

# FEUILLETON

## *Het schilderen van de IJsselbrug te Kampen in 1881*

*met een inleiding door Geraart Westerink*

Het Frans Walkate Archief beheert een rijke verzameling (geschreven) bronnen over de geschiedenis van Kampen en omgeving. Ze geven meestal een interessant beeld van de tijd waarin ze zijn ontstaan. Het ligt in de bedoeling om in een nieuwe rubriek in de *Kamper Almanak* jaarlijks één tekst uit te lichten en integraal te publiceren, voorzien van een redactionele toelichting met achtergrondinformatie die voor de interpretatie of context van het stuk van belang kan zijn.

Dit jaar is gekozen voor het feuilleton *Het schilderen van de IJsselbrug te Kampen in 1881*. Het is geschreven door H.J. Berendsen, die daar als schilder bij betrokken was. Het feuilleton verscheen in drie delen in een nog ongetraceerde periodiek, waarschijnlijk de *Kamper Courant*. Het bevond zich als bundeltje knipsels in een papieren omslag in het persoonlijk archief van A.J. Reijers, dat in het Walkate Archief wordt bewaard. A.J. Reijers was bouwkundig opzichter in gemeentedienst, verdienstelijk tekenaar, maar bovenal gedreven historicus en fanatiek heemschutter, die veel historisch interessante zaken heeft bijeengebracht of geregistreerd en via het Frans Walkate Archief voor het nageslacht bewaard.

De historie van de Kamper brug gaat terug tot 1448. Daarmee is het één van de oudste oeververbindingen over een grote rivier in Nederland. Met grote hardnekkigheid en doorzettingsvermogen werden de vele rampen die het bouwwerk in de loop der eeuwen teisterden getrotseerd. Begin jaren zeventig van de 19de eeuw worden voorbereidingen getroffen voor een hoogstnoodzakelijke nieuwe brug, de vijfde in successie. Verschillende architecten, onder wie de Kamper stadsarchitect W. Koch, gaan de uitdaging aan. Het is echter een ontwerp van ir. N.H. Nierstrasz uit 1871 dat wordt aanvaard en in 1873 aanbesteed voor 333.000 gulden, waarvan het Rijk 40.000 meebetaalt. Waren de voorgaande bruggen van hout, nu wordt gietijzer het belangrijkste materiaal, dat rust op stenen landhoofden en pijlers, die op betonkuipen in de bodem zijn gefundeerd. Dit ultramoderne stuk

ingenieursbouw wordt bij de uiteinden en aan weerszijden van het beweegbare middengedeelte voorzien van middeleeuws aandoende, van torentjes voorziene toegangspoorten, van de hand van de Brabantse architect Lambert Hezenmans. Op de poorten kwamen beelden te staan van Joseph Graven, die respectievelijk 'Landbouw en Handel' en 'De Stedemaagd' verbeeldde. Dit bizarre contrast tussen pure doelmatigheid en eclectische versieringsdrang is typerend voor de (late) 19de eeuw en bijvoorbeeld ook zichtbaar bij het Centraal Station in Amsterdam, waar het zwaar gedecoreerde stationsgebouw van P.J.H. Cuypers in schril contrast staat met de utilitaire ijzeren spoorwegoverkapping van constructeur L.J. Eymer.

In 1874 kan de nieuwe brug in gebruik worden genomen. Dat ging niet zonder slag of stoot. De opleveringstermijn wordt meerdere malen verschoven, er zijn problemen met het beweegbare gedeelte, de kosten worden overschreden en het botert niet tussen Nierstrasz en de aannemer. Het gemeentebestuur twijfelt ernstig aan de kwaliteit van de brug. Onterecht, zo blijkt in de praktijk. Zelfs de sloop ruim een eeuw later van de inmiddels bouwvallig geachte oeververbinding gaat door de weerbarstigheïd van de constructie en de gebruikte materialen minder soepel dan verwacht. De torentjes waren al eerder verdwenen door het geweld van de Tweede Wereldoorlog.

