

Lezing geschiedenis van Dussen (grofweg 1850-1950)	2
Inleiding:	2
Grindweg Heusden-Dussen-Werkendam	2
Landwegen	3
Reconstructie van de weg	4
Beheer en onderhoud	14
Spoor-en tramweg plannen	17
Toekomstplannen wegen Noord-Brabant	18
De Sluis	18
Voormalige dorpskern van vooroorlogs Dussen	18
De brand van 1842	20
De brand van 1892	22
Herbouw	24
Bergse Maas effecten	27
De Tweede Wereldoorlog	28
Naoorlogse wederopbouw	30
Nieuw centrum voor Dussen	30
De wederopbouw van start	31
Parochiehuis	32
Nieuwe voorzieningen	34
Bibliotheek	34
Kruisverenigingen	35
Onderwijs	35
Dorpshuis	36
Nieuwe kern van Dussen voltooid	38
Industrieterrein De Sluis, historische vergissing	40
Afbeeldingen	42

## **Lezing geschiedenis van Dussen (groveweg 1850-1950)**

### ***Inleiding:***

#### **1: Titel slide**

Dames en heren waar gaan we het vanavond over hebben.

#### **2: Onderwerpen (sub-titel slide)**

Inhakend op de actuele renovatie van de provinciale weg, wil ik u graag wat vertellen over de voorloper van deze belangrijkste zuidelijke doorgangsroute, de provinciale grindweg tussen Heusden, via Dussen, naar Werkendam.

Aansluitend daarop is er speciale aandacht voor De Sluis in Dussen, waar de provinciale weg dwars door heen liep. De opkomst en ondergang van dit voormalige hart van Dussen wordt daarbij belicht. Na de pauze gaan we in op de naoorlogse wederopbouwperikelen in Dussen.

#### **3: De grindweg (sub-titel slide)**

### ***Grindweg Heusden-Dussen-Werkendam***

De niet-Dussenaren in deze zaal zullen deels naar Dussen gekomen zijn via de provinciale weg N283. Deze weg werd in de zestiger jaren van de vorige eeuw aangelegd en - het zal u niet ontgaan zijn - ondergaat thans een heel ingrijpende renovatie. De N283 vormt de belangrijkste doorgaande route in het zuidelijk deel van onze streek. Doch voordat deze betonbaan voor het verkeer geopend werd, was die rol weggelegd voor de provinciale weg tussen Heusden, Dussen en Werkendam. Dit was van oorsprong een grindweg, die door de provincie in 1845 als zodanig werd her-aangelegd of liever gezegd gerenoveerd.

Het is voor iedere weggebruiker overduidelijk dat de huidige renovatiewerkzaamheden aan de N283 omvangrijk en kostbaar zijn. Een goede planning en organisatie zijn daarom essentieel. Uit mijn onderzoek naar de heraanleg van de provinciale grindweg tussen Heusden via Dussen naar Werkendam blijkt dat het ruim 160 jaar geleden, in 1845, eigenlijk niet anders was. Een gedetailleerd bestek en voorwaarden, met minutieuze beschrijving van de werkzaamheden, specificatie van kosten, strikte planning in tijd met boeteclausules in geval van overschrijding en voorschriften tot informatie voor de weggebruikers in geval van afsluiting, welke overigens tot een minimum beperkt diende te blijven.

Als belangrijkste verschillen kunnen worden aangemerkt: het traject van de weg, waarbij zoveel mogelijk de kernen van de aanliggende dorpen met elkaar verbonden werden en de tijdspanne waarbinnen een en ander diende te worden afgewerkt. Binnen zes maanden, van april tot oktober 1845, diende de werkzaamheden voltooid te worden. De mouwen dienden dus opgerold.

## Landwegen

Doch eerst even een stukje verder terug in tijd. Aan het eind van de achttiende eeuw waren er in de streek slechts onverharde landwegen. Bovendien maakte de ondergrond van rivierklei - die het Land van Heusden en Altena zo kenmerkt - de wegen in de wintermaanden nauwelijks begaanbaar. De Bataafsche tijd was er echter een van nieuwe ideeën op velerlei terreinen, onder andere dat van economie. Landbouw en nijverheid kwamen in de belangstelling, waarbij de aan- en afvoer van producten belangrijk werden. Daarbij volstonden de veelal uitstekende vaarwegen niet, uitbreiding van het wegennet was noodzakelijk. Vanaf 1806 tot 1813 hadden de wegen echter eerst en vooral een politiek en militair belang. Per keizerlijk decreet werden op 16 december 1811 richtlijnen uitgevaardigd voor de aanleg en verbetering van wegen, verdeeld in drie klassen. Er moest een wegennet komen, bestaande uit verharde, rechte wegen, geprojecteerd van kerktoren naar kerktoren. Vanuit Parijs werden wegen naar Holland gepland, onder andere via Antwerpen-Breda naar Amsterdam, de zogenaamde grote weg nummer 2, waarvan de aanleg met grote voortvarendheid ter hand werd genomen.

### **4: Hier een treffend plaatje van de kaarsrechte Rijksstraatweg no. 2 onder Hank**

Voor het traject Breda-Gorinchem, dat vanaf Keizersveer tot Sleeuwijk door onze streek voert, werd voor de aanleg zelfs een bataljon Spaanse krijgsgevangenen ingezet dat vanuit Geertruidenberg en Raamsdonk werkte. De weg was echter nog niet gereed toen Keizer Napoleon hoogstpersoonlijk in 1811 via Keizersveer, Nieuwendijk en De Werken een bezoek bracht aan de ingelijfde gewesten van Holland. Doch twee jaar later, in 1813, was de weg grotendeels voltooid. Het was tegelijkertijd de enige met keien of klinkers verharde verbindingsweg in onze streek in die tijd.

### **5: Hier dezelfde Rijksstraatweg no. 2 maar nu ter hoogte van Nieuwendijk**

Na de val van Napoleon werd door Koning Willem I eveneens het belang van een betere infrastructuur onderkend. De drie klassen-indeling van Napoleon werd echter vervangen door twee categorieën: rijks- en provinciale wegen en nieuwe plannen werden energiek ter hand genomen. Echter, in de jaren dertig van de negentiende eeuw stagneerde de aanleg van wegen. De oorlog met België eiste veel geld en maakte de aanvoer van keien problematisch. Daarnaast was er danig concurrentie van een nieuw fenomeen: de spoorwegen. Op het moment dat het Rijk minder aandacht aan de wegen ging besteden, nam de Provincie het voortouw over, waarbij overigens het Rijk een behoorlijk vinger in de pap hield omdat voor elk project goedkeuring diende te worden aangevraagd bij de landelijke overheid.

Rond 1850 lagen er in Noord Brabant naast ongeveer 200 kilometer rijksstraatwegen ook bijna 400 kilometer provinciale wegen. Deels waren dit verharde wegen, maar ook onverharde wegen, volgens provinciaal voorschrift voorzien van “een algemeen evenwijdig karrespoor” het zogenaamd Brabants Spoor. Alle voertuigen die van deze wegen gebruik maakten moesten aan de binnenkant van de omloop der velgen een

maat hebben van één el, vier palmen, één duim en drie strepen Nederlandse maat, zijnde 1,413 meter.

Midden negentiende eeuw werd een deel van het hoofdwegennet, niet zijnde rijkswegen, op kosten van de provincie heraangelegd. Zo kwam in die periode o.a. de Langstraatweg gereed, maar ook ten noorden van de Oude Maas werd een belangrijke doorgaande route danig op de schop genomen. Het betrof, ik citeer “de bestaanden Weg van Heusden, door het binnenland naar Dussen, en van daar over den binnen Zeedijk naar Werkendam”.

## **Reconstructie van de weg**

Vooruitlopend hierop had de Administrateur des Konings, op 24 maart 1844, het eerste stuk van deze weg, vanaf de Wijksche Poort tot aan de Stadsweg in Heusden, inclusief de houten brug over het Oude Maasje, in eigendom overgedragen aan de Provincie. Bij Koninklijk Besluit van 3 November 1844 werd vervolgens goedkeuring verleend tot verbetering door begrinding van deze belangrijke doorgaande route voor het zuidelijk en westelijk deel van onze streek. Tegelijkertijd werd toestemming verleend voor het heffen van provinciale Tol die uiteindelijk op een tiental plaatsen, tot de invoering van de paardenbelasting in 1872, zou worden geheven. Hierbij wel de kanttekening dat op de kaarten van Kuyper uit ±1865 slechts acht tolplaatsen terug te vinden zijn. De tolheffing bedroeg 2½ cent voor een paard en 5 cent voor een diligence.

Het Bestek en Voorwaarden in maart 1845 opgesteld geeft meer details over de wegverbetering en over het onderhoud voor vijf jaren, dat onderdeel uitmaakte van de publieke aanbesteding van het werk.

De weg kende een lengte van in totaal 26.330 ellen. Oorspronkelijk was 1 el = 69,4 cm, echter onder Napoleon was het metrieke stelsel ingevoerd. Na de val van Napoleon werden een aantal besluiten door de Franse bezetter geïntroduceerd teruggedraaid. Een daarvan was het herinvoeren van de oude maten. Doch dit slechts voor wat betreft de benaming. Het veel praktischer metrieke stelsel bleef wel gehandhaafd. Zo stond 1 el in de negentiende eeuw gelijk aan 1 meter en 1 palm aan 1 decimeter en was 1 duim het equivalent van 1 centimeter.

De weg van Heusden tot Werkendam kende dus een totaallengte van ruim 26 kilometer. Gemeten naar de maat bij Koninklijk Besluit van 1863 vastgesteld een afstand bijna 5 uur gaans (1 uur gaans = ± 5,5 km).

Het traject was als volgt. Ik citeer het bestek:

“De onderwerpeliiken weg zal een aanvang nemen aan de Wijksche Poort te Heusden en van daar strekken over de StadsWeg naar Heesbeen, en vervolgens door de Achterstraat over het Hoog van Heesbeen, door de Genderensche, Buitenste en Lootstraten, noordwaarts van de kerk te Genderen door de LageSteeg en den NieuwenWeg, vervolgens door de kom van het dorp Eethen en de Watermolensteeg naar het dorp Meeuwen.

Van daar over de Baanschestraat tot aan de herberg de HalveMaan, bewoond door Jan Huigen, vervolgens over de weg lopende ten noorden van het riviertje De Dusse, langs het Kasteel van Dussen en de Watermolen tot aan de Dussensche Sluis.

Wijders zal de weg strekken over den Dussenschen buiten en binnen Zeedijk van Oud Altena en den Werkenschendijk tot aan het begin van den Straatweg in het dorp Werkendam.” Einde citaat.

Graag nodig ik u uit voor een historisch tochtje over deze route, met dien verstande dat wij de afstand in aanzienlijk kortere tijd dan 5 uur gaans zullen overbruggen.

#### **6: Dit is het vertrekpunt van de weg bij De Wijkse Poort te Heusden met rechts de herberg met de toepasselijke naam Voermans Welvaren.**

Het deel bij de Wijksche Poort was destijds al bestraat maar diende te worden uitgebroken en voorzien van een nieuw zandbed van 2 palmen (20 cm) dik en herbestraat over een breedte van 3 ellen en met een tonrondte van 8 à 10 duim. Minutieus wordt verder beschreven dat de aansluitende aardenweg langs de binnenteen van de Hoogen rivierdijk eveneens op een breedte van 3 ellen diende te worden gebracht met een tonrondte van 15 duimen. (1 duim = 2,5 cm en de tonrondte betreft de voorgeschreven bolling van de weg ten behoeve van een goede waterafvoer). De aardenbaan over de Stadsweg (langs Oude Maasje) moest op gelijke hoogte gebracht worden met de kade aan de oostzijde van de weg, middels dunne lagen, fijn gescherfd en aangestampt, in totaal breed 5 ellen.

#### **7: Op deze kaart ziet u het traject Wijksche Poort - Heesbeen, onder meer over de Stadsweg langs het Oude Maasje, waar we bij Heesbeen op de eerste tolplaats stuiten**

Die breedte van 5 ellen werd ook aangehouden vanaf de Pruiwendijk tot aan de westzijde van het huis van Adriaan van der Steen, waar de Achterstraat naar Genderen begon, om vervolgens door de akkers van het Hoog van Heesbeen verbreed te worden naar 6 ellen. Hoewel geen onderdeel uitmakend van de provinciale weg werd Het Lage Steegje - de verbinding tussen de Heesbeensche Straat en de Achterweg naar Genderen - eveneens verhoogd tot aan de kruin van het aan de noordzijde naastgelegen voetpad en op het niveau gebracht van de brug over de Heesbeensche Wetering en verder verbreed van 6,50 tot 7,50 ellen.

**8: In Genderen, destijds bestaande uit 73 huizen en 570 inwoners, liep de weg via de Buitensche Straat en ten noorden van de Kerk - waar ook een tolplaats was - door De Loots Straatweg en het Laag Steegje. Via de Nieuwe Steegweg ging het door het Voorste - en Achterste Hoofdveld richting de kom van Eethen. Pas veel later zou het traject van de provinciale weg verlegd worden over de Genderense dijk en Kleibergsche straat.**

**9: Daarbij komen we in Genderen o.a. langs de boerderij van A.L. Branderhorst, die begin twintigste eeuw zou worden omgebouwd tot melkfabriek Op Hoop van Zegen.**

Onder Genderen en Eethen werd een wegbreedte van 7,50 ellen aangehouden. De kruin van de weg, vanaf de Achterstraat tot en met de Nieuwe Steegweg, diende in de Gendersche en Eethense Polder over de volle lengte één el en vijf duimen, respectievelijk één el boven het zomerpeil van de polder te liggen.

**10: In de nabijheid van de kruising Genderensedijk met de Nieuwe Steegweg naar Eethen stond aan de dijk deze fraaie korenmolen.**

De grond benodigd voor verbreding en ophoging moest betrokken worden van de weg zelf, daar waar deze breder of hoger was, of anderszins van bij- of zijwegen of van plekken door het Plaatselijk Bestuur aangewezen.

In Eethen, uitkomende aan de Drongelse kant van het dorp, gaat het dwars door de kom van het dorp naar Meeuwen.

**11: Daarbij passeren we de oude Hervormde kerk en pastorie van Eethen.**

Op dit traject diende de weg eveneens verbreed en opgehoogd te worden over een breedte van 7,50 ellen.

**12: Langs de molenwetering gaan we vanaf Eethen over de Watermolensteeg naar Meeuwen. Daarbij komen we voorbij het latere stoomgemaal De Peperbus, hier rechts op de foto.**

Deze oorspronkelijke watermolen stond ongeveer halverwege tussen Eethen en Meeuwen. Het doodlopende stuk van de provinciale weg onder Meeuwen heet thans de Molenweg en wordt veelal geassocieerd met de Meeuwense Witte Molen, maar herinnert tevens aan de oorspronkelijke oude benaming van deze weg: de Watermolensteeg.

**13: Bij dit latere stoomgemaal De Peperbus werd in 1920 door de Provincie in de weg een nieuwe brug aangelegd, waar op deze twee foto's druk aan gewerkt wordt.**

**14: Foto twee van de werkzaamheden bij het stoomgemaal**

In het bestek en voorwaarden werden ook diverse ijkpunten aangegeven die als maatstaf golden voor de uitvoering van de werkzaamheden. Zo was voor de hoogtebepaling van de weg tussen Eethen en Meeuwen de hoogte van het schoftgebint van het sluisje ten oosten van de Witte Molen maatgevend. Zoals wellicht bekend stond de Witte Molen toen nog aan de zuidzijde van de weg.

**15: Hier de Witte Molen op haar oorspronkelijk plek langs de provinciale weg**

De Witte Molen voorbij, naderen we Meeuwen

**16: Op deze kaart ziet u het traject van de provinciale weg onder Meeuwen**

In Meeuwen behoefde de weg weliswaar geen verbreding, maar toch werd er behoorlijk aan de weg gewerkt. Zo kreeg de oostelijke oprit in Meeuwen naar de hoger gelegen Dorpsstraat een afgevlakte hellingshoek van 25 op 1, terwijl de laagte in het midden van het dorp werd aangevuld. In die zelfde Dorpsstraat werd opnieuw tol geheven, ongeveer ter hoogte van de aansluitende weg naar Hoog-Meeuwen.

**17: Hier een prachtig plaatje van de grindweg, in Meeuwen Dorpsstraat geheten, omstreeks 1900**

Gaandeweg, het zal de Dussenaren in de zaal deugd doen, zijn we “ondertussen weer in Dussen”. Vanaf de stenen brug aan het westeinde van Meeuwen tot aan herberg de Halve Maan op de Baan in Dussen werd de weg op gelijke hoogte bewerkt. Onder Dussen kon de Provincie destijds kiezen voor een provinciale route zuidelijk langs De Dusse – welke weg thans voor een deel ten prooi is gevallen aan de ruilverkaveling en de aanleg van de N283 - of het traject langs de noordoever te vervolgen.

