stoom’** natuurlijk een uniek spektakel is in de binnenstad van Dordrecht en dat Elio Barone van de Stichting Dordtse Wateren vorig jaar op 13 september 2013 de eerste Drijf-inn Bioscoop in de Wolwevershaven heeft georganiseerd. Hij en zijn familie wonen zelf in een oude klipper **‘Res Nova’** die ligt afgemeerd in de Kalkhaven in Dordrecht. Via de stichting zet hij zich in voor kansen in de havens en zijn nieuwste project is **‘Het plan Leefwerf’** in de haven van de Stadswerven. De stichting zet zich o.a. in voor het industrieel verleden en wil weer meer wonen op het water mogelijk maken en varend historisch erfgoed (oude binnenvaartschepen en motorklippers) redden van de sloop. Mijn essay is inmiddels al veel langer geworden dan ik zelf had voorzien, dus ik zal er nu een slot in de vorm van een conclusie aan verbinden om de cirkel tussen het heden en verleden weer rond te maken.

Wat heb ik geleerd van de cursus Dordtologie?

Allereerst heb ik nog meer waardering gekregen voor de historie en de rijkdom van onze binnenstad. Verder ben ik me meer bewust geworden van het feit dat het beleid voor de historische schepen in de Wolwevershaven eigenlijk uitstekend past op deze plek. De Wolwevershaven is daarmee een prachtig voorbeeld. Hier zie je hoe oude huizen en oude historische schepen een prachtig decor vormen. Tevens ben ik me gaan realiseren dat ik de historische kennis die ik heb opgedaan bij de cursus Dordtologie nog beter kan gaan inzetten en afwegen bij opdrachten van de gemeente Dordrecht waar ik me in de toekomst mee bezig mag houden. Verder laat ik het aan de beoordeling van de lezer over of de titel van mijn essay toepasselijk is gekozen en de lading van mijn betoog dekt!



Dankzegging

Hierbij wil ik mijn leidinggevende hartelijk bedanken dat hij mij toestemming heeft gegeven om aan deze cursus deel te nemen. Verder wil ik natuurlijk ook iedereen bedanken die deze cursus Dordtologie mogelijk heeft gemaakt.

Bronvermelding

De belangrijkste bron voor mijn essay waren de drie boeken over de Geschiedenis van Dordrecht. Verder heb ik gebruik gemaakt van het aangereikte materiaal, verhalen en verwijzingen tijdens de cursus, nummer 53 van de uitgave Dordt Monumenteel en tot slot heb ik een aantal foto's gemaakt en verwerkt in mijn essay. De tekeningen komen van internet.