De ijzeren brug was in zijn tijd iets nieuws en spectaculairs: een soort horizontale Kamper Eiffeltoren. De verbouwing van 1881 was de eerste na de oplevering. Dat verklaart de bijzondere aandacht die Hendrik Jan Berendsen eraan besteedt. De schrijver werd geboren op 5 augustus 1860 en staat in het bevolkingsregister ingeschreven als schilder, woonachtig aan de Schapensteeg. Hij was dus net 21 toen hij aan de schilderklus begon. In de periode van de werkzaamheden (4 november) trouwt hij met de in Meppel geboren Hendrikje Pleket. Het echtpaar, dat later aan de Vloeddijk woont, kreeg in Kampen drie kinderen, twee jongens en een meisje, van wie er twee op jonge leeftijd stierven. September 1885 vertrekt het gezin naar Renkum.

Met 'baas Van den B.' doelt Berendsen waarschijnlijk op A.J. van den Berg, die zichzelf in het Kamper adresboek afficheert als behanger, huis- en rijtuigschilder. Diens relatief kleine bedrijfje zal de handen vol hebben gehad aan de omvangrijke opdracht: hij werkt niet voor niets samen met een compagnon. De stadsarchitect die als opzichter de werkzaamheden gadesloeg was de al eerder genoemde W. Koch. De in de tekst voorkomende raderboot voer van Amsterdam naar Zwolle, en arriveerde elke middag omstreeks



De Kamper stadsbrug onder winterse omstandigheden. Foto Joh.Wilh. Salm, Kampen, omstreeks 1895.  
Collectie Frans Walkate Archief.

twee uur in Kampen aan de spoorzijde bij de IJsselbrug en voer vandaar door naar Zwolle. Naast deze wetenswaardigheden geeft het stuk ook een aardig inzicht in de veranderde mores sinds 1881. Het tempo ligt een stuk lager en bij het knoeien van verf in de IJssel wordt gedacht aan de kosten en niet aan het milieu!

# FEUILLETON

HET SCHILDEREN VAN DE  
IJSSELBRUG TE KAMPEN IN 1881

## I

Op een mooien Octobermorgen van bovengenoemd jaar was er meer dan gewone drukte aan den winkel van baas v.d. B. Er stond n.l. iets bijzonders te gebeuren. Eenige dagen tevoren toch was door het Gem.-bestuur aanbesteed het verven van de ijzeren brug over den IJssel, en dit werk was gegund aan genoemde schildersbaas, die trouwens nog een collega als compagnon voor dat werk had genomen, want het was een werkje dat nog nooit door een der schilders van ons stadje was uitgevoerd, aangezien het de eerste maal was, dat deze brug na de plaatsing werd geverfd.

Sinds onheugelijke tijden bestond er een houten brug over de rivier en voldeed ook zeer goed voor de overtocht van wagens en voetgangers, doch 's winters (vooral met strenge winters) als er een bonk ijs in de rivier zat, kwam de brug, of beter gezegd de pijlers, leelijk in de klem.

Zoo lang het ijs vast zat, had de brug niets te lijden, doch als met het voorjaar de dooi in de ijsvlakte aankondigde dat het ijs spoedig aan het kruien zou gaan, sloegen de vroeде vaderen der gem. Kampen met bezorgdheid de dingen gade, die komen zouden, want dan duurde het niet lang, of met donderend gekraak kwam in de verte het ijs, voortgestuwd door den sterken stroom, als een worstelende chaos naar voren dringen. Het was dan 'n grootsch schouwspel.

De ontzettende drang, die het ijs dan in groote schollen tegen elkaar opduwde met een geweldig krakend geluid, alles voor zich uit persend wat in den weg kwam, was dan door niets te keeren, totdat eindelijk ook de brug werd bereikt en dan, o weel! De vaste zware pijlers, waar vooraan zoogenaamde ijsbrekers waren bevestigd, boden heftigen tegenstand en sneden schijnbaar door het ijs heen, doch de lichtere of looze jukken, bestaande uit palen van circa 40 cm. middellijn, werden dan grootendeels als lucifershoutjes doorgedrukt.

Een en ander kostte de gemeente jaarlijksch aanzienlijke sommen, zoodat eindelijk het plan werd gevormd een ijzeren brug aan te

schaffen, rustende op steenen pijlers, hetgeen dan ook na veel wiken en wegen geschiedde. Door de groote opbrengst van het Kamper eiland, waardoor de gemeente rijk was, kon ze zich gerust de weelde veroorloven zulk een kostbaar monument aan te schaffen.