**18: Op deze kaart is nog goed te zien dat in die tijd zowel de Voor- en Achterstraat langs De Dusse ononderbroken vanaf Meeuwen en het Kasteel van Meeuwen doorliepen tot aan de Kornsche dijk**

De provincie koos er voor bij de Halve Maan van herbergier Jan Huigen De Dusse over te steken, waarbij de weg langs de noordzijde van het riviertje dezelfde breedte bleef behouden. Aan het einde van de Baan, bij de Baansche wetering, was wederom een tolplaats.

Op de Baan vond de provinciale weg tevens aansluiting op een andere provinciale grindweg van de streek, die van Capelle en het veer over de Oude Maas bij Dussen via de Diebrachtsche Straat en de Hilsche Steeg naar Andel liep. Deze grindweg vormde een belangrijke doorgaande Noord-Zuid route in de streek.

Maar terug naar De Baan onder Dussen.

**19: Hier een impressie van de situatie aldaar. Dit is het wegdeel De Bosschen vanaf het Kasteel van Meeuwen aan de noordzijde van De Dusse. Maar dit zal destijds ook het beeld van De Baan geweest zijn.**

**20: Deze foto laat de situatie zien van de Baanse Achterstraat zoals die er thans bij ligt, maar die oorspronkelijk aansloot op de Achterstraat van het Binnen en over een lengte van 545 meter meestal jaarlijks bezand werd door het waterschap Het Noordeveld.**

**21: Wat verderop langs De Dusse ligt de Voorste Hoek. Deze weg is nog redelijk in oorspronkelijke stijl bewaard is gebleven.**

**22: De twee foto's laten zien hoe vroeger - in de zomermaanden - de aanblik van de provinciale weg onder Dussen geweest moet zijn. Overigens wordt over beplanting van de wegbermen in het bestek van 1845 niet gerept. Gedurende de wintermaanden was het plaatje overigens stukken minder idyllisch, maar daar komen we later nog op terug.**

In het Binnen of Slotteind zoals het toen ook wel werd genoemd, ter hoogte van het Kasteel, kruiste men De Dusse opnieuw en werd vóór de Hoge Brug links afgeslagen.

### **23: Dit is de Hoge Brug over de zijtak van De Dusse**

Kleinere scheepjes konden onder deze brug doorvaren om hun lading aan De Sluis te laden of te lossen.

Op de kadasterkaart van 1832 wordt het water waarlangs we onze weg vervolgen de Gantel Rivier genoemd. Weldra zien we aan onze linkerhand de Zuideveldse Watermolen oprijzen, terwijl verderop de Dussensche Sluis ons wacht.

### **24: Hier de Zuideveldse watermolen langs de weg naar De Sluis te Dussen. Deze foto is vanaf de Sluiskant genomen. Achter het eikenbos achter de molen, waarvan sommige bomen een omvang van wel 3 meter bereikte, gaat het Kasteel schuil.**

Als de molen in bedrijf was, scheerden bij westenwind de wieken op hun vlucht vervaarlijk dicht langs de weg. Hierdoor werd langsdravende paarden wel eens schrik aangejaagd die daardoor op hol sloegen. En er kwamen veel paarden langs in die tijd. Héél véél paarden zelfs. In Dussen alleen al beschikte men in 1851 over maar liefst 452 van die viervoeters.

De molen werd in 1743 in Dussen gebouwd maar was toen al een ouder exemplaar, afkomstig uit Groningen en vermoedelijk daterend uit de periode 1650-1670. De molen van molenaar Cornelis van de Oven brandde af tijdens de Dussense kermis op zondagavond 13 september 1931. Volgens Het Nieuwsblad: “ontdekten voorbijgangers de brand, ontstaan als gevolg van baldadigheid, en hoewel de brandweer spoedig ter plaatse was, was er geen houden meer aan. Door de kermis, die opgesteld stond aan De Sluis, werd het schouwspel, waarbij de brandende wieken op een gegeven moment aan het draaien gingen, door een grote menigte gadenslagen”.

Dit gedeelte van de provinciale weg, de huidige Molenkade maar eertijds Molenstraat genoemd, werd slechts op gelijke hoogte bewerkt en voorzien van de vereiste tonronde.

Via een behoorlijk steile stoep (13 op 1) kwam men op de dijk waarbij middels een haakse bocht de nauwe doorgang van de Dussensche of Munsterkerksche Sluis moest worden overbrugd. Ondanks verwoedde pogingen van het gemeentebestuur van Dussen, hield de Provincie zich afzijdig voor wat betreft onderhoud en eventuele aanpassingen van deze sluisovergang. Wel werd een paar jaar later, in 1859, een plan opgesteld om de stoep te verlagen naar 25 op 1.

### **25: Op deze latere foto van De Sluis is nog goed de nauwe overgang aan De Sluis te zien. Links ziet u de sluismuur en de schamppalen.**

**26: Het traject onder Dussen met tolplaatsen bij de Baan en de Posthoorn. Het kaartje geeft duidelijk aan dat de provincie er anders dan nu destijds bewust voor koos om met de provinciale weg de kern van de dorpen - van kerktoren naar**



**kerktoren weet u nog - aan te doen. Men had onder Dussen immers ook de keus om het traject langs het riviertje De Dusse op de Kornsedijk te laten aansluiten. 27: Hier zijn we bij de voormalige tolplaats De Posthoorn aan geland, gesitueerd op de kruising met de Nieuwe Steeg naar Hank.**

Later toen de Nieuwe Steeg ook tot provinciale weg was opgewaardeerd, viel het pand ten prooi aan verbetering van de verkeersveiligheid op deze kruising van twee provinciale wegen. Ten tijde van de reconstructie van de grindweg (in 1845) werd het café uitgebaat door Adriaan Lensvelt en zijn vrouw Dora van Dinteren. Daarnaast onderhield Adriaan als karreman een geregelde dienst vanuit Dussen via Heusden naar Den Bosch. Daarbij vervoerde hij goederen – voornamelijk landbouwproducten – naar de Bossche markt, maar waarschijnlijk zal hij ook wel personen vervoerd hebben. Adriaan was dus een intensief gebruiker van de provinciale grindweg.

Het traject zoals dat in het bestek heette “over den Dusschense buiten- en binnen Zeedijk” (bedoeld wordt de huidige Dorpsstraat, Dussendijk en Kornse dijk) werd slechts uitgevlakt in dier voege dat buiten de hulpgraten nergens hellingen mochten worden gevonden van minder dan 25 op 1.

## **28: Herberg De Boerendans aan de Kornsedijk**

Zo'n doorgaande route was natuurlijk ideaal voor de vestiging van pleisterplaatsen. Reizen maakt nu eenmaal dorstig en hongerig. Aan de Korn was bijvoorbeeld deze herberg De Boerendans gevestigd. Overigens waren er in die tijd ontelbaar veel tapperijen of anderszins. Alleen al in Dussen waren in 1882 een veertigtal plaatsen waar drank werd geschonken en dat aantal was met de invoering van de wet op de drankbeteugeling van 1881 al aanmerkelijk teruggedrongen. Daarvoor waren er dus nog aanzienlijk meer. In de andere dorpen langs de provinciale weg was het overigens niet anders. De drank en dan vooral sterke drank vloeide rijkelijk in die tijd.

De thans langs de dijk naar Almkerk gevestigde klompenmakerij van Van Gennip bestond toen nog niet. Deze werd pas in 1872 opgericht. De eind negentiende - begin twintigste eeuw zo bloeiende klompenindustrie van Dussen werd destijds gevormd door 4 zogenaamde klompenfabrieken van: Antonie Merx uit Ammerzoden (later naar Oud-Beijerland getrokken) in de Dorpsstraat, Willem van Nunen aan de Loswal, Weduwe A. Vingerhoets in de Krekeldraai en Arnoldus van Gennip aan de Dijk. Deze 4 fabrieken hadden in totaal zo'n 50 medewerkers in dienst. Daarnaast waren er in Dussen nog een negental klompenmakerijen met gezamenlijk zo'n 20 arbeiders. In totaliteit waren er dus rond de 70 man werkzaam in deze ambachtelijke industrie. Het aantal eenmansbedrijfjes zou later nog toenemen. Tijdens de Eerste Wereldoorlog verschaftte de fabriek van Van Gennip werk aan een deel van de 184 Belgische vluchtelingen die in Dussen hun toevlucht hadden gezocht.

Echter, ten tijde van de reconstructie van dit provinciale wegtraject, in 1845 dus, was in Dussen de vlasteelt en de vlasverwerking van groter importantie dan de klompenindustrie. Zo waren er in 1857 in Dussen maar liefst 26 vlasserijen met in

totaal 89 arbeiders tegenover slechts 7 klompenmakerijen met in totaal 'n tiental werknemers. Na verloop van tijd kwam echter de klad in de vlasverwerking. In 1897 probeerden enkele niet met name genoemde “welgestelden” uit Dussen deze nog nieuw leven in te blazen, maar het initiatief bleek volgens het Gemeenteverslag niet levensvatbaar. Later zou aan de Korn wel het vlasfabriekje van Raams verrijzen. Een derde belangrijke werkverschaffer in die tijd was de sigarenmakerij. In Dussen had men de sigarenfabriek van Willem Hoffmans, die in de Dorpsstraat gevestigd was, dus aan de provinciale weg, doch die in 1888 afbrandde en niet meer werd herbouwd. Daarnaast waren er veel kleine en éénmansbedrijfjes verspreid door het dorp, maar vooral ook op De Baan.

### **29: We verlaten Dussen voor het traject onder Emmikhoven**

De grens met Emmikhoven passeren we door de Kornsche Sluis over te steken. Tot in de twintiger jaren werd de daar aanwezige uitwateringsgangel bevaren door kleine schepjes. Ze brachten kolen en turf en namen bieten, hooi en aardappelen mee terug. Het water diende tevens als drink- en spoelwater voor mens en dier. Aan de Kornsche Sluis was eveneens een tolplaats gevestigd. Thans gaat er de benaming van de weg over in Provinciale weg Zuid, vroeger heette het daar de Verlaatsche dijk.

Even later passeren we het Kornsche wiel, dat precies op de plek ligt waar in de zestiende eeuw de Ganswijksche Sluis lag. Uit vergelijking van oude kaarten blijkt dat tussen 1563 en 1637 deze sluis is weggespoeld, waarbij de diepe waterplas is ontstaan. Zoals te doen gebruikelijk werd de dijk er omheen gedicht.

### **30: De sigarenfabriek van B. Koekoek te Almkerk**

Ook in Emmikhoven was de sigarenmakerij nadrukkelijk aanwezig, zoals u op deze foto kunt zien. Hier de eigenaren en het personeel van sigarenfabriek B. Koekoek, gevestigd langs de provinciale weg een weinig vóór de Verlaatsche sluis. Een andere sigarenfabriek in Almkerk was die van Van Iperen.

### **31: Het Verlaat te Almkerk**

Verder gaat het langs het Verlaat, de tolplaats van Almkerk. Die tol zal geheven zijn in de herberg die over de sluis heen gebouwd was. Net als aan de Dussensche sluis was er buitendijks een los- en laadplaats voor de scheepvaart, de Pakking genoemd. Hier kwamen vooral marktschippers uit Dordt om landbouwproducten op te halen en turfschippers om hun vracht te lossen. Maar het Verlaat vormde ook een halteplaats in de doorgaande verkeersroute Utrecht-Breda

### **32: Hier zien we de schepjes voor anker liggen aan de Sluis in Almkerk**

Volgens overlevering moet hier in 1651 Amalia van Solms, de weduwe van Frederik Hendrik, onderweg naar Breda onthaald zijn door schout en schepenen van Almkerk.

Haar ontvangst kostte de Almkerkers de lieve som van maar liefst 70 pond en 11 stuivers. En dan te bedenken dat één pond in die tijd zes gulden waard was.

### **33: Paardenmarkt te Almkerk**

We noemden eerder al het grote aantal paarden dat men in die tijd er op nahield en dat van de wegen gebruik maakte. Geen wonder dat er dus ook een levendige handel in paarden bestond. Beroemd was de Almkerkse paardenmarkt die jaarlijks op 8 juni werd gehouden. Veel kooplui kwamen op Almkerkse paardenmarkt af, vooral ook uit Frankrijk. Een aanvoer van 800 tot 1.000 paarden was op zo'n dag geen zeldzaamheid.

### **34: Het traject Uppelsche - of Verlaatsche Dijk onder Almkerk**

De weg gaat verder over den binnen Zeedijk van Oud Altena, thans Provinciale Weg Noord, naar Uppel. Na Verlaatsche dijk ging de benaming over in d'n Doorn om bij de stoep van de Groene steeg te veranderen in Uppelsche dijk, in de volksmond Ippelsche dijk genoemd. Uppel een pareltje aan de provinciale weg. Helaas ontbreekt ons de tijd om daar nu verder op in te gaan. Wel een plaatje van de

### **35: Uppelsche - of Verlaatsche Dijk onder Almkerk. U begrijpt dat het ondanks de inspanningen van de Provincie 's winters bepaald geen pretje was om over zulke wegen te reizen.**

De voormalige zeedijk lijkt hier niet zo erg hoog, maar dat komt ook doordat het buitendijkse land in de twee eeuwen totdat het werd ingedijkt zo'n anderhalve meter is opgeslibd.

Uppel was ook zo'n typisch voorbeeld van aaneengeregen uitspanningen langs de Provinciale weg. Aan het einde van Uppel, ter hoogte van de Tol, waren maar liefst drie café's: Het Witte Paard, In het Zwarte Paard en De Koning van Pruisen. We overbruggen de Zevenbansche Sluis en gaan verder tot aan de kruising met de Rijksweg (De Tol) in de gemeente De Werken thans Sleeuwijk.

### **36: Een situatietekening van De Tol omstreeks 1850.**

In dezelfde periode dat de weg werd gereconstrueerd was men aan De Tol druk in de weer met de bouw van een fort in de vorm van een lage toren: Fort Altena. Pas later zou Fort Altena worden verbouwd en uitgebreid tot Fort aan de Uppelschedijk zoals wij dat nu kennen. Dat betekende wel dat de talrijke bebouwing aan de dijk in de omgeving van fort diende te verdwijnen. Alles wat binnen een bepaalde schootsafstand van het fort lag, diende gesloopt te worden (Kringenwet van 1853).

### **37: Hier een foto van de van De Tol bij Sleeuwijk op een later tijdstip.**

Aan de Tol waar de provinciale weg de Rijksweg kruiste, stonden een herberg en schuin daar tegenover een Tolhuis voor het heffen van rijkstol. In de herberg van Verhoeven kon ook overnacht worden en van paarden gewisseld. De herberg was

echter niet bestand tegen de verschrikkelijke storm die in 1937 aan de Tol huishield. Het tolhuis moest later het veld ruimen voor de aanleg van rijksweg A27. Ook het befaamde Vinkenburg dat in 1845 aan Gerrit van Drunen toebehoorde en waarover onlangs een geschiedschrijving van verschenen is, lag aan de Tol.

### **38: Tot slot het traject Werkensche Dijk tot aan de Straatweg van Werkendam**

De provinciale weg buigt hier met de dijk mee naar het westen af. De Uppelsche dijk gaat er over in De Schans als onderdeel van de Werkenschen Dijk, waarbij De Schans verwijst naar het voormalige Fort de Werken aldaar.

Even voorbij de kruising met de rijksweg lag de Sleeuwijksche Sluis. Vlakbij de Sluis stond de hoeve Oude Schans van Otto Walraven en even verderop, tegenover de Schenkeldijk, het stamhuis van het geslacht Ippel.

### **39: Hoeve de Oude Schans van Otto Walraven die bij de storm van 1937 verloren ging**

Net als voor de Kornsche – en Uppelsche dijk waren de instructies ten aanzien van de reconstructie van de weg over de Werkense dijk vrijwel identiek. Omdat daar dus niet zoveel over te vertellen valt, een anekdote over een bewoner van deze dijk.

De zoon van Otto Walraven, Huig, hoefde niet zelf op het land te werken, hij gaf leiding aan het personeel. Hij jaagde graag en liep altijd met een geweer. Soms schoot hij in de lucht en maakte dan de rake opmerking: “niet geschoten is altijd mis”. Op een dag haalde de knechts een grap met hem uit, door een opgezette reiger in het land uit te zetten. Na vier keer mikken trof Huig uiteindelijk doel, waarbij hij tot de ontdekking kwam dat men hem een flinke poets had gebakken. Huig kon het wel waarderen.

### **40: Hier ziet u het stamhuis van het geslacht Ippel aan de Werkensche dijk, tegenover de Schenkeldijk, dat in 1845 bewoond werd door Huibert van der Meijden.**

Vandaar gaat het door tot aan het begin van de Straatweg van het dorp Werkendam (Hoogstraat). Ook voor dit traject werd de bestaande breedte aangehouden, het wegdek uitgevlakt en van de vereiste tonrondte voorzien.

### **41: De Werkensche dijk anno 1900 met kruidenier Joost de Keizer met hondenkar**

Hoewel niet overal even ingrijpend, zeker voor wat betreft het dijkdeel van Dussen naar Werkendam, mag de heraanleg in 1845 toch best een belangrijk en omvangrijk infrastructureel project in onze streek genoemd worden. Vooral als je bekijkt welke hulpmiddelen de uitvoerders ten dienste stonden.