Den 17en Juni 1873 kwam de eerste spanning, op schuiten bevestigd, de rivier afzakken, (de brug was n.l. in Duitschland gemaakt), en was spoedig op de reeds gereed staande pijlers geplaatst. Drie maanden later werd het laatste stuk geplaatst en den 5en Jan. 1874 werd de brug voor het publiek verkeer opengesteld. De brug werd en is nog een sieraad voor de stad.

Om nu op het schilderen terug te komen, het personeel van baas v.d. B., bestaande uit twee oud-gedienden, twee jongeren en schrijver dezes als de jongste knecht, benevens het personeel van baas v. D., hadden dus het voorrecht genoemde brug naar de regelen der kunst een frisch aanzien te geven. We waren alzoo op den bewusten morgen druk in de weer om alle mogelijke gereedschappen bij elkaar te zoeken. Alle krabbers werden geslepen, een groote partij kwasten van letter E, mitsgaders de noodige

puntkwasten, steigerplanken, kortelingen, stoffers, een bos steigertouwen, emmers, een legio verfpotten, alles werd met veel drukte en de noodige grapjes opgeladen, en de expeditie ging op marsch. Verf hadden we niet noodig, want uit vrees dat er mogelijk inferieure kwaliteit van verf aan de nieuwe brug mocht gebruikt worden, had de stad het noodig geoordeeld, zelf de verf aan te schaffen, die onder toezicht van de gem.-opzichter in de zoogenaamde stads-timmertoren gemalen werd, en vervolgens met emmers vol naar het werk gebracht, waar ze dan door de schilders op kleur en dikte werden gebracht.

Even zij nog vermeld, dat, vanwege het moeilijke en smerige werk wat ons wachtte, de daghuur (destijds 13 ct.) met 4 ct. per uur verhoogd werd, benevens alle morgens een borrel. Hierdoor werd het zaakje nogal aannemelijk voor ons, want om de waarheid te zeggen lachte ons die brugververij niet erg toe en ook, wjl het al dagen lang erg guur weer was en het zich liet aanzien, dat er een strenge winter in aantocht was, hetgeen later bleek maar al te waar te zijn.

Wordt vervolgd,

# FEUILLETON

HET SCHILDEREN VAN DE  
IJSSELBRUG TE KAMPEN IN 1881

## II

Tusschen twee haakjes, we hebben aan genoemd werk gruwelijk veel kou geleden. 's Morgens gingen we met looden schoenen naar het werk en hoopten alle dagen op zachter weer, wat helaas niet gebeurde.

Het begin was dus al dadelijk niet erg aanmoedigend, maar we dorsten niet te klagen, want de schoonvader van onzen patroon, die de 70 reeds gepasseerd was, werkte zelf mee en was, in weerwil van de steeds toeneemende kou, alle morgens present. Het was dus maar zaak om aan te pakken.

We waren dus eindelijk met onzen schildersinventaris gearriveerd, paktten de boel van de kar en sjouwden een en ander naar een van de acht torens der brug. Het steiger-materiaal werd langs de voetpaden gelegd, in afwachting hoe er beslist zou worden over het bewerken der bovenbouw, want hierover ontspon zich nogal eenige discussie. De stads-

architect, opzichter, onze patroons, alles was in de weer. Allerlei op- of aanmerkingen werden gemaakt. Den een meende het nog beter te weten dan den ander. Er moest n.l. rekening worden gehouden met het drukke verkeer met karren en voertuigen, waardoor het niet wel mogelijk was met leeren op de brug te werken. Maar eindelijk kwam het tot een beslissing. Een van de knechten, die vroeger bij de Genie had gediend en daardoor nogal begrip had van steigerwerk, sloeg voor, tusschen de ijzeren gebinten steigertjes te maken waarop we voldoende met vier man konden werken, en om de zaak zooveel mogelijk komisch op te vatten, maakte hij zich met geele verf een paar sergeantstreepen op het verfbuis (schilderskielen waren toen nog niet bekend), en benoemde zich zelf als chef van het peleton. Dit droeg er vanzelf niet weinig toe bij om de goede geest er in te houden, want zoo ik reeds zei, het was alle dagen bitter koud en we hadden daardoor wel eenige aanmoediging noodig. Zoo werd dan begonnen. Vier man op het steigertje, vier man onderaan, en de anderen aan het hekwerk der voetpaden en het verfwerk aan de torens. Nu was er nog een werkje wat erg lastig was n.l. de

ondereinden der ijzeren kokers, die tot onder de brug reikten, en alleen met lange, zoogenaamde schippers-teerkwasten waren te bereiken.