Het gereedschap voor de meetwerkzaamheden bestond uit een simpele meetketting, lang 20 ellen, het glazen waterpas met bakens, twee dubbelde en twee enkele ellen, en twee maatstokken van 2,50 ellen naar orde verdeeld en geleverd. Voor de uitvoering van de werkzaamheden had men schop, spa, grindkrabber en kruiwagen

ter beschikking. De aanvoer van materialen gebeurde met paard en wagen. Voor het overgrote deel was men aangewezen op de spierkracht van de arbeiders.

**42: Hier een foto uit archief van de PWS waaruit blijkt dat de kruiwagens en schop, maar vooral spierkracht de belangrijkste hulpmiddelen waren in die tijd. Toezicht is er ook voldoende, maar wellicht was dat vanwege de foto.**

In de weg lag een veelvoud aan kunstwerken in de vorm van bruggen, sluizen, heulen en duikers. Slechts voor een klein deel waren deze eigendom van de Provincie. Zo waren bijvoorbeeld de uitwateringssluizen in de dijk van Dussen naar Werkendam allen in bezit van de waterschappen, wat ook gold voor een groot aantal stenen - of houten bruggen en houten -, ijzeren -, of potbuizen duikers. Soms hadden ingelanden of gemeentes een onderhoudsverplichting. Voor zover de kunstwerken wel van de Provincie waren, werden deze hersteld en een viertal nieuwe duikers aangelegd. Deze werkzaamheden werden als meerwerk aangemerkt, doch de tarifiering hiervoor was uitdrukkelijk in het bestek vastgelegd.

Na voltooiing van de aarden onderbaan konden bij goed weer de bovenlagen worden aangebracht. De onderlaag van de weg bestond uit 6 duimen dik biggelzand of grind en nadat deze laag een zestal weken bereden was, kon de toplaag van gehorde of gewassen grind (rivier- of berggrind van een bepaalde grootte zonder klei- of zanddelen) aangebracht worden ter dikte van 6¼ duim, in totaal 4.000 kubiek ellen voor de eerste laag en 3.300 kubiek ellen voor de toplaag. Daarbij werden de kanten van de weg minder dik bezand dan het midden, doch wel dusdanig dat 150, respectievelijk 125 kubiek palmen, per strekkende el werd gebruikt voor de twee lagen. Vóórdat een en ander werd opgebracht, diende de aannemer monsters aan te bieden ter keuring.

De toeritten van de zij- en bijwegen, volgens het bestek ongeveer 80 in aantal, diende op hoogte te worden gebracht en voorzien van een laag puinslag van 15 duimen om hierdoor zoveel mogelijk het slijk van de grindweg te weren.

De aanleg van de aarden baan moest uiterlijk 15 mei 1845 gereed zijn. Van half juni tot half augustus diende de onderlaag van het aangevoerde biggelzand aangebracht, terwijl half september gestart moest worden met de toplaag. Eerste oplevering uiterlijk 1 oktober 1845. Het gehele werk moest dus binnen een tijdsperiode van ongeveer een half jaar geklaard worden. En dat bij een maximale werktijd van tien uren per dag, terwijl op zon- en feestdagen niet aan de weg gewerkt mocht worden. Verder was het voorgeschreven dat alleen arbeiders met de Nederlandse nationaliteit te werk gesteld mochten worden.

**43: Wegwerkers bezig met onderhoud aan de weg.**

Tijdens de werkzaamheden werd de weg zoveel mogelijk opgehouden doch indien noodzakelijk in gedeeltes ook afgesloten, echter niet zonder voorafgaande kennisgeving aan weggebruikers. Bovendien was de aannemer verantwoordelijk voor de veiligheid der passage.

De finale oplevering was één jaar na de eerste oplevering, op 1 oktober 1846 dus, terwijl de vier volgende jaren het gepleegde onderhoud twee maal per jaar zou worden beoordeeld.

Helaas heb ik niet kunnen achterhalen wie uiteindelijk de wegwerkzaamheden heeft aangenomen en uitgevoerd, noch welk bedrag hiermee gemoeid was.

## **Beheer en onderhoud**

### **44: Nog een foto uit het archief van Prov.Waterstaat die overigens niet specifiek betrekking heeft op de werkzaamheden aan de weg tussen Heusden en Dussen, maar wel een goed sfeerbeeld weergeeft. Rechts, met bolhoed, de opzichter van de Provinciale Water Staat**

Ten behoeve van het onderhoud in het eerste jaar werd 3.000 kubiek ellen gehorde grind op meerdere plaatsen langs de weg opgeslagen dat door acht in vaste dienst aangestelde wegwerkers werd benut om de weg te onderhouden. Voor het onderhoud ontving de aannemer 10 cent per strekkende el per jaar. Een onderhoudsvergoeding die door de provincie op de gemeentes werd verhaald.

Voor meerwerk waren dagtarieven vastgesteld bij een tienurige werkdag: steenhouwer 1,50 timmerman of metselaar 1,10 en stratenmaker of verwer 1,00, aardewerker, arbeider of opperman 0,70, jongens <16 en werkvrouwen 0,45. Kar met paard en voerman 1,70. Biggelzand kost 3,00 per kubiek el en gehorde of gewassen grind 4,20. Een last puin van 2.000 pond doet 5,00

De aanneemsom werd in 5 termijnen afgerekend a.d.h.v. afrekenstaten waar ook de voortgang van het werk uit afgeleid kon worden. De onderhoudsvergoeding voor de gehele weg was 2.633,00 per jaar.

Na afloop van het laatste contractuele onderhoudsjaar, in oktober 1850, werd voor de rest van het jaar het onderhoud uitbesteed aan aannemer Stephanus Trügg uit Rosmalen voor een bedrag van 1.973,12

In 1851 werd het reguliere onderhoud opnieuw aanbesteed; ditmaal voor een totaal lengte van 26.795 ellen doch met belangrijk minder grind aanvoer (1065 kubiek el) en in plaats van acht slechts vijf wegwerkers. Voor de opslag van de grind werden onder meer twee legplaatsen gecreëerd op de dijk onder Dussen. Het materiaal werd via het haventje van Dussen aangevoerd. Inclusief wat meerwerk (180 gulden) te Dussen aan het talud van de Molenvliet, werd het contract uitbesteed voor 4.437,75.

Dat veranderde de eerste jaren daarna niet zo veel. Acht jaar later, in 1859, werden de jaarlijkse onderhoudskosten nog steeds begroot op 4.500 gulden per jaar. Daar stond een inkomsten voor de provincie tegenover aan tolgelden van slechts 690 gulden

Naast provinciale wegwerkers kende ook de gemeentes hun wegwerkers.

In 1862 is G. Kivits in Dussen als zodanig aangesteld. Twee jaar later krijgt hij hulp van C. van Moergestel. In 1915 wordt F. Meijers als wegwerker opgevolgd door A. van Mierlo. En in 1927 is A. Meijers wegwerker tegen een jaarwedde van 832 gulden.

Wegwerkers werden in 1866 in verband met het uitbreken van de veepest ook aangesteld als onbezoldigd veldwachter, maar dat werkte volgens het gemeenteverslag van Dussen niet bijster.

Naast wegwerkers waren er nog de sluiswachters. In Dussen aan de Munsterkerksche Sluis in 1862 H van de Velden die tevens touwslager was, in 1865 vervangen door G. van Biezen, die op zijn beurt in 1868 werd opgevolgd door Gerrit Poel de vader van Kobus Poel. Deze werd ook in 1879 als zodanig benoemd voor een jaarwedde van 12 gulden, maar in 1882 nam G van Biezen die taak weer over.

#### **45: Nog een foto uit het archief van PWS, van wegwerkers, overigens uit een latere periode.**

Wellicht werd de aanstelling van wegwerkers als pseudo-veldwachters ingegeven door hun uniform met pet. Beiden door hen zelf echter danig bekritiseerd. “De kiel werd qua netheid en doelmatigheid totaal ongeschikt geacht, omdat geen acht genomen werd op de lichaamsbouw van de diverse dragers. De pet was niet waterdicht en door gebrek aan kwaliteit bleef van het hoofddekseel na enige tijd slechts een vormloze massa over”. Door hun uitdossing werden wegwerkers ook wel gekscherend petroleumboeren genoemd. Niet bepaald bevorderlijk voor het gezag en het ontzag voor deze publieke functie.

In 1859 ging de provincie akkoord met een verzoek van de gemeente Dussen om de weg nabij de Sluis te verbeteren. Zo werd de steile helling van 13 op 1 afgevlakt tot 25 op 1 en werd de weg verbreed, begroting 500 gulden. Het werk werd uitgevoerd door aannemer Antonie Smits uit Andel.

Herhaalde verzoeken tot reparatie van de zonnewachter of noordelijke frontmuur van de sluis zelf werden echter categorisch afgewezen als zijnde niet voor rekening van de Provincie. In eerder instantie waren ter verbetering van de overbrugging van de Sluis schamppalen en leuning, kosten 30 gulden, geplaatst. Dit uit het oogpunt van veiligheid voor het passerend verkeer, doch daarmee was voor de Provincie de zaak afgedaan. In zijn onpartijdig oordeel over de slepende kwestie verweet de arrondissementsingenieur de gemeente zelfs “zich aan laakbare overdrijving schuldig te maken” voor wat betreft de verkeersveiligheid bij het oversteken van de sluis.

De gemeentes bleven echter de staat van onderhoud van de weg voortdurend kritisch volgen. In 1860 klaagde de gemeente Dussen over de slechte toestand van de weg, vooral ter hoogte van de Sluis, “alwaar men elkaar vooral ’s winters niet langer droogvoets kan passeren”. Een jaar later was men echter weer tevreden.

Door diezelfde Gemeente Dussen werd in 1869 een aanvraag van C. van Dijk Jzn. Om een woonhuis te mogen bouwen over de noordelijken vleugel van de Sluis - naar model van Het Verlaat in Almkerk - tot tweemaal toe afgewezen.

In 1875 werd door Provincie opnieuw een aantal kunstwerken in de weg onder handen genomen. Vernieuwd volgens bestaande constructie werden: de Steenen Bruggen bij

het huis van Adriaan van den Biesheuvel en nabij de Korenmolen in Genderen, de duiker in de oprijlaan van de burgemeester van Eethen en bij het huis van weduwe Verdoorn aldaar.

De overwelfde Steenen Bruggen bij de Korenmolen van Meeuwen en bij de woning van de weduwe C. van Waerdhuizen en die bij Kasteel Dussen werden hersteld en verbreed. Die bij het Kasteel zelfs tot vijf meter omdat deze verbindingsbrug over De Dusse niet alleen van weerszijden, maar ook van 4 kanten werd aangereden. Totale kosten bedroegen 6.639,15 De werken werden uitgevoerd door aannemer Joppen Roubos Jzn uit Woudrichem die tussen juli en november de gehele klus klaarde.

Aan de Sluis in Dussen liet de gemeente in 1868 de slagbalk vernieuwen (kosten 800 gulden) en in 1876 de sluisdeuren. In 1877 werd een heining van zes meter geplaatst op de zuid-westelijke sluisvlegel en bekostigd door de gemeente mits men vrijstelling kreeg van kaaigelden voor de aanvoer van zand en grind voor de gemeente.

In de loop van twintigste eeuw volgden een groot aantal verbeteringen aan de weg, waarvoor talrijke belendende percelen grond of delen er van werden aangekocht of onteigend.

Zo werd in 1902 de weg in Meeuwen van klinkers voorzien, waarbij tevens een gevaarlijke bocht werd afgesneden. In Genderen en Eethen werd de weg aanmerkelijk verbreed en in Dussen meer rechtgetrokken. Provinciaal opzichter Wijnands uit Heusden werd als pleitbezorger in het Heusdens Nieuwsblad geprezen voor zijn inzet dienaangaande.

In 1907 werd het deel onder Dussen nabij het raadhuis gereconstrueerd en van klinkers voorzien. Op 6 augustus 1907 vond de aanbesteding plaats waarvoor aannemers uit Sliedrecht, Hardinxveld en Tilburg inschreven, maar ook T.A. v.d.Pluijm uit Dussen en Matheus Bakkeren uit Princenhage. De laatste werd als laagste inschrijver het werk gegund voor 3.880 gulden. De gemeente liet bij die gelegenheid de sluis, die niet langer meer dienst deed, afbreken en vervangen door een buisleiding van 97 meter. Hierdoor creëerde men een dorpsplein voor de R.K. kerk, Raadhuis en het aan de overzijde gelegen Hotel De Zwaan, waarmee de dorpskernfunctie van de Sluis werd opgewaardeerd. Hierbij lag overigens het gemeenteraadslid Van Beurden behoorlijk dwars. Als uitbater van Hotel van Beurden, vond hij dat Hotel De Zwaan en de Koppelpaarden nogal bevoordeeld werden ten opzichte van andere hoteliers in het dorp.

Bij dezelfde aanbesteding werd dit werk gegund aan A.H. en H.A. v.d. Pluijm uit Dussen voor een bedrag van 5.894 gulden, waarmee zij ver onder de inschrijving van bijvoorbeeld de Werkendamse aannemer F. van Varik van 7.525 gulden bleven. Echter vier jaar later bleek dat de buizen niet stevig genoeg waren en moesten reparatiewerkzaamheden worden uitgevoerd, waarbij er 16 buizen vervangen diende te worden. Het opzicht bij dit herstelwerk werd gevoerd door eerdergenoemde Wijnands uit Heusden.

Al een wat ouder plan, daterend van 1903, om de Krekeldraai recht te trekken verdween als te kostbaar definitief in de ijskast. Wel werd in 1909 de overwelfde stenen brug bij het Kasteel vervangen door een brugdam met buisleiding (de huidige geel heining). Dit werk werd uitgevoerd door P. de Jong uit Hardinxveld voor een



bedrag van 1.165 gulden. Ook werden diverse verbeteringswerkzaamheden verricht aan het weg over de dijk naar Almkerk/Werkendam. Zo werd in 1936 als onderdeel van de werkverschaffing de dijk vanaf De Posthoorn in Dussen tot aan De Tol in De Werken verbreed en van een nieuw wegdek voorzien. Tevens werden daarbij de reeds aanwezige elektriciteitsmasten meer de berm in verplaatst.

In 1921 werd de dijk bij Uppel van een nieuwe verharding voorzien. Bij die werkzaamheden had de voortschrijdende techniek inmiddels haar intrede gedaan.

**46: Dat ziet u op deze foto van de wegwerkzaamheden onder Uppel uit 1921 compleet met stoomwals en werkvolk. Ook enkele Uppeldijkers staan op de foto.**

In 1927 werd de provinciale weg in het Binnen te Dussen belangrijk opgeknapt. En in 1934 werd besloten het traject van de weg tussen Genderen en Eethen te wijzigen. In plaats van de Nieuwe Steegweg, achteraan in Eethen uitkomende, gingen de Genderensedijk en de Kleibergsche straat voortaan onderdeel uitmaken van de provinciale weg. De Genderensedijk is een heel oud dijktracé dat in de periode 1432-1435 werd opgeworpen tussen Andel en Drunen onder de naam Zoutendijk, dus nog vóór dat de Mosterddijk en Kornshedijk werden aangelegd. Beiden wegen werden als onderdeel van de provinciale weg van 5,50 naar 9,00 ellen verbreed, als gevolg waarvoor een aantal percelen door de Provincie werden aangekocht.

### **Spoor-en tramweg plannen**

Het blijkt dat de Provincie bij de beoordeling van latere spoor- of tramwegplannen de aansluiting op het provinciaal wegenplan goed in ogenschouw bleef nemen. In 1898, 1899 en 1902 werd geprobeerd een tramlijn aan te leggen in het zuidelijk deel van het land van Heusden en Altena, wat door gebrek aan onderlinge samenwerking tussen de gemeentes mislukte.

**47: Hier ziet u een van die spoorwegplannen**

Waarbij de spoorlijn langs de Rijksstraatweg naar Almkerk afbuigt en vandaar dwars door Den Duyl, waar station Dussen is voorzien, via Den Hill, door de Eethense en Genderense Polder langs Aalburg naar Heesbeen/Heusden voert en waarbij voor ieder dorp een stopplaats is voorzien. Een beetje onzinnig plan, dat op veel weerstand stuitte bij de boeren - het vee zou schrik aangejaagd worden door de stoomlocomotief – en dat het dan ook niet haalde.

In 1906 vroeg de Zuider Stoomtrammaatschappij een concessie aan voor de aanleg van twee spoorlijnen: Geertruidenberg-Werkendam en via Dussen, Meeuwen, Eethen, Genderen naar Heusden, doch ook dit plan mislukte.

Nieuwe spoorwegplannen ontstaan in 1920-1921 op initiatief van de Locaalspoorwegmij Midden-Brabant voor een lijn Geertruidenberg-Gorinchem met een zijtak via Dussen naar Heusden/Vlijmen, lengte 38 km, aanlegkosten 140 mille per

km, totaal kosten exclusief spoorbrug over de Maas geschat op 2,5 miljoen. De bewoners diende 15 cent per hoofd bij te dragen en de waterschappen 1,50 per hectare. Er was een station voorzien aan De Tol, de kruising van de provinciale weg met de rijksweg. Er werd echter gepleit deze halte meer nabij het dorp Werkendam te brengen, en een extra stopplaats te creëren voor de bewoners aan de Uppelsche Dijk, Almkerk en Emmikhoven ter hoogte van de kruising van de spoorlijn met de Kruissteeg. Onder Dussen kruiste de voorziene spoorlijn de provinciale weg nabij Muilkerk, alwaar een stopplaats gewenst werd geacht voor de bewoners van Dussen. De exacte plek voor dit spoorwegstation van Dussen moet ik u echter vooralsnog schuldig blijven.

## **Toekomstplannen wegen Noord-Brabant**

Al ruim voor de Tweede Wereldoorlog ontstond er behoefte aan verbetering voor belangrijkste zuidelijke doorgangsroute in de streek. Echter in 1930 gaf de PWS nog te kennen dat de provinciale weg Heusden - Dussen, onderdeel van het provinciaal wegenplan, stellig verbeteringen zou ondergaan waarbij ook het wegdeel Dussen - Werkendam de nodige aandacht zou krijgen, maar dat men niet illusie mocht koesteren dat e.e.a. snel zou worden omgebouwd. De weg van Dussen naar de Straatweg (Nieuwe Steeg) kon eveneens op dat moment nog niet door provincie worden overgenomen.

### **48: Het vernieuwde provinciaal wegenplan uit 1938**

In het vernieuwde provinciaal wegenplan uit 1938 was de Nieuwe Steeg echter als zodanig wel opgenomen. De weg bestond vanaf die tijd uit twee aparte delen. Het provinciale wegdeel vanaf de Heusdense brug tot aan de Rijksweg te Hank, dus inclusief de Nieuwe Steeg. En een apart traject vanaf de Nieuwe Steeg, bij de Posthoorn in Dussen, tot aan het dorp Werkendam, dat onderdeel was geworden van het zogenaamde tertiaire wegenplan van de provincie.

In tegenstelling tot wat wel eens beweerd wordt, bestonden er op dat moment - we spreken over 1938 – nog geen plannen tot aanleg van een compleet nieuwe doorgangsroute door het zuidelijk deel van de streek. Deze plannen zouden pas ná de Tweede Wereldoorlog tot ontwikkeling komen.

### **49: De Sluis (sub-titel slide)**

#### ***De Sluis***

#### **Voormalige dorpskern van vooroorlogs Dussen**

Bij onze tocht over provinciale weg Heusden-Dussen-Werkendam zijn we in Dussen ook de nieuwe kern van het dorp aan De Sluis gepasseerd. De naam is een afgeleide van de daar aanwezige Munsterkerksche Sluis. Voor het ontstaan van een sluis (waarvan de oudste vermelding dateert van 1622, maar die van veel oudere datum is) op die specifieke plek in de Kornse dijk gaan we even terug naar de situatie van vóór de St. Elisabethsvloed.

## **50: Kaart van Ramaer van de situatie vóór St. Elisabethsvloed met De Dusse en De Middelt**

Op deze kaart ziet u vanaf Muelkerk twee waterlopen in zuidwestelijke richting Monsterkerk, respectievelijk Mosa Antiqua lopen, namelijk De Dusse en De Middelt. Mijn theorie is dat ná de vloed **beide** waterlopen, weliswaar in een enigszins veranderende bedding, weer zijn teruggekeerd; het laagste punt in het landschap blijft immers ook na een overstroming in tact. Van De Dusse is bekend dat de stroombedding zich na de vloed heeft verlegd naar de achterzijde van het Kasteel. Doch mijn mening is dat daarmee ook de samenvloeiing met De Middelt tot stand gekomen is, waarmee De Dusse een aftakking kreeg in zuidelijke richting, de voormalige Middelt dus.

## **51: De kaart van Sluijter waarbij De Dusse en De Middelt zijn samengevloed**

Na de aanleg van de Kornsedijk ontstond deze situatie waarbij de loop van De Dusse werd afgesneden door de dijk maar een weinig ten westen van het Kasteel een aftakking naar het zuiden kreeg (de oude loop van De Middelt) die de Dussensche - of Rivier Gantel zou gaan heten. Een naam afgeleid van het werkwoord affgankelen of affgantelen in de betekenis van het doen afvloeien van overtollig polderwater bij afgaand tij door een stroomgeul. Daar waar deze gantel geblokkeerd werd door de nieuwe dijk, werd een sluis gebouwd: de Munsterkerksche Sluis.

Vanwege de nog steeds regelmatig terugkerende wateroverlast, zochten mensen bij voorkeur een woonplek op een hoger gelegen dijk. Door de aanwezigheid van een Sluis en een bescheiden haventje waar schepen konden laden en lossen ontstond er enige bedrijvigheid op die plek. Bovendien, in 1711 kocht de heer van Dussen Munsterkerk, Jean Louis van der Schueren van Hagoort, een huis met 25 roeden land en dijkkaveling buitendijks aan de Dussense Sluis en de Dussense Gantel, om dit vervolgens aan de R.K. Dussense parochie te verhuren. Het huis werd vermoedelijk uitgebreid met een grote schuur die als kerk kon dienen. In 1757 schonk de graaf van Groesbeek de R.K. gemeente het huis en erve in eigendom “waarin thans de R.K. dienst wordt gehouden en de pastoor zijn residentie heeft, ende gelegen ten westen de Gantel en ten noorden de dijk” staat in de akte beschreven.

## **52: De kadasterkaart uit ± 1831 van de situatie aan De Sluis, Centraal de R.K. Kerk met aangebouwde pastorie**

Deze beschrijving strookt echter niet met de plaats van de in 1826 belangrijk vergrote kerk. Op deze kadasterkaart van de Sluis uit ± 1831 staat de pastorie en kerk namelijk ten zuiden van de dijk en oostelijk van de Gantel. De plek van de kerk klopt echter weer wel met de beschrijving van de aankoop van een huis en erf door Van der Schueren van Hagoort in 1711.

Hoe dan ook, waar een kerk stond, verrees in die tijd al snel een herberg en wel op de plek schuin tegenover de kerk. Een herberg die ook werd gebruikt als Raadkamer. In 1795 was Jan Reyerse van de Pluijm hospes in het Rechthuis van Dussen. Later werd Jacobus de Wit eigenaar om nog later over te gaan in handen van Willem Heesels die het etablissement in 1892 onder de naam De Gouden Leeuw dreef, maar toen was het inmiddels geen Raadkamer meer.

Aan de Rommegatse dijk, direct naast de kerk op de plaats waar later de nieuwe pastorie zou verrijzen dreef Simon Frans Lensvelt in 1831 een tapperij. Daar tegenover woonde de weduwe Richard Lensvelt met behoorlijk wat land achter haar huis. Land dat later aan de kerk zou toevallen en als Kerkeweide te boek stond. Dit is de plek van het oude voetbalveld van Dussense Boys.

## **De brand van 1842**

In 1842 voltrok zich echter een ramp aan de Sluis. Een hevige brand verwoestte het nieuwe hart van Dussen, dat op oude kaarten veelal werd aangeduid met de toevoeging Munsterkerk. De oude Rotterdamsche Courant van 21 april 1842 deed kort verslag over de grote brand van 1842.

“Te Dussen bij Woudrichem is in den nacht van den 13de op de 14de dezer (april) in eene boerenwoning brand ontstaan en zoo hevig toegenomen, dat vijf huizen en schuren benevens de fraaije roomsch-katholieke kerk en pastorij daardoor in asch zijn gelegd.”

De brand was ontstaan in de boerderij van C. Rombouts, gevestigd op de plek waar nu De Koppelpaarden staat. Landbouwer Cornelis Rombouts behoorde tot de notabelen van Dussen en was getrouwd met Mechelina van Kooten, de oudste dochter van Anthonij van Kooten telg van ‘n eveneens vooraanstaand en bemiddeld boerengeslacht in het Dussense.

De brand zou door kwaadwilligen zijn aangestoken. De brand sloeg over naar het R.K. kerkgebouw aan de overkant van de straat. Ook de pastorie van pastoor Theodorus Mikkers, aan de westzijde tegen de kerk aangebouwd, en vijf andere in de buurt gelegen huizen gingen in vlammen op. Gelukkig konden uit de kerk en pastorie de meubels, boeken, ornamenten en zelfs de vier kruiswegplaten gered worden. Ze werden nota bene “door een protestant aan de vlammen ontrukkt” noteerde de pastoor in zijn parochiememoriaal

De kerk was pas enige jaren daarvoor, in 1826, belangrijk uitgebreid; ze had een toren en een orgel. Noch van het kerkgebouw, noch van de pastorie vermocht men iets te redden. Gelukkig waren beiden goed verzekerd. De heer van Dussen Charles I de Croix, stond dankzij de tussenkomst van rentmeester Richard Stael, een deel van het kasteel af voor het verblijf van de nieuwe pastoor Henricus van Gennip. Op de notenwei naast het Kasteel - wat nu kasteeltuin is - mocht een noodkerk worden opgetrokken. Ondertussen werd aan architect Kraft de opdracht verstrekt om een ontwerp te maken voor een nieuwe kerk met pastorie. De pastoor reisde verscheidene

keren naar Den Haag om er subsidie los te krijgen. Eerst werden de plannen afgewezen, omdat ze “te grootsch” waren, maar nadat op de kosten was besnoeid verleende het Ministerie van Rooms-Katholieke Godsdienst een subsidie van 8.000 gulden. De gemeenteleden droegen ook nog eens 7.000 gulden bij en Richard Stael schonk een bedrag van 2 mille. De pastoor schreef: “De kerk heeft aan hen ook te danken het bepleisteren der muren, het verven der Altaren, geheel het meublement en de twee kleine Altaren.” De familie Sprangers schonk eveneens 2.000 gulden, onder andere voor de aankoop van het kleine Altaar.

Toch ging niet alles van een leien dakje, want volgens de pastoor was: “het kluchtigste van al, dat zij die wel konden maar niet wilden bijdraagen het meeste praten.” De publieke aanbesteding voor de bouw van een nieuwe kerk vond plaats op 4 januari 1844 en werd gegund aan de firma J. van Laarhoven en G. de Zwart te Raamsdonk voor 9.755 gulden. De bouw begon direct met tegenslag. Doordat de fundamenten aan de zuidkant waren verzakt, moesten die opgegraven en afgebroken worden en er moest geheid worden, wat gepaard ging met hoge onvoorziene kosten. Toch was de kerk in 1845 gereed en kon op 29 mei door bisschop Johannes Zwijsen plechtig worden geconsacreerd, terwijl tevens het ‘Roomsche’ kerkhof werd ingezegend. Twintig jaar later zou het kerkhof opnieuw worden aangelegd.

Het was de periode van de katholieke emancipatie, ook in Dussen. Dat uitte zich in de oprichting van diverse religieuze verenigingen zoals de Congregatie van deugdzame personen voor meisjes (in 1848) en de Broederschap van het Allerheiligste voor mannen. Hieruit ontstond ook de processietraditie die in Dussen in later jaren een grote vlucht zou nemen en waar ik u bij een volgende gelegenheid graag eens wat over wil vertellen. Het was ook de tijd van de volksmissie, waaruit de Broederschap van de aanbidding werd opgericht en in 1863 werd de Vincentiusvereniging gesticht die de (R.K.) liefdadigheid in praktijk bracht.

**53: Dit zijn de leden van Vincentiusvereniging in 1938 (bij het 75-jarig bestaan) met voorzitter Toon van Honsewijk en verder Jord van Beurden, Gerrit v.d.Pluijm, Leo van Moergestel, Piet van Schendel, Piet van Mierlo, Bertus Simonis en Toon van Dijk**

Het rijke roomsche leven kreeg echter ook gestalte door de realisatie van een aantal nieuwe gebouwen. In 1861 werd in het Rommegat door de congregatie van de Zusters van Liefde het klooster Huis van Sint Petrus Stoel met kapel en lokalen voor meisjesonderwijs gesticht, later gevolgd door de aanbouw van een Gasthuis (in 1872) voor bejaarden en weeskinderen en een compleet nieuwe meisjesschool. Ook werd de kerk steeds verder verfraaid door giften en legaten van welgestelde parochianen. Door deze talrijke giften en legaten kon tevens de lening voor de bouw van de kerk worden afgelost.

**54: Het klooster St. Petrus Stoel gezien vanuit de Kerkstraat (Rommegat)**  
**55: Het klooster St. Petrus Stoel maar nu vanaf De Kerkeweide (voetbalveld)**

Ook de burgerlijke overheid bleef niet achter. Op 4 augustus 1881 werd door burgemeester Sprangers de eerste steen gelegd voor een compleet nieuw raadhuis op de hoek van de Sluis tegenover de kerk. Reeds vanaf 1877 deed de burgemeester verwoede pogingen om de gemeenteraad te bewegen een raadhuis te realiseren. Een voorstel om een daarvoor gevonden geschikt terrein aan te kopen werd echter vooralsnog aangehouden. Ook zijn voorstel, een paar maanden later, om in ieder geval een post hiervoor te begroten, haalde het niet. In 1880 viel echter het besluit om een commissie van drie te vormen om een stuk grond van Sprangers - een broer van de burgemeester - en het huis en tuin van de weduwe Joh. Rombouts tegenover de R.K. Kerk voor de aanbouw van een Raadhuis aan te kopen. (oude perceelns 939+940). Dat lukte voor een bedrag van 3.231,09 gulden. Als architect werd J. Vink uit Nieuwendijk in de arm genomen, waarna de gebroeders Cornelis Adriaan en Willem van Daal uit Dussen de bouw ter hand namen. De bouwkosten beliepen uiteindelijk 10.617, 80 terwijl voor meubilering nog eens 427,39 werd besteed. De gemeente schreef een obligatielening uit ter grootte van 8.000 gulden (500 per aandeel) die nominaal 7.920 gulden opbracht.

Op 24 juli 1882 werd de eerste raadsvergadering in het nieuwe raadhuis belegd. Veldwachter Nicolaas Veger ging het onderhuis bewonen. Als tegenprestatie zorgde zijn vrouw voor het schoonhouden van het Raadhuis. Daarnaast werd het gebouw tevens als telefoonkantoor benut. Na vertrek van veldwachter Veger, zou telefonist Dirkse de woning in het raadhuis betrekken. De obligatielening werd door de Gemeente in betrekkelijk korte tijd afgelost. In 1890 was de gemeente vrijwel weer geheel schuldenvrij.

Particulier initiatief werd ontplooid door de vrijgezellen dames De Wit: Anna, Elisabeth en Theodora, waarschijnlijk dochters van eerder genoemde Jacobus de Wit de uitbater van de herberg met Raadkamer, want Anna stond als tapster ingeschreven. Deze drie ondernemende dames lieten zich in 1891 een fraai herenhuis aan de Sluis bouwen tegenover de kerk aan de zuidkant van de dijk.

## **De brand van 1892**

Van het droevig toneel van 1842 werd een halve eeuw later een reprise geleverd, die de brand van 1842 evenwel in hevigheid nog verre overtrof. We bedoelen de dorpsbrand van 24 augustus 1892

### **56: Tekening van de dorpsbrand van 1892**

Op woensdag 24 augustus 1892 om 2 uur 's middags, brak brand uit in de schuur van raadslid Henricus Verhoeven op de dijk. Alle man was in de weer toen plotseling brand werd bespeurd. Deze vond in het droge graan en het hooi zoveel voedsel, dat de hele schuur in een ogenblik in lichterlaaie stond. Het huis met stalling van Verhoeven aan de overzijde vatte eveneens spoedig vlam, evenals het schuin tegenover gelegen huis van boekhandelaar M. Sagt (eveneens eigendom van Verhoeven). Aan blussen viel niet meer te denken, te meer daar de gemeente slechts in bezit was van een kleine handspuit en alle schuren in de omtrek nog met riet gedekt waren.

Van het ene huis op het andere sloeg de brand over, tot het vuur ongeveer 80 m. verder de herberg van Willem J. Heesels en het prachtige nieuwe woonhuis van de dames de Wit in vlam zette.

Daarachter lag de haven met aan de overzijde het nieuwe raadhuis en de kerk met haar  $\pm$  30 m. hogen toren. Iedereen dacht dat hier het einde van de brand zou zijn, waardoor velen hun goederen en kostbaarheden in de kerk in veiligheid hadden gebracht. Zo ook het lijkje van een kind van herbergier Heesels dat uit zijn brandende pand was gehaald. Toch bleek het vuur te machtig. Toen de beide grote schuren met graan naast het huis van de dames De Wit in vlammen opgingen en een kolenschip dat in de haven lag, die op dat ogenblik vanwege laag tij zonder water stond, eveneens in brand vloog, toen verhieven de vlammen zich zo ontzettend hoog, dat de klankborden in de galmgaten van de kerktoren vlam vatten en de hele toren weldra één grote vuurzuil was. Niet veel later wankelde de spits en kwam met donderend geraas naar beneden. Nu was ook de kerk verloren, reeds brandde de kap die weldra instortte, het interieur verwoestend. De kerkbanken vatten vlam.