Aangezien nu de vier brugwachters die hoofdzakelijk waren aangesteld om de schepen en booten dagelijks door de brug te laten, nogal eens vrijen tijd hadden, boden zij hun dienst aan, om genoemde onder-einden der kokers te besmeren, hetgeen voor hun dan een aardige bijver-dienste was en ons verlost van een lastig karweitje. Onze bazen vonden zulks goed en zoo trok het geheele stelletje aan den arbeid.

Zooals gewoonlijk, moest eerst vol-gens bestek alles roestvrij gemaakt en bijgemened worden. Daar echter de brug nog betrekkelijk nieuw en lang niet verveloos was, waren er niet veel roestplekken aanwezig, zoodat deze vervelende bezigheid spoedig achter den rug was. We begonnen er nu een beetje meer schik in te krijgen, want nu konden we tenminste een behoor-lijk stukje in het gezicht werken en geregeld vorderen.

De kleur werd tamelijk geel, heel gewoon van loodwit met geel oker. We kregen elk een fikschen kwast en nu begon het lieve leven. Onze sergeant begon een volksdeun aan te heffen, waar de overigen al spoe-

dig mee instemden, en zoo kwam er gauw wat schot in het werk. De oude baas hielp trouw mee de onder-einden der kokers te verven, terwijl hij geregeld een stompje Goudsche pijp in den mond had, waaruit hij dikke rookwolken blies. Kortom, alles was nu in actie. Al spoedig bleek echter dat onze kwasten niet erg geschikt waren om de binnenkanten der kokers te doen, of liever gezegd, de stelen waren daar te lang voor. We sneden dus de helft er af en toen ging het beter. Het bleef evenwel een lastig en smerig werk, want we waren genoodzaakt een oude lap of mouw om den arm te binden, want we zaten geregeld tegen het tralie-werk te stooten.

We zagen er dan ook al spoedig uit als echte vetzakken. Gaandeweg werden we echter verzoend met ons werk, gedeeltelijk uit sleur, en tevens door de noodige grapjes die door onzen verversergeant verkocht werden.

Den 4en Nov. bracht weer eenige variatie in ons werk. Den vorigen dag was n.l. schrijver dezes in het huwelijksbootje gestapt. Natuurlijk moest hier eenige feestelijkheid op volgen.

Wordt vervolgd,

# FEUILLETON

## HET SCHILDEREN VAN DE IJSSELBRUG TE KAMPEN IN 1881 III

De verfpot hing 's morgens met een bos dalia's aan de spanning, waar we aan het werk waren. Het ontbrak natuurlijk niet aan de noodige felicitaties en wat er verder volgde. Er moest vanzelf eenige varsnapering bij komen.

Inmiddels waren we met het werk zoo ver gevorderd, dat we aan de ophaalbrug zouden beginnen. Dit werkje was wel het lastigste van de brug. De beide vallen waren juist in het midden aangebracht. Door de drukke doorvaart van de verschillende schepen en booten moesten deze klappen telkens weer opgehaald worden, hetgeen geschiedde door twee lieren aan elken kant van de klap, waardoor dan telkens vier man van het brugpersoneel, die daarvoor aangesteld waren, moesten fungeren. Dit veroorzaakte ons veel moeite, want om telkens van het werk naar beneden te komen, was zeer tijdroovend en

lastig en blijven zitten was niet erg aantrekkelijk, want als de klappen opgetrokken werden, stonden de uiteinden van het bovengedeelte bijna loodrecht boven het water. Toch werd tot het laatste maar besloten. De vier jongste schilders, waaronder schrijver dezes, werden met dit karweitje belast. We waren nog niet lang bezig, of daar kwam in de verte de Zwolsche raderboot aan, plus eenige schepen, en nu zaten we elk op een punt van de klap te schilderen.