### **57: Pastoor Baekers tussen de puinhopen van de verwoeste kerk**

Na de kerk volgde het raadhuis met een paar daarnaast gelegen huizen en schuren aan de Molenkade en in het Rommegat. De vuurzee bood nu een "prachtig" schouwspel, vooral toen de toren omstreeks vier uur wankelde en instortte. Nog enkele schuren en woonhuizen volgden maar de wind, die eerst West Noordwest en daarna vlak West was geweest, kromp tot Zuidwest en dat betekende het behoud van verscheidene belendende percelen, onder andere het fraaie klooster en de pastorie, die door het tussenliggende kerkhof op enige afstand van de kerk gelegen waren.

In de andere richting werd de woning met bakkerij en winkel van de weduwe Pols vernield en ook de woningen van Hompers, Rijken en Pieter Vingerhoets moesten er aan geloven, Doch dan stuitte het vuur op de met pannen gedekte herberg met stalling van Van Beurden. Hier wisten een groot aantal mannen een keten te vormen van blusemmers, zodat dit pand, hoewel het veel schade leed, toch behouden bleef.

Het blussen werd sterk gehinderd door de enorme hitte. Via de weg viel aan blussen niet te denken; deze was door de hitte niet te genaken. Men moest vanuit de tuinen, aan de voet van den dijk, achter de woningen hulp brengen. Dat dit niet goed mogelijk was met de geringe hulpmiddelen waarover men beschikte, valt gemakkelijk te begrijpen, ofschoon ook de spuit van Meeuwen en Almkerk waren aangerukt.

De intense hitte van de brand deed zelfs de vensterluiken van de woningen aan de Zandpad en Molenkade spontaan vlam vatten. Maar de bewoners rukte deze onverschrokken van de muur en wierpen ze in De Duse.

Vanwege het gevaar voor de omwonenden, met name de kinderen, werden deze in de jongensschool aan de Dussendijk ondergebracht.

Eerst te 10 uur ongeveer, toen het vuur geen voedsel meer vond, maar vooral door het draaien van den wind en mede bestreden door een flinke regenbui, was het gevaar voor het overige gedeelte van het dorp geweken.

### **58: Een aanblik van de verwoesting aan De Sluis in 1892**

Het Nieuwsblad van 25 augustus 1892 geeft een overzicht van de verwoesting: "R.K. Kerk, Raadhuis inclusief het grootste gedeelte van het archief, een massa hooi en graan in de landbouwschuren, het pas nieuw gebouwde huis van de dames De Wit met het voornaamste hunner goederen die in de Kerk waren geborgen, het logement De Gouden Leeuw (Heessels) en 13 verschillende woningen, het telefoonkantoor, het steenkolenmagazijn van de Erven van Beurden en het in de haven liggend vaartuig van J. Hompers, dat pas eene lading kolen in gemeld magazijn gelost had, werd alles een prooi der vlammen. Van de landbouwproducten en enkele inboedels was niets verzekerd, het overige slechts laag."

Een week later ( 2 september 1892) roemt het Nieuwsblad de inzet en moed van de brandweer o.l.v. opperbrandmeester J. Schoenmakers waardoor men Hotel van Beurden - en daarmee waarschijnlijk een groot aantal belendende panden - voor de brand had kunnen behoeden.

In de week ná de brand vond in Hotel van Beurden een vergadering plaats van een tiental ingezetenen met burgerlijke - en kerkelijke autoriteit waarin het besluit viel om een actie te starten voor de 6 á 7 huisgezinnen die bij de ramp hun onverzekerde have en goed verloren hadden.

De advertentie welke dienaangaande in het Nieuwsblad van zaterdag 17 september 1892 verschijnt is ondertekend door: J.H. Stael - Burgemeester, H.C. Baeckens - Pastoor, Ad Hagoort - Ouderling Herv. Kerk, M. van den Boom - Geref. Predikant, Ad. H. van Honsewijk - Lid Gem.raad, Ant. A.H. van Honsewijk - Wethouder, R.H. van Hattum - Brandweer, A.W. Overvoorde - Rijks-Ontvanger, L. Schneider - Gem.secretaris, J. Schoenmakers - Opper brandmeester, L.J. Verberne - Notaris, W.A. Verhoeven - Gem.ontvanger, P. Verschoor - Wethouder, L.M.M. de Vlam - Hoofd School, G.F. v.d. Westelaken - Candidaat Notaris.

### **59: De pastorie die gespaard bleef tijdens de brand van 1892 en daardoor van oudere datum is dan de latere bebouwing daar omheen**

De Gemeenteraad besloot tot afgelasting van de jaarlijkse kermis, al werd de "dreigende cholera en de geringe verdiensten van de arbeiders" eveneens als motief aangevoerd.

Bovendien werd als gevolg van de brand, die 23 woningen in de as legde, een direct gebrek aan huurhuizen gemeld.

De ruïne van de brand trok wel veel bekijks. Overal vandaan kwamen wandelaars, velocipèdisten en families in rijtuigen het een ander aanschouwen

## **Herbouw**



Ondernemer Heessels gaf het startsein voor de wederopbouw. Op de puinhopen van het huis van de dames De Wit liet herbergier Heessels zijn prestigieuze Hotel de Zwaan bouwen, dat daardoor aan de overzijde kwam van de vroegere herberg De Gouden Leeuw.

Op de plek van de afgebrande woningen aan de Rommegatschedijk tegenover de kerk en naast het afgebrande raadhuis richtte Heessels tijdelijk een houten noodkeet als koffiehuis in. Vermoedelijk werd deze noodvoorziening nadat hij zijn nieuwe Hotel De Zwaan betrokken had verkocht aan H.H. Gasten die op die plek in 1898 café Koppelpaarden liet bouwen. Het zou uitgroeien tot een geduchte concurrent voor De Zwaan.

Een aantal andere particulieren en middenstanders herbouwden hun afgebrande bedoening eveneens.

Maar ook het gemeentebestuur zat niet stil. Van de ontvangen assurantiepenningen, plus een extra lening van 2.000 gulden voor het onverzekerde meubilair, werd in 1894 een compleet nieuw raadhuis voltooid dat eind oktober van dat jaar betrokken werd. Het was een ontwerp van Jan van Mierlo die daarbij hulp kreeg van architect Bekker uit Tilburg en het werd op dezelfde plek als het afgebrande gebouw gerealiseerd. Naast huisvesting voor het ambtelijk apparaat en vergaderruimte voor de Gemeenteraad deed het gebouw ook dienst als Telegraafkantoor en zelfs als pseudo-kruisgebouw, want vier maal per jaar werden er de koepokineningen gegeven.

## **60: Het nieuwe Raadhuis aan de Sluis**

Net als ná de brand van 1842 werd voor het rooms-katholieke volksdeel van Dussen opnieuw het Kasteel tijdelijk ingericht om als kerk dienst te doen. Echter, omdat “de kerk” nu te ver af lag van de pastorie en de kerkelijke activiteiten te veel versnipperd waren, werd al snel gedacht aan de inrichting van een noodkerk. Zo vond het Lof in de kapel van het liefdegesticht plaats, kwam de congregatie van de Heilige Familie bijeen en werd er getrouwd op het kasteel en werden de pasgeboren kinderen gedoopt in de spreekkamer van het liefdehuis. Bovendien moesten zo’n 300 parochianen de H.Mis aanhoren staande onder de galerijen van het kasteel dus in de open lucht, wat in de wintertijd ondoenlijk was.

Van de parochie Hernen en Leur kon een noodkerk worden overgenomen. De pastoor reisde erheen en vond deze geschikt, waarop het kerkbestuur de noodkerk voor 850 gulden kocht. Deze werd geplaatst op de Kerkeweide tegenover de pastorie achter de woning van Adriaan van Dinteren. Het voorste deel van de Kerkeweide werd verhoogd met puin en zand van de afgebrande kerk, zodat een gewone overstroming getrotseerd kon worden. De noodkerk, die met stro was gedekt, kreeg een pannendak waaronder riet, zoals de gemeente-verordening voorschreef. Er kwam een groot altaar in, dat eveneens afkomstig was uit Hernen, terwijl timmerman J. van Mierlo een aantal noodmeubels vervaardigde. De verplaatsing en herbouw van de noodkerk met de inrichting kostte 3.112,57 gulden. Doch, nadat de nieuwe kerk was opgebouwd kon de noodkerk voor 800 gulden weer worden doorverkocht aan de nieuwe parochie De Moer bij Loon op Zand.

Nadat bekend werd dat de parochie van Dussen een nieuwe kerk wilde bouwen, stroomden de ideeën van diverse architecten binnen. Het kerkbestuur lette vooral op twee zaken: fraai maar voordelig. Uiteindelijk viel de keus op E. Corbeij uit Roermond, die ondermeer de kerk in Tongeren nabij Eindhoven had gebouwd; zijn ontwerp was op fl. 40.327,- begroot, exact het bedrag dat aan schade-uitkering ontvangen werd. De afbraak van de oude kerk werd gegund aan timmerman J. van Mierlo en metselaar L. van der Pluim, die de muren en toren tot de fundamenten sloopten en de nog bruikbare stenen schoonmaakten. Kosten 400 gulden en één gulden extra voor iedere schoongemaakt duizend stenen. Op 1 februari 1893 werd begonnen ze met de werkzaamheden, die op 15 maart afgerond moesten zijn.

Twee dagen eerder had de architect zijn plannen toegelicht in aanwezigheid van het kerkbestuur. Hij bezwoer het kerkbestuur dat de kosten de begroting niet zouden overtreffen, anders zou hij zijn eigen honorarium disponibel stellen. Dat gaf voor het kerkbestuur de doorslag en ontwerp en begroting werden goedgekeurd. Op advies van de architect werd besloten om zelf de nodige materialen aan te kopen en alleen een bestek te maken voor de te verrichten werkzaamheden. Dit bestek werd aan vier bekende aannemers verzonden met het verzoek erop in te schrijven.

Op 1 mei werd het werk voor fl. 11.490,- gegund aan de laagste inschrijver, M. de Pollaert te Maasniel bij Roermond. Pas toen vroeg men zich af of de oude heipalen nog wel bestand waren om het nieuwe kerkgebouw te dragen. Uit onderzoek bleek dat ze bij de eerste slagen van de stoomheistelling al tien centimeter zakten, wat zowel de architect als de heibaas zeer verontrustend vonden. Het kerkbestuur besloot daarom om zes heipalen van twaalf meter lengte tussen de oude palen in de grond te heien. Heibaas Schermers nam dit werk aan voor fl. 1,20 de meter. In de omgang achter het priesterkoor werden nog eens 24 palen geheid. Daarna kon omstreeks 15 juli worden begonnen met de bouw van de kerk.

Een tweede tegenslag was dat de Gantel vanwege de aanleg van de Bergsche Maas werd afgesloten, waardoor de bouwmaterialen niet langer per schip naar het haventje van Dussen vlak bij het bouwterrein konden worden aangevoerd. Deze diende nu bij de nieuw aangelegde haven aan het einde van de Loswal met paard en kar opgehaald te worden. Tot overmaat van ramp stierf aannemer Pollaert plotseling na een kortstondig ziekbed van twee dagen, waarna zijn zoon het werk overnam.

## **61: De nieuwe R.K. Kerk aan de Sluis, links het nieuwe Hotel De Zwaan**

Desondanks kon pastoor H. Baekers, bijgestaan door kapelaan M. van Iersel, op 10 juli 1893 de eerste steen leggen van de nieuwe kerk. Een oorkonde met betrekking tot de plechtigheid werd in een loden buis achter de steen ingemetseld. De arbeiders werden 's avonds bij J. van der Pluijm in Het Wapen van Dussen (waar stond dit café?) getrakteerd op een ton bier. Daarna werd er gestaag aan de bouw doorgewerkt. Sommige arbeiders waren echter ontevreden omdat ze geen werk hadden gekregen of waren weggestuurd. Zo bleken op zaterdag 27 juli de koorden van de buitensteigers doorgesneden te zijn en werden op de zondag daarna de ruiten van de pastorie ingegooid. Hoewel de politie wist wie de baldadigen waren, kon deze weinig uitrichten

wegens gebrek aan bewijs. Maar voor het eind van het jaar was de kerk onderdak en in maart waaide de vlag van de torenspits. In mei kon timmerman W. de Groot het kruis op de toren plaatsen. Helaas werd ook de zoon van de aannemer, Louis Pollaert, ernstig ziek en werd hij zelfs van de laatste heilige sacramenten voorzien, maar gelukkig herstelde hij waardoor het werk nu snel kon worden voortgezet en afgerond. Op 18 augustus 1894 kon de nieuwe kerk worden ingewijd

**62: In 1898 bouwt H.H. Gasten café De Koppelpaarden, hier rechts op de foto**  
**63: Zo was de aanblik vanaf de Sluis richting Molenstraat**

### **Bergse Maas effecten**

We stipten al even het graven van de Bersche Maas aan. Naast de bovenlokale voordelen ten aanzien van waterbeheersing had het graven van de Bergse Maas voor Dussen ook een minder plezierige keerzijde. De vruchtbaarheid van het omringende land liep sterk terug, doordat de periodieke bevloeiing door de Oude Maas was weggevallen. Als gevolg hiervan zochten een aantal rijke landbouwfamilies hun heil elders (o.a. Antonie van Kooten en Den Dekker), hetgeen weer gevolgen had voor de werkgelegenheid in Dussen.

Bovendien, door het afsluiten van de Gantel zag Dussen zich de havenfunctie aan de Sluis ontnomen, wat in het jaarlijkse gemeenteverslag als heel teleurstellend wordt omschreven. Vooral ook omdat de toezegging dat de sluis in het Noorder afwateringskanaal nog schepen zou doorlaten tot maximaal 40 ton slechts een loze belofte bleek. Zelfs zandaakjes van nauwelijks 4 ton werden niet doorgelaten. Die reactie op het afsluiten van de haven lijkt wat overtrokken, maar bedenk wel dat in die tijd vervoer over water nog steeds een belangrijk aandeel had in het totale goederenvervoer, niet in het minst omdat het verharde wegennet qua omvang en in kwaliteit nog steeds zijn beperkingen kende. Bovendien waren nogal wat Dussense gezinnen qua inkomen afhankelijk van de scheepvaart. In 1896 stonden er 13 overdekte schepen met een totaal tonnage van 4.133 ton ingeschreven plus 14 open scheepjes met een gezamenlijk tonnage van 244 ton.

Nog erger was het gesteld met de watervoorziening. De bewoners aan de Sluis en de dijk in Dussen waren voor wat betreft hun drinkwatervoorziening geheel afhankelijk van de Scheislout. Het onderhoud hiervan berustte echter nog bij de veelal Waspikse en Capelse oevereigenaren, die na het graven van de Bergse Maas weinig aandacht meer schonken aan deze waterloop. Kwam bij dat de inlaat van vers water sterk belemmerd werd door de gewijzigde waterhuishouding, waardoor ook de waterkwaliteit in de Duse verslechterde, waardoor nog meer inwoners getroffen werden. Bovendien was het water uit de Bergsche Maas troebel, een klacht die ook bij de papierfabriek werd opgetekend. Het gemeentebestuur protesteerde diverse malen krachtig bij de Hooge Regeering en bij de Provincie. Ook in de jaarlijkse gemeenteverslagen werd de verslechterende toestand dienaangaande gerapporteerd. Het zette de Commissaris van de Koningin er toe aan om zelf eens poolshoogte te nemen. Wat hij aantrof was niet bemoedigend. Hij vergeleek de Scheislout zelfs met een open riool, maar tegelijkertijd verweet hij 't gemeentebestuur dat het niet alert

genoeg geweest was, toen destijds de plannen ontvouwd werden. Bovendien werkte Rentmeester Stael van het Kasteel, een van de belangrijke oevereigenaren van de Scheislout, ook niet bepaald mee om de zaak in het reine te brengen. Er werd uit de raad een speciale commissie gevormd die met de problematiek belast werd. Doch vooralsnog alles zonder al te veel resultaat.

Wat heet, de problemen namen zelfs een dramatische wending. In 1896 werden er 5 tyfusgevallen in Dussen opgetekend, volgens dokter Millenaar allen te wijten aan de slechte kwaliteit van het drinkwater. “Het is troebel en ‘t stinkt en als men ‘t niet gewoon is te drinken is het misselijk makend, terwijl het ook een langdurige periode vergt het gewoon te geraken”, liet hij in het gemeenteverslag optekenen. Een aanvullend rekest aan Gedeputeerde Staten volgde en zelfs een schrijven aan H.M. de Koningin. In 1898 kwamen uiteindelijk na overleg met Provinciale Waterstaat enige verbeteringen aan de Scheislout tot stand, maar de waterinlaat bleef onvoldoende. De problemen namen zelfs allengs toe met 8 gevallen van tyfus in 1904 en maar liefst 14 in 1905. In dat licht bekeken komt zelfs de klacht van de pastoor aan de bisschop over het bovenmatig alcoholgebruik van zijn parochianen “na de middag wordt hier bijna uitsluitend jenever gedronken” schreef hij, in een wat ander daglicht te staan. Pas in 1907 trof het Rijk dusdanige maatregelen dat de waterkwaliteit in de Scheislout weer aan de vereisten voldeed. Waarmee – het is ongelooflijk maar waar – pas na ruim tien jaren van problemen en zorg, het aantal ziektegevallen vanwege slecht drinkwater teruggedrongen werd, dit tot grote opluchting van de inwoners van Dussen.

Een kleine pleister op de wonde voor het wegvallen van de haven was dat de kernfunctie van de Sluis in 1907 opgewaarderd kon worden door de aanleg van een dorpsplein voor de kerk dat daardoor tevens als standplaats voor de jaarlijkse kermis dienst kon gaan doen. Maar zelfs dat ging niet van leien dakje “door de kuiperijen van raadslid Van Beurden, die een stukje extra open ruimte voor de herberg aan een concurrerende kastelein misgunde”, aldus de verbolgen gemeentesecretaris.

**64: Het nieuwe centrum van Dussen nadat het plein in 1907 is voltooid**

**65: Gezicht op de Sluis vanuit de Dorpsstraat**

## **De Tweede Wereldoorlog**

Na het herstel van de brand ontwikkelde de Sluis zich steeds meer tot de kern van Dussen. Als er iets te doen was, dan gebeurde dat veelal aan de Sluis. De kermis stond er opgesteld, de processie ging er van start en werd er ontbonden. De jeugd gebruikte het gecreëerde plein dankbaar voor het beoefenen van een nieuwe sport, het steeds populairder wordende voetbal. Het verenigingsleven floreerde in de patronaatszaal van het klooster of in de etablissementen van Heesels en de Koppelpaarden. En zo waren er meer voorbeelden.

Echter, dan dient een nieuwe ramp zich aan. Voor de derde keer viel De Sluis ten prooi aan de vernielingen, ditmaal ten gevolge van de Tweede Wereldoorlog. Het was de genadeslag voor het pittoreske hart van Dussen, wederopbouw vond niet meer plaats en men besloot het centrum te verplaatsen naar het Klein Zuideveld.

In de winter van 1944/1945 ondernam Hitler een wanhoopspoging om de geallieerde opmars te stoppen: het Ardennenoffensief. Hitler wilde onder meer de haven van Antwerpen terug veroveren en hiervoor startte hij operatie Fall Braun. Duitse pantserdivisies probeerden vanuit Aken door België op te rukken richting Antwerpen en in het nog bezette Land van Heusden en Altena in Noord-Brabant groeven eenheden van de 711e infanteriedivisie zich in om een steunpunt te vormen. Dit steunpunt was gelegen aan de Noordzijde van de Bergse Maas ter hoogte van het veer tussen Capelle en Dussen

In verband met deze voorgenomen Duitse aanvalsactie was al in november 1944 een groot gedeelte van het Land van Heusden en Altena, waaronder Dussen tot aan de Kalversteeg (tot Ai van Krimpen), tot Sperrgebiet (verboden gebied) verklaard en daardoor vanaf Allerheiligen (1 november) ontruimd door de bevolking. Regelmatig werd er geschoten. Zo kreeg de kerktoren in Dussen op Allerheiligen al een voltreffer te verduren. Grote delen van de streek waren ook onder water gezet.

**66: Luchtfoto van het in december 1944 geïnvundeerde gebied vanaf het Capelsche veer en ten oosten van Dussen. Linksboven is De Sluis met de R.K. kerk nog net zichtbaar.**

In Dussen was het tactische hoofdkwartier gevestigd van de Duitse Genieregimentsstaf. Deze had tot taak de Duitse oversteek over de Bergsche Maas zo efficiënt mogelijk te laten verlopen. Van hieruit dienden communicatielijnen tot stand te worden gebracht voor de primaire oversteekpunten: Keizersveer, Capelse veer en Drongelen. De R.K. kerk aan De Sluis werd door de Duitsers ingericht als uitkijkpost.

Via in het gebied geïnfiltreerde verzetsstrijders, hadden de geallieerden echter lucht gekregen van de troepenbewegingen. Tussen 24 en 27 december kwam er van geallieerde zijde een reactie op de concentratie van Duitse legereenheden in het gebied. In de kerstnacht werd Dussen hevig beschoten, hetgeen in de daarop volgende dagen zou worden voortgezet.

Op zondag 7 januari kreeg een Pools tankpeloton opdracht een beschieting te beginnen tegen de Duitse observatiepost in de kerktoren van Dussen. Vanaf deze locatie hadden de Duitsers namelijk een ideaal uitzicht op alles wat zich op het eiland tussen de Bergse - en Oude Maas afspeelde, waar de Polen voorbereidingen troffen voor een aanvalsactie langs de Dusschense Gantel

Hierdoor vonden medio januari 1945 van Duitse zijde intense beschietingen plaats op de noordoever van de Bergsche Maas, met als repercussie van geallieerde kant een enorme verwoesting van woongebieden op de zuidoever, waaronder Dussen, ten gevolge hebbend.

**67: Een beeld van de oorlogsverwoesting aan De Sluis en in de Dorpsstraat te Dussen**

Na de bevrijding op 5 mei 1945 kon de balans worden opgemaakt. In de Gemeente Dussen bleken 70 woningen onherstelbaar beschadigd of afgebrand. De Sluis en

omgeving lagen volledig in puin. Uiteraard de Kerk, maar ook het Klooster, Hotel Heessels en De Koppelpaarden, alles was zwaar beschadigd. Alleen de pastorie, die bij de grote brand van 1892 ook al de dans was ontsprongen, bleek nog redelijk intact. Ze werd opgeknapt tot huisvesting voor de zusters en na het vertrek van de nonnen vond er een leerfabriekje (WEK) onderdak. Het Raadhuis was aanvankelijk ook nog redelijk gespaard, maar toen de gemeente op 22 mei 1945 het gebouw liet opruimen, ontplofte er alsnog een door de Duitsers aangebrachte springlading. Vijf mannen vonden daarbij de dood: Gerrit van Biesen Th.zn., Joh. Schalken P.zn., Cees van de Stelt, Klaas Kroon en Jord van Beurden. Wonder boven wonder overleefde Nand Schalken Pzn. de aanslag. Van het prachtige Raadhuis restte niets anders dan een krater in de grond.

## **68: Wederopbouw (sub-titel slide)**

### ***Naoorlogse wederopbouw***

#### **Nieuw centrum voor Dussen**

Na de bevrijding duurde het nog geruime tijd voordat de inwoners van Dussen daadwerkelijk mochten terugkeren naar hun woonplaats en huizen om er de schade op te nemen en de draad van het gewone leven weer op te pakken. De R.K. kerk was al zwaar beschadigd en met het in de lucht vliegen van het raadhuis, raakten ook de muren van het kerkgebouw ontzet.

#### **69: De zwaar beschadigde kerk aan De Sluis**

#### **70: De schade aan de Kerk**

#### **71: De schade aan de Kerk**

#### **72: De schade aan de Kerk**

#### **73: De schade in de Kerkstraat**

Door de zware vernielingen en omdat het gemeentebestuur reeds voor de oorlog het Kasteel had aangekocht met als bestemming hierin het gemeentehuis met burgemeesterwoning te vestigen, rees bij het gemeentebestuur het ambitieuze plan om in plaats van het dorpshart aan De Sluis te herbouwen, de oorspronkelijke lintbebouwing los te laten en in lijn met moderne stedenbouwkundige opvattingen een geheel nieuwe dorpskern voor Dussen te ontwikkelen, maar dan op een totaal andere plek in het dorp.

Binnen de rooms-katholieke gemeenschap bestond veel scepsis omtrent de plannen, maar vooral de in 1946 benoemde nieuwe burgemeester Oderkerk bleek een warm pleitbezorger. De nieuwe kern zou in aansluiting op de bestaande bebouwing worden aangelegd en gedomineerd worden door een fraai dorpsplein met daarom heen gegroepeerd openbare gebouwen en winkels. Omdat het kasteel als raadhuis zou gaan fungeren was het planologisch gezien van essentieel belang dat in ieder geval een belangrijk openbaar gebouw als de rooms-katholieke kerk, maar ook het geplande parochiehuis, een plaats aan het plein kregen.

De parochianen konden echter maar moeilijk afscheid nemen van hun prachtige kerkgebouw en zagen veel meer in restauratie, net zoals dat te Hank - waar de kerk net zo hevig geleden had - geschiedde. Om het kerkbestuur over de drempel te helpen deed het gemeentebestuur de toezegging dat bij het ontwerp en de opzet van de nieuwe kern van Dussen een nieuw te bouwen kerk een dominante en centrale plaats zou krijgen.

Waarschijnlijk heeft het gemeentebestuur, maar vooral de stedenbouwkundige, ook bij het bisdom sterk gelobbyd om steun voor de plannen te verkrijgen. In dat licht bekeken is het verklaarbaar dat het kerkbestuur - overigens tot verdriet van veel parochianen - het besluit nam tot sloop van de kerk aan De Sluis en een deel van de bijgebouwen in de Kerkstraat zoals het klooster. Het fijne hieromtrent blijft echter toch wat in nevelen gehuld. Opvallend daarbij is dat in het memorieboek van de pastoor heel zorgvuldig een zevental pagina's - ogenschijnlijk deze periode bevattend - zijn uitgeknipt.

De toedracht wordt alleen nog maar schimmiger als we daarbij ook de gebeurtenissen rond de nieuwbouw van de Hervormde Kerk betrekken. De naoorlogse vernieuwings- en dadendrang werd namelijk ook de uit de vijftiende eeuw stammende Hervormde Kerk in Dussen Binnen noodlottig. In 1946 viel deze ten prooi aan de slopershamer, waarmee onvervangbaar bouwhistorisch erfgoed voor altijd verloren ging. De nieuwe Hervormde Kerk werd in 1952 gebouwd aan het einde van de Zuideveldlaan aan de oever van De Dusse, waarbij men blijkens een mededeling van de kerkvoogden Gerrit Noeverman en Dirk Millenaar in de veronderstelling verkeerde dat dáár het nieuwe centrum van Dussen gepland was. Uit het R.K. parochiearchief blijkt echter dat in het bestemmingsplan toen al was vastgelegd dat de kern weliswaar in het Klein Zuideveld, maar in de nabijheid van De Sluis zou komen te liggen.

## **De wederopbouw van start**

Ondertussen werd er hard gewerkt aan de wederopbouw van Dussen. Een voormalige militaire barak uit Sleewijk werd als R.K. noodkerk geplaatst aan de Molenkade.

### **74: De noodkerk aan de Molenkade**

### **75: Het interieur van de noodkerk**

Tal van noodwoningen werden gerealiseerd langs de Molenkade en Hoek - bijvoorbeeld op perceel Acht Hond in het Klein Zuideveld - maar ook op andere plaatsen, en al snel werd in "de Rimboe" de Wilhelminastraat aangelegd.

### **76: De Wilhelminastraat aangelegd**

Begin vijftiger jaren kreeg de wederopbouw verder gestalte met de aanleg van de Zuideveldlaan en Munsterkerk. Ondertussen werd door het gemeentebestuur volop werk gemaakt van de nieuwe kern met het ontwerp van het Vrijheidsplein.

Daarbij kon het R.K. kerkbestuur de slagvaardigheid van het gemeentebestuur kennelijk niet bijbenen want op 4 maart 1946 schreef de architectstedenbouwkundige Ir. W. de Bruijn, die namens gemeentebestuur belast was met het planologisch ontwerp van de nieuwe dorpskern, een brief op poten aan het kerkbestuur. Door hun getreuzel met het aanwijzen van een architect voor het nieuwe kerkgebouw, dreigde het belang van de parochie bij de opzet van het nieuwe centrum van Dussen in het geding te komen. Als het kerkbestuur niet snel met een plan, of tenminste met de naam van de aangewezen architect op de proppen kwam, dan liep de inspraakoptie wat betreft plaats van kerk, parochiehuis, etc. gevaar.

Het talmen van het kerkbestuur werd veroorzaakt door aanhoudend verzet van de parochianen tegen de revolutionaire plannen van de gemeentelijke planoloog om het nieuwe centrum - en daarmee de nieuwe kerk - op een geheel andere plaats te doen verrijzen dan aan De Sluis. Ondanks de principeafspraken liepen kerkbestuur en parochie hier nog steeds niet onverdeeld warm voor. Daardoor had men het advies van dezelfde Ir. de Bruijn - die tevens als supervisor voor de wederopbouw in het Land van Heusden en Altena was aangesteld - om architect professor G.H. Holt uit Haarlem aan te wijzen, naast zich neergelegd en kwam men met architect Bunnik - de architect van de noodkerk aan de Molenkade - op de proppen. De lobby van De Bruijn bij het bisdom werkte echter afdoende en de parochie ging voor de tweede maal overstag. Doch niet alvorens pastoor Van den Hoven nog een laatste troefkaart had uitgespeeld, door rector van Helvoort van de afdeling Bouwzaken van het Bisdom Den Bosch te bezweren dat de geplande locatie voor de nieuwe kerk veel te moerassig was, met belangrijke meerkosten als gevolg. Het zou daarom in meerdere opzichten veel beter zijn om de nieuwe kerk op de bestaande fundatie van de gesloopte kerk aan De Sluis te bouwen.

De goede contacten tussen bisdom en stedenbouwkundige moge blijken uit een schrijven van rector van Helvoort van het bisdom aan Ir. de Bruijn, de stedenbouwkundige, waarin de rector openlijk zijn twijfels uitsprak over de zuiverheid van de door pastoor van den Hoven aangevoerde motieven. Niettemin stelde hij voor om een bijeenkomst te beleggen met stedenbouwkundige, burgemeester, pastoor en hemzelf namens het bisdom om te proberen de partijen tot overeenstemming te laten komen.

## **Parochiehuis**

Notulen van dit gesprek zijn niet teruggevonden, maar in ieder geval kreeg de stedenbouwkundige zijn zin en architect Holt de opdracht de nieuwe kerk te ontwerpen - zijn tweede opdracht tot bouw van een kerk nadat hij eerder in Amsterdam de St. Josefkerk had gerealiseerd - en dat bovendien op de plaats die de gemeente daarbij voor ogen stond, in het Klein Zuideveld nabij de Sluis en in de lengterichting van de Molenkade. Daarmee leek het verzet gebroken en alles in kannen kruiken, ware het niet dat er bij de nieuwbouw niet alleen een kerk en pastorie voorzien werd, maar ook een compleet nieuw parochiehuis. Wederom trok het kerkbestuur hierbij haar eigen plan door architect Frans J.C. van Hopstaken Fzn. in september 1947 een fraai te gebouw te laten ontwerpen dat ten zuiden van de nieuwe



kerk - tussen de dijk en de kerk in, maar wel aan het nieuwe plein gelegen - gesitueerd moest worden. Opnieuw greep het bisdom in en sommeerde dat het niet consistent was dit gebouw, onderdeel van de totale nieuwbouw van de parochie, door een andere architect dan Holt te laten ontwerpen.

### **77: Het parochiehuis dat er nooit kwam**

Het nieuwe plan voor het parochiehuis gemaakt door architect Holt, dat overigens geënt was op de eerdere tekeningen van collega Van Hopstaken, voorzag in een grote zaal geschikt voor 248 zitplaatsen met een groot toneel en tevens een ruime hal annex foyer en garderobe, plus een toiletgroep. Boven de ingang was een vergaderzaal voorzien welke ook kon dienstdoen als filmcabine voor het vertonen van films in de grote zaal. Het geheel werd gecombineerd met een buffet tussen foyer en grote zaal. De totale bouwkosten voor het parochiehuis werden begroot op f 36.144,-. Vanuit het liquidatiefonds Hulp Aktie Rode Kruis (het befaamde HARK) was f 25.000,- beschikbaar met als voorgeschreven bestedingsdoel een parochiehuis. Het resterend bedrag diende door de parochie zelf gefinancierd te worden.

Op 22 oktober 1949 ging de aanvraag voor de bouwvergunning de deur uit compleet met tekeningen en bestek, waarbij architect Holt schreef “dat de voorbereidingen inmiddels zover gevorderd waren dat men binnen enkele weken tot aanbesteding wilde overgaan”. Om financiële redenen, waarbij de naoorlogse bestedingsbeperking wellicht ook een rol heeft gespeeld, kwam het echter nooit zover en zou men nog decennia lang op een dergelijke voorziening moeten blijven wachten totdat in 1964 - op grond ter beschikking gesteld door de parochie en met een royale financiële bijdrage van het kerkbestuur - dorps huis het Middelpunt geopend kon worden.

Ondertussen had architect Holt wat het ontwerp van de kerk betreft niet stilgezeten. Zijn eerste schetsen werden echter door het bisdom als te experimenteel afgewezen.

### **78: Het afgekeurde bouwplan van de nieuwe kerk**

Een louter van beton geconstrueerd gebouw zag men niet zitten, men prefereerde de traditionele baksteen. Bovendien, schreef bisschop W. Mutsaerts in hoogsteigen persoon “komt het de commissie voor dat slechts dankzij de kerktoren blijkt dat het hier een kerkgebouw betreft”. Ook het tweede schetsplan dat in maart 1949 gereed was, vond geen genade in de ogen van het bisdom. Men was onverkort van mening dat het gebouw nog steeds te weinig het karakter van een kerkgebouw uitstraalde. Het feit dat de voorziene kerktoren voorlopig nog niet gebouwd werd, verstevigde deze indruk alleen maar.

In deze laatste zinsnede schuilt vermoedelijk ook het afblazen van het bouwen van het nieuwe parochiehuis. Gezien de financiële situatie van de parochie vond het bisdom het niet verantwoord ook nog eens een fors bedrag te investeren in een parochiehuis, ook al had het kerkbestuur daar nog zo'n creatieve financiering voor bedacht. Op grond hiervan zullen alle beschikbare middelen zijn aangewend om de kerktoren

alsnog vanaf eerste aanvang te realiseren, daarmee aan de bezwaren van het bisdom tegemoet komend.

Er volgden nog een aantal wijzigingen, waarbij de kerk meer naar de dijkkant opschoof en ook een kwartslag werd gedraaid. Daarbij werd, waarschijnlijk als compromis ten opzichte van de voorkeur van kerkbestuur en parochianen voor herbouw aan De Sluis, de kerk naar De Sluis gericht terwijl in de oorspronkelijk opzet voorzien was deze in de lengterichting van de Molenkade aan het dorpsplein te situeren. Hierdoor is de merkwaardige situatie ontstaan dat de nieuwe kerk als het ware met de kont/rug naar het Vrijheidsplein staat gekeerd.

Ook werd het ontwerp van pastorie en sacristie, op verzoek van het bisdom, veranderd. Uiteindelijk was eind 1952 een min of meer definitief plan inclusief kostenraming gereed. Voorzien werd in een compleet nieuwe kerk met toren, van moderne architectuur, met 578 zitplaatsen en met aangebouwde doopkapel, sacristie en pastorie, alles gelegen aan het nieuw aan te leggen dorpsplein. Het plan onderging nog een ingrijpende - en kostbare aanpassing als reactie op de watersnood van 1953 waarbij de vloer van de kerk aanzienlijk werd verhoogd om zodoende van eventuele toekomstige wateroverlast verschoond te blijven.

### ***Nieuwe voorzieningen***

Toen in oktober 1954 de kerk in gebruik genomen werd, kon in samenwerking met het gemeentebestuur de verdere invulling van het nieuwe dorpshart aangepakt worden. De aanleg van het Vrijheidsplein met plantsoen was inmiddels ook een feit maar het geheel bood nog een kale aanblik.

### **79: Boomplantdag op het Vrijheidsplein**

Op woensdagochtend 6 april 1960 was het echter een drukte van belang aan het Vrijheidsplein. Het voltallig gemeentebestuur met burgemeester Oderkerk en wethouder Van Dijk, initiatiefnemer pastoor Van den Hoven en de beide dominees Voortman en Westerveld, al het onderwijzend personeel en maar liefst 350 kinderen van de drie lagere scholen uit het dorp, hadden zich aldaar verzameld om in het kader van de landelijke boomplantdag, het nog maagdelijke plantsoen met bomen te beplanten.

### **Bibliotheek**

Een van de eerste maar waarschijnlijk minder bekende nieuwe naoorlogse voorzieningen in het dorp was een bibliotheek. De aanzet tot oprichting hiervan vloeide voort uit de liquidatie van het naoorlogse ondersteuningsfonds "Dussen de slagen, wij helpen dragen". In april 1951 werd dit fonds opgeheven en de resterende middelen ten bedrage van ruim f 7.800,- verdeeld conform een overeengekomen verdeelsleutel. De rooms-katholieke gemeenschap kreeg een kwart van het rest-saldo toegewezen. Hiervan ging de helft naar Hank, terwijl de andere helft - een kleine f 1.000,- - gereserveerd werd voor de opzet van een openbare bibliotheek in Dussen. Op

initiatief van pastoor Van den Hoven kwam die voorziening er ook daadwerkelijk. In de woning van de Fam. J. van Olt-Suykerbuyk aan Het Zandpad werd een ruimte als zodanig ingericht. Ondanks dat de boekenkeus behoorlijk groot was, werd er toch maar weinig gebruik van gemaakt. Men las over het algemeen zeer weinig en de grootste vraag ging uit naar sensatieliteratuur. Bovendien beschikten de scholen over een eigen bibliotheek voor de kinderen.

## **Kruisverenigingen**

Daarentegen was de behoefte aan zorg en zorgverzekering groot. De in 1938 opgerichte Onderlinge Ziekenhuis Verzekering kon blijkens de berichten in de media al direct honderden leden inschrijven. De oprichting van de afdeling Dussen van het Wit-Gele Kruis moet daarvoor al, medio jaren 30, hebben plaatsgevonden want in 1937, bij het zilveren priesterjubileum van pastoor Janssens-de Horion, trad de heer Cornelis Schelle als spreker op voor de Katholieke Kruisvereniging. Daarnaast verzorgde deze instantie in 1938 ook al EHBO-cursussen die zich in een brede deelname mochten verheugen.

Als gevolg van de watersnoodramp in 1953 werd door gezinsverzorgsters en vrijwilligers van het Sociaal Centrum in Den Bosch de helpende hand geboden om de eerste nood te lenigen. Kerken en gemeente kwamen tot de conclusie dat na twee achtereenvolgende rampen maatschappelijk zorg voor een langere periode noodzakelijk zou blijven. Hiertoe werd in een van de nieuwe Noorse woningen te Hank het Interparochieel Sociaal Charitatief Centrum gesticht dat voor de gehele gemeente maatschappelijk werk, gezinszorg en kraamzorg zou verzorgen. Van hieruit ontstonden weldra initiatieven om te komen tot vestiging van een Wit-Gele Kruisgebouw in Dussen. De plaatselijke Wit Gele Kruisafdeling zette een actie in gang om de nodige financiële middelen te verwerven, waarbij een donatie van het Rode Kruis Italië van maar liefst f 30.000,- een flinke steun in de rug betekende.

In 1957 was het zover en kon de bewoners kruis zorg, die tot dan toe vanuit de woning van Dokter van Vuure was geschied, vanuit een modern en goed geoutilleerd pand aan het Vrijheidsplein geboden worden. Jammer genoeg waren initiatieven om tot één gezamenlijk kruisgebouw voor alle gezindten te komen gestrand; de tijd was er op dat moment blijkbaar nog niet rijp voor.

Twee jaar later, in 1959, werd in de Zuideveldlaan, tegenover de nieuwe Hervormde kerk, een Groene Kruisgebouw geopend met een woning voor zuster Stekete. Uiteindelijk ging in 1973 het Wit-Gele Kruis op in de Nationale Kruisvereniging, waarna in januari 1980 de Dussense afdelingen van het Wit-Gele - en Groene Kruis alsnog besloten tot een fusie.

## **Onderwijs**

Naast de gezondheidszorg was er ook aandacht voor het onderwijs. Halverwege de jaren vijftig werd er door het ministerie van Onderwijs naar gestreefd om het voortgezet onderwijs meer naar het platteland te brengen. Voor de toekomst kreeg

Nederland meer dan ooit behoefte aan goed opgeleide, meer ontwikkelde mensen en het platteland vormde een potentieel dat nog onvoldoende was ontsloten. Er ontstonden in die jaren veel ULO-scholen en een nieuw soort huishoudscholen, de VGLO-scholen volgens het vernieuwde principe LEAO-scholen, en ook incidenteel een paar HBS-scholen.

Op dat moment was in Dussen, alweer in de Zuideveldlaan, reeds een Christelijke Tuinbouwschool gesticht die ook een duidelijk regionale functie vervulde. Door de grote toeloop moest een deel van de leerlingen al snel in noodwoningen in den Hoek worden ondergebracht, totdat in 1960 de eerste paal geslagen werd voor een compleet nieuwe school aan de Van der Dussenlaan.

Vanuit de katholieke gemeenschap ontstonden initiatieven om in Dussen ook een ULO te stichten. De gemeente Dussen zat met de twee dorpen Dussen en Hank in de groei en de behoefte aan voortgezet onderwijs voor de naoorlogse geboortegolf was stijgende. Men kwam overeen de VGLO-opleiding in Hank te concentreren en de ULO-school in Dussen en zodoende werd er een oproep geplaatst voor een hoofd en een onderwijzer(es) aan de per 1 september 1958 te openen R.K. Pius X ULO voor jongens en meisjes te Dussen.

Ondertussen maakten de leerkrachten van de rooms-katholieke lagere scholen zich sterk voor werving van de benodigde leerlingen. Vooral het hoofd van de jongensschool, meester Simonis, legde menig huisbezoek af bij ouders van zesde klassers, met als doel zieltjes te winnen voor de nieuwe ULO-school in Dussen. Die zomer stond even niet het belang van de leerling voorop, maar won kwantiteit het van kwaliteit. Of kinderen nu geschikt waren om naar de ULO door te stromen, was ondergeschikt aan een hoger doel, de verwezenlijking van een ULO-school.

### **80: Schoolreisje ULO-leerlingen naar Schiphol**

Ondanks de inspanningen geleverd, slaagde men toch slechts ten dele in die opzet. Uiteindelijk meldden zich 26 jongelui aan maar dat waren er vijf te weinig om een tweede leerkracht voor de school te mogen aantrekken. Men sloeg zich echter door de opstartmoeilijkheden heen en allengs groeide de school in kwantitatieve - maar vooral later ook in kwalitatieve zin en na vijf schooljaren kon in 1963 een nieuw schoolgebouw betrokken worden aan de Heren van Brechtlaan.

De foto betreft een schoolreisje van ULO-leerlingen naar Schiphol in 1960.

De nieuwe onderwijswetgeving maakte ook de bouw van aparte kleuterscholen noodzakelijk. Voor de katholieke kleuters werd in 1957 een nieuwe school vlakbij het Vrijheidsplein aan de Wilhelminastraat geopend, terwijl de protestant-christelijke kleintjes twee jaar later een nieuwe school mochten betrekken tegenover de nieuwe Hervormde kerk op de hoek van de Zuideveldlaan en Den Hoek.

### **Dorpshuis**

Met het afblazen, in 1949, van de plannen tot bouw van een nieuw parochiehuis om financiële redenen en vermoedelijk ten gunste van een complete oplevering - inclusief (hogere) kerktoren - van de nieuwe kerk, die bovendien nog eens duurder uitviel, bleef de Dussense gemeenschap langdurig verstoken van een onderkomen voor het verenigingsleven.

### **81: R.K. Toneelvereniging Ons Genoegen**

Waar voor de oorlog de toneelvereniging (zie foto), fanfare, patronaatsvereniging, katholieke vakbond e.d. hun activiteiten in het tot patronaatszaal omgevormde voormalige leslokaal in het klooster konden doen plaatsvinden, was men na de oorlog aangewezen op de beperkte zaalcapaciteit van de lokale horeca of de kelders van het kasteel. Zo hield de R.K. Instuif - de soos voor de opgroeiende jeugd - haar bijeenkomsten in aanvang in het kasteel maar verhuisde men later naar het achterzaaltje van café Leemans. Ook de nieuwe jeugdorganisatie Jong-Nederland ging in de kasteelkelders van start. De tafeltennisvereniging gebruikte de kelders van het kasteel voor hun wedstrijden en trainingen, waar ook Drumband DOS oefende. Kortom de wens tot een verenigingsruimte bestond reeds vanaf de bevrijding en groeide met het uitdijende verenigingsleven zienderogen.

Net als met het Middelpunt nu, leverde in de vijftiger jaren de realisatie van een dorps huis ook veel stof tot discussie. Vanaf het moment dat de fraaie plannen voor een nieuw parochiehuis geen doorgang hadden gevonden, werd er eigenlijk voortdurend gedelibereerd over een gemeenschaphuis. Na het vrijkomen van de R.K. noodkerk aan de Molenkade werd geopperd deze als een mogelijke oplossing te benutten, maar dat vond in de ogen van het gemeentebestuur geen genade. Dat wilde namelijk één verenigingsgebouw voor de gehele gemeente, voor alle inwoners van alle gezindten. Het voorbeeld van twee kruisgebouwen wilde men koste wat kost voor het verenigingsgebouw niet herhaald zien. Er werd een Stichtingsbestuur gevormd om deze plannen te realiseren. Echter die wens financieel rond krijgen leverde de Gemeente nogal wat problemen op. Ondanks het geharrewar en het gepreek voor eigen parochie door de diverse partijen was het uiteindelijk toch de rooms-katholieke parochie die een doorslaggevende rol vervulde. Deze had immers nog altijd de 25 mille uit het liquidatiefonds van de HARK op de plank liggen voor een parochiehuis. Dat bedrag was inmiddels door opgebouwde rente aangegroeid tot f 30.000,-. Het kerkbestuur stemde toe dit kapitaal en daarenboven ook nog eens de bouwgrond gratis ter beschikking te stellen aan het Stichtingsbestuur, zodat de lokale overheid haar plannen kon verwezenlijken. Dat gezamenlijk Stichtingsbestuur was onder leiding van wethouder Toon van Dijk gevormd, waarbij het “van de goede wil en samenwerking in de toekomst zal afhangen of het gemeenschaphuis werkelijk een zegen voor het ontspannings- en culturele leven in Dussen zal worden”, schreef de krant in 1962. In het memoriaalboek tekende de pastoor daarbij nog veelzeggend aan “dat het kerkbestuur om goede begrijpelijke redenen zich op de achtergrond heeft gehouden”

### **82: Dorps huis Middelpunt**

Het dorps huis werd ontworpen door architect J. de Jong uit Schayk, van wiens tekentafel eerder ook de rooms-katholieke kleuterschool kwam en die ook nog even in beeld was voor het interieur van de nieuwe kerk. De entree was in eerste instantie gericht naar de kerk met daarvoor een rustig binnenhof, daar waar oorspronkelijk een processietuin was voorzien. De grote zaal - met toneel - was op een verhoogd niveau gebracht zodat men met trappen kon afdalen naar het binnenhof dat gelegenheid bood tot het opvoeren van openluchtspelen en -concerten, in die tijd een populaire vorm van geloofsbeleving binnen de katholieke gemeenschap. De trappen konden dan dienst doen als tribunes waarbij werd voorzien dat deze zo'n 250 toeschouwers konden bergen. Doch deze plannen werden nog teveel geassocieerd met een parochiehuis gelieerd aan de nabijgelegen kerk en het resultaat is bekend. De entree kwam aan de andere kant, de Wilhelminastraat zijde, en het binnenhof met tribunetrappen aan de kerkkant werd in z'n geheel geschrapt. Eind 1962 begon de Firma de Bont-van Hulst uit Nieuwkuijk met de bouw en op 22 mei 1964 kon het dorps huis Het Middelpunt - een naam bedacht door Sjaan Schalken Bzn. Sr. en verwijzend naar het water Het Middeltje dat in de nabijheid door het Klein Zuideveld stroomt - officieel geopend worden door mr. Ph. Werner, secretaris generaal van het ministerie van Maatschappelijk Werk. De opening stond vooral in het teken van samenwerking tussen katholieken en protestanten, "zodat het dorps huis er wellicht toe zal kunnen bijdragen de mensen dichter bij elkaar te brengen", aldus het ooggetuige verslag in de krant.

### ***Nieuwe kern van Dussen voltooid***

#### **83: Bejaardenwoningen en kleuterschool**

Twee maanden na de opening van het Middelpunt werd door pastoor Van den Hoven de eerste steen ingemetseld voor de nieuwe bejaardenwoningen, naast de kleuterschool tussen de Wilhelminastraat en Kerkpad. Er werden in eerste aanvang twaalf woningen gerealiseerd. Het was het eerste deel van het bejaardencomplex Wilhelminaplantsoen, dat enige jaren later verder zou uitbreiden.

#### **84: Overzicht van de nieuwe kern van Dussen voltooid**

Daarmee was de nieuwe dorpskern van Dussen medio jaren 60 voor wat betreft het aandeel van de rooms-katholieke parochie Dussen voltooid. Met de bouw en aanleg van de indrukwekkende kerk met doopkapel, sacristie en pastorie, het kerkhof, zorgcentrum Wit-Gele Kruis, de kleuterschool, het multifunctionele dorps huis en de bejaardenwoningen, leverde men een belangrijk aandeel aan het gezicht van het nieuwe hart van het dorp. De aanvankelijke terughoudendheid ten aanzien van de plannen van het gemeentebestuur had men verre van zich geworpen en onvervaard werden de handen uit de mouwen gestoken, zowel letterlijk als figuurlijk. Bij de realisatie van de plannen was een grote mate van flexibiliteit en onbaatzuchtigheid betracht met veel respect voor de totale gemeenschap van het dorp, daarbij inspeliend op veranderende maatschappelijke omstandigheden.

Een protestant-christelijk centrum werd gevormd rondom De Dusse in de Zuideveldlaan, Hoek en Muilkerk met de nieuwe Hervormde Kerk, het Groene Kruis, Kleuterschool en Christelijke Tuinbouwschool, de bescheiden Christelijk Gereformeerde Kerk aan de overkant van het water, en wat verderop in de Muilkerk de Gereformeerde kerk met de lagere school. Het geheel werd in de jaren zestig gecompleteerd met nieuwbouw voor de Tuinbouwschool en in Den Hoek de nieuwe gereformeerde kerk De Hoeksteen.

## ***Industrieterrein De Sluis, historische vergissing***

Met de verdere ontwikkeling en uitbreiding van het kleinschalige industrieterrein aan de westzijde van de Loswal te Dussen werd ook een naam bedacht voor dit nieuwe gedeelte. Er werd gekozen voor De Sluis. Niet zo verwonderlijk dat men het industrieterrein dat op loopafstand van de oorspronkelijke Munsterkerkse Sluis ligt, deze zelfde naam heeft gegeven. Toch heeft men hier bewust of onbewust een historische vergissing begaan.

Na de St Elisabethsvloed van 1421 stond het grootste deel van Dussen onder water. Pas 40 jaar later werd de Kornsedijk opgeworpen, welke bescherming bood tegen het buitenwater. Toch stond begin zestiende eeuw het water van het Bergsche Veld nog regelmatig tot aan deze dijk en dus ook tot aan de Sluis. Met name in de wintermaanden en bij hoogtij (vloed) moet het water flink zijn opgedrongen. Sprekende getuigen daarvan zijn de merkwaardige kronkel in de dijk bij Café De Bocht, de Krekeldraai genaamd, de naam De Putten ter hoogte van de Nieuwe Steeg, en de Kornsche wiel tussen Dussen en Almkerk.

De bochten in de dijk bij de Krekeldraai en rond het Kornsche wiel zijn gevormd doordat men na een dijkdoorbraak en de daarbij ontstane wielen, de dijk weer gedicht heeft door deze eenvoudig om het water heen te leggen. Deze wielen en de wiel(en) ter hoogte van de Putten, welke hieraan zijn naam ontleend, zijn een bewijs dat na het leggen van de Kornsedijk (1461) deze nog herhaaldelijk stevig bestookt werd door het water en daar soms zelfs niet bestand tegen bleek.

Ook het reeds in 1632 vernoemde Rode Wiel ter hoogte van de Diebracht, waarvan de naam waarschijnlijk een afgeleide is van de sterk ijzerhoudende grond in het Zuideveld en welke met het slooppuin van de oude Keizersveersebrug werd gedempt, was 'n overblijfsel van een dijkdoorbraak.

Toch beginnen zich na verloop van tijd, door de gunstige omstandigheden voor sedimentatie, buitendijks aanwassen te vormen. Op een kaart van de bekende landmeters Pieter en Jacob Sluyter, getekend in 1562, zijn deze buitendijkse aanwassen zichtbaar. Met name op het buitendijks verlengde van de Dussense stroomrug vielen gorzen droog, daarmee een aanzet vormend voor de latere Nieuw Zuidhollandse - of Dussensche polder.

Ten zuiden van De Sluis en de oude Noordelijke Maasdijk, bij Dussen Rommegatsedijk (oudste vermelding 1632) genoemd, had het water vanuit het Bergsche Veld zich in de oorspronkelijke bedding van de Oude Maas, door de werking van eb en vloed, een zeer brede en trechtersvormige inham geschuurd, welke zich pas ter hoogte van Drongelen-Hagoort weer versmalde tot de oorspronkelijke breedte én bedding van de Oude Maas.

Net als buitendijks in de latere Zuidhollandse polder, kwam ook in deze brede getijdengeul aan weerszijden van de oevers een verlandingsproces op gang.

Met de landaanwinst nam ook het gesteggel over het eigendomsrecht hand over hand toe. De nieuwe loop van de Oude Maas, welke oorspronkelijk de grens van



Munsterkerk bepaalde, was tussen Hagoort en Dussen belangrijk zuidelijker komen te liggen. Daarom besloten de ingezetenen van Capelle, op de plaats van de oorspronkelijke Oude Maasbedding, tot het graven van De Scheijsloot (voor het eerst genoemd in 1665), daarmee opnieuw de grens van Dussen met Capelle en Waspik aangevend.

Op 'n kaart van landmeter Daniel Schellinx, getekend midden zeventiende eeuw, waarop de landaanwas en De Scheijsloot staan ingetekend, worden de percelen tussen de dijk en de grenssloot met naam aangeduid. Vanaf De Diebracht tot halverwege de Rommegatsdijk vinden we de Juffvrouw Weijde en aansluitend, onder meer achterlangs het latere Klooster St. Petrus Stoel en de R.K. Kerk, tot aan De Sluis, ligt de Meijerswerf. Vanaf De Sluis tot ongeveer de Krekeldraai ligt, geheel omzoomd door de westelijke tak van de Scheijsloot, het Groot Eiland. De oorsprong van de perceelsnamen Juffvrouw Weijde en Meijerswerf is niet bekend maar deze zullen waarschijnlijk terug te voeren zijn op de oorspronkelijke eigenaren. Groot Eiland zal z'n naam te danken hebben aan het feit dat het geheel omsloten werd door water.

De Sluis staat in die tijd in verbinding met de "Oude" Maas door middel van de Dussensche Gantel. De Scheijsloot was zowel aan de oost- als westzijde verbonden met de Gantel. Van de Dusschense Gantel resteert thans niet veel meer dan een kleine sloot langs de Loswal. De Scheijsloot verloor met graven van de Bergsche Maas zijn functie als grensbepalende - en waterbeheersingsvliet. Voor een groot deel werd het stroomgebied ervan benut voor de aanleg van het Noordelijk Afwateringskanaal (Kanaaltje). Een bewijs hiervan is nog terug te vinden aan de Loswal, tegenover Schellevis Betonfabriek, waar een gedenksteen herinnert aan de voormalige gemeentegrens van Dussen en Waspik.

Het westelijk deel van de De Scheijsloot dat ter hoogte van thans de Dorpsstraat, dichterbij de Kornsedijk aan lag, de Vloeisloot genoemd, bleef wel in tact om dienst te doen als drinkwaterleverancier, totdat eind 1934 de waterleiding in gebruik genomen werd.

Zuidelijk van de Sluis en ten westen van de Gantel lag dus het perceel Groot Eiland. Het was vanaf de Gantel tot aan de Krekeldraai ongeveer 135 roeden (500 m) lang en 125 roeden (450 m) diep en geheel omzoomd door de westelijke tak van de Scheijsloot. Wanneer men de kaart van Schellinx op de huidige kaart van Dussen projecteert, wordt duidelijk dat het industrieterrein De Sluis volledig gesitueerd is op het voormalige perceel Groot Eiland.

De naam De Sluis voor het industrieterrein mag dan begrijpelijk heten, historisch-geografisch gezien zou de naam Groot Eiland beter verantwoord zijn geweest.

## **85: Slotslide voor meer informatie**

© Ton Lensvelt, Molenplantsoen 40, 4271 AH Dussen

[tonlensvelt@wanadoo.nl](mailto:tonlensvelt@wanadoo.nl)

## Afbeeldingen

1: Titel slide.....	2
2: Onderwerpen (sub-titel slide).....	2
3: De grindweg (sub-titel slide).....	2
4: Hier een treffend plaatje van de kaarsrechte Rijksstraatweg no. 2 onder Hank .....	3
5: Hier dezelfde Rijksstraatweg no. 2 maar nu ter hoogte van Nieuwendijk.....	3
6: Dit is het vertrekpunt van de weg bij De Wijkse Poort te Heusden met rechts de herberg met de toepasselijke naam Voermans Welvaren.....	5
7: Op deze kaart ziet u het traject Wijkse Poort - Heesbeen, onder meer over de Stadsweg langs het Oude Maasje, waar we bij Heesbeen op de eerste tolplaats stuiten.....	5
8: In Genderen, destijds bestaande uit 73 huizen en 570 inwoners, liep de weg via de Buitensche Straat en ten noorden van de Kerk - waar ook een tolplaats was - door De Loots Straatweg en het Laag Steegje. Via de Nieuwe Steegweg ging het door het Voorste - en Achterste Hoofdveld richting de kom van Eethen. Pas veel later zou het traject van de provinciale weg verlegd worden over de Genderense dijk en Kleibergsche straat.....	5
9: Daarbij komen we in Genderen o.a. langs de boerderij van A.L. Branderhorst, die begin twintigste eeuw zou worden omgebouwd tot melkfabriek Op Hoop van Zegen.....	5
10: In de nabijheid van de kruising Genderensedijk met de Nieuwe Steegweg naar Eethen stond aan de dijk deze fraaie korenmolen. ....	6
11: Daarbij passeren we de oude Hervormde kerk en pastorie van Eethen. ....	6
12: Langs de molenwetering gaan we vanaf Eethen over de Watermolensteeg naar Meeuwen. Daarbij komen we voorbij het latere stoomgemaal De Peperbus, hier rechts op de foto. ....	6
13: Bij dit latere stoomgemaal De Peperbus werd in 1920 door de Provincie in de weg een nieuwe brug aangelegd, waar op deze twee foto's druk aan gewerkt wordt.....	6
14: Foto twee van de werkzaamheden bij het stoomgemaal.....	6
15: Hier de Witte Molen op haar oorspronkelijk plek langs de provinciale weg.....	6
16: Op deze kaart ziet u het traject van de provinciale weg onder Meeuwen.....	6
17: Hier een prachtig plaatje van de grindweg, in Meeuwen Dorpsstraat geheten, omstreeks 1900.....	7
18: Op deze kaart is nog goed te zien dat in die tijd zowel de Voor- en Achterstraat langs De Dusse ononderbroken vanaf Meeuwen en het Kasteel van Meeuwen doorliepen tot aan de Kornsche dijk .....	7
19: Hier een impressie van de situatie aldaar. Dit is het wegdeel De Bosschen vanaf het Kasteel van Meeuwen aan de noordzijde van De Dusse. Maar dit zal destijds ook het beeld van De Baan geweest zijn. ....	7
20: Deze foto laat de situatie zien van de Baanse Achterstraat zoals die er thans bij ligt, maar die oorspronkelijk aansloot op de Achterstraat van het Binnen en over een lengte van 545 meter meestal jaarlijks bezand werd door het waterschap Het Noordeveld.....	7
21: Wat verderop langs De Dusse ligt de Voorste Hoek. Deze weg is nog redelijk in oorspronkelijke stijl bewaard is gebleven. ....	7
22: De twee foto's laten zien hoe vroeger - in de zomermaanden - de aanblik van de provinciale weg onder Dussen geweest moet zijn. Overigens wordt over beplanting van de wegbermen in het bestek van 1845 niet gerept. Gedurende de wintermaanden was het plaatje overigens stukken minder idyllisch, maar daar komen we later nog op terug .....	7
23: Dit is de Hoge Brug over de zijtak van De Dusse.....	8
24: Hier de Zuideveldse watermolen langs de weg naar De Sluis te Dussen. Deze foto is vanaf de Sluiskant genomen. Achter het eikenbos achter de molen, waarvan sommige bomen een omvang van wel 3 meter bereikte, gaat het Kasteel schuil. ....	8

25: Op deze latere foto van De Sluis is nog goed de nauwe overgang aan De Sluis te zien. Links ziet u de sluismuur en de schamppalen.....	8
26: Het traject onder Dussen met tolplaatsen bij de Baan en de Posthoorn. Het kaartje geeft duidelijk aan dat de provincie er anders dan nu destijds bewust voor koos om met de provinciale weg de kern van de dorpen - van kerktoren naar kerktoren weet u nog - aan te doen. Men had onder Dussen immers ook de keus om het traject langs het riviertje De Dusse op de Kornsedijk te laten aansluiten.....	8
27: Hier zijn we bij de voormalige tolplaats De Posthoorn aan geland, gesitueerd op de kruising met de Nieuwe Steeg naar Hank.....	9
28: Herberg De Boerendans aan de Kornsedijk.....	9
29: We verlaten Dussen voor het traject onder Emmikhoven.....	10
30: De sigarenfabriek van B. Koekoek te Almkerk.....	10
31: Het Verlaat te Almkerk.....	10
32: Hier zien we de scheepjes voor anker liggen aan de Sluis in Almkerk.....	10
33: Paardenmarkt te Almkerk.....	11
34: Het traject Uppelsche - of Verlaatsche Dijk onder Almkerk.....	11
35: Uppelsche - of Verlaatsche Dijk onder Almkerk. U begrijpt dat het ondanks de inspanningen van de Provincie 's winters bepaald geen pretje was om over zulke wegen te reizen.....	11
36: Een situatietekening van De Tol omstreeks 1850.....	11
37: Hier een foto van de van De Tol bij Sleeuwijk op een later tijdstip.....	11
38: Tot slot het traject Werkensche Dijk tot aan de Straatweg van Werkendam.....	12
39: Hoeve de Oude Schans van Otto Walraven die bij de storm van 1937 verloren ging.....	12
40: Hier ziet u het stamhuis van het geslacht Ippel aan de Werkensche dijk, tegenover de Schenkeldijk, dat in 1845 bewoond werd door Huibert van der Meijden.....	12
41: De Werkensche dijk anno 1900 met kruidenier Joost de Keizer met hondenkar.....	12
42: Hier een foto uit archief van de PWS waaruit blijkt dat de kruitwagens en schop, maar vooral spierkracht de belangrijkste hulpmiddelen waren in die tijd. Toezicht is er ook voldoende, maar wellicht was dat vanwege de foto.....	13
43: Wegwerkers bezig met onderhoud aan de weg.....	13
44: Nog een foto uit het archief van Prov. Waterstaat die overigens niet specifiek betrekking heeft op de werkzaamheden aan de weg tussen Heusden en Dussen, maar wel een goed sfeerbeeld weergeeft. Rechts, met bolhoed, de opzichter van de Provinciale Water Staat.....	14
45: Nog een foto uit het archief van PWS, van wegwerkers, overigens uit een latere periode.....	15
46: Dat ziet u op deze foto van de wegwerkzaamheden onder Uppel uit 1921 compleet met stoomwals en werkvolk. Ook enkele Uppeldijkers staan op de foto.....	17
47: Hier ziet u een van die spoorwegplannen.....	17
48: Het vernieuwde provinciaal wegenplan uit 1938.....	18
49: De Sluis (sub-titel slide).....	18
50: Kaart van Ramaer van de situatie vóór St. Elisabethsvloed met De Dusse en De Middelt.....	19
51: De kaart van Sluijter waarbij De Dusse en De Middelt zijn samengevloeid.....	19
52: De kadastrale kaart uit ± 1831 van de situatie aan De Sluis, Centraal de R.K. Kerk met aangebouwde pastorie.....	19
53: Dit zijn de leden van Vincentiusvereniging in 1938 (bij het 75-jarig bestaan) met voorzitter Toon van Honsewijk en verder Jord van Beurden, Gerrit v.d. Pluijm, Leo van Moergestel, Piet van Schendel, Piet van Mierlo, Bertus Simonis en Toon van Dijk.....	21
54: Het klooster St. Petrus Stoel gezien vanuit de Kerkstraat (Rommegat).....	21
55: Het klooster St. Petrus Stoel maar nu vanaf De Kerkeweide (voetbalveld).....	21
56: Tekening van de dorpsbrand van 1892.....	22

57: Pastoor Baekers tussen de puinhopen van de verwoeste kerk .....	23
58: Een aanblik van de verwoesting aan De Sluis in 1892 .....	24
59: De pastorie die gespaard bleef tijdens de brand van 1892 en daardoor van oudere datum is dan de latere bebouwing daar omheen .....	24
60: Het nieuwe Raadhuis aan de Sluis .....	25
61: De nieuwe R.K. Kerk aan de Sluis, links het nieuwe Hotel De Zwaan .....	26
62: In 1898 bouwt H.H. Gasten café De Koppelpaarden, hier rechts op de foto .....	27
63: Zo was de aanblik vanaf de Sluis richting Molenstraat .....	27
64: Het nieuwe centrum van Dussen nadat het plein in 1907 is voltooid .....	28
65: Gezicht op de Sluis vanuit de Dorpsstraat .....	28
66: Luchtfoto van het in december 1944 geïnnundeerde gebied vanaf het Capelsche veer en ten oosten van Dussen. Linksboven is De Sluis met de R.K. kerk nog net zichtbaar .....	29
67: Een beeld van de oorlogsverwoesting aan De Sluis en in de Dorpsstraat te Dussen .....	29
68: Wederopbouw (sub-titel slide) .....	30
69: De zwaar beschadigde kerk aan De Sluis .....	30
70: De shade aan de Kerk .....	30
71: De shade aan de Kerk .....	30
72: De shade aan de Kerk .....	30
73: De shade in de Kerkstraat .....	30
74: De noodkerk aan de Molenkade .....	31
75: Het interieur van de noodkerk .....	31
76: De Wilhelminastraat aangelegd .....	31
77: Het parochiehuis dat er nooit kwam .....	33
78: Het afgekeurde bouwplan van de nieuwe kerk .....	33
79: Boomplantdag op het Vrijheidsplein .....	34
80: Schoolreisje ULO-leerlingen naar Schiphol .....	36
81: R.K. Toneelvereniging Ons Genoegen .....	37
82: Dorpshuis Middelpunt .....	37
83: Bejaardenwoningen en kleuterschool .....	38
84: Overzicht van de nieuwe kern van Dussen voltooid .....	38
85: Slotslide voor meer informatie .....	41