We hingen nu de verfpot aan een geschikte ijzeren stang, zochten een geschikt steunpunt en de klappen werden opgedraaid.

Het was eerst een vreemde gewaarwording, zoo langzaam boven het water opgeschen te worden en tamelijk griezellig, doch we zaten nu in het schuitje en moesten meevaren. Het ging trouwens goed. De eerste maal was vanzelf het slimste. De volgende maal ging het al beter en tenslotte vonden we het nogal fijn. Zoo scharrelden we voort, tot na eenige weken zonder ongelukken de bovenbouw der brug in de verf zat.

Nu restte ons nog de onderkant der brug, en voorzeker niet het prettigste werk, want op het water konden



we vanzelf met leeren of steigers niets beginnen.

Na eenig overleg werd een groote turfaak gehuurd, waarin drie groote schragen geplaatst werden, belegd met steigerplanken, zoodat we behoorlijk met vier man daarop konden staan werken. Dat was in orde, maar nu het verven. Eerst waren we begonnen met onze gewone bandkwasten, doch de groote last die we hadden om telkens de touwen los te maken om weer een eindje te vertrekken, bracht ons op het denkbeeld, lange teerkwasten te bezigen, van dezelfde soort als de brugwachters gebruikten bij de kokers. Dat verwekte natuurlijk eerst wat vroolijkheid, en was ook zeer onhandig. Maar na eenige oefening wendde dat ook al weer en we flodderen er maar op los, want, daar de verf door de stad werd geleverd, waren we niet erg zuinig op een kwast verf.

Een paar emmers vol hadden we zoo geregeld tusschen ons op de steiger staan, en doopten de kwast maar tot over de ooren in de verf en dan..... vooruit maar. Verscheidene pondjes verf kwamen door het afdruppelen in den IJssel terecht. Het werk was zodoende ook niet erg geschikt om netjes te leeren

werken. Het kweekte veeleer de onverschilligheid aan, maar, aangezien we nogal gezellig bij elkaar stonden, was het vrij wel dragelijk. Behalve de kou hadden we soms ook te worstelen met de wind, die vaak zóó hevig was, dat het door de sterke deining van het water haast niet mogelijk was, staande te blijven. Toch gaven we het niet op, hoewel de kwast met zulk een schommeling wel eens uitschampte, maar geen nood, we draaiden met een vetten kwast om de klinknagels heen, en zorgden wel dat er geen heilige dagen bleven zitten, want af en toe werd er inspectie gehouden en ons op het hart gedrukt vooral geen stukjes over te slaan.

Dat werk vlotte dus ook op bevredigende wijze en ofschoon hierbij ook geen ongelukken gebeurden, toch hadden we eens een geval wat minder prettig was, hoewel het goed afliep. Op een gegeven oogenblik n.l., dat we weer een eind moesten vertrekken, om een pijler heen, raakten de touwen los en dreven we onder de brug uit. Gelukkig konden ze ons nog tijdig een touw toewerpen, zoodat we verhinderd werden een tochtje naar de Zuiderzee te maken.

Hoe meer we nu ons einddoel

naderden, hoe grooter onze werklust werd, want waarlijk, we verlangden allen naar wat anders. Het werd trouwens hoog tijd, want af en toe kwamen er sneeuwbuien en toen we Nov. gepasseerd waren, begon de thermometer bedenkelijk onder nul te dalen, zoodat we blij waren als de dag om was. Midden Dec. werd de laatste kwast op het werk gezet en nu nog eenige na-karweitjes, zooals de lantarens vóór aan de brug en andere kleinigheden en de laatste inspectie begon. Gelukkig werd alles goedgekeurd, en konden we den afmarsch blazen. Spoedig was alles in de weer om de verfboel op te laden en zoo behoorde dus deze bruggeververij weer tot het verleden, en hoewel ondergeteekende na dien nimmer het genoeg had, weer een brug mee te helpen verven, denkt hij vaak met aandoening terug aan deze periode en ofschoon er van zulk werk uit een oogpunt van kunst niet veel te leeren valt, toch is het wel eens nuttig zulk werk mee te maken. Men leert er altijd mee, en kan de moeilijkheden die telkens in ons werk voorkomen, beter leeren dragen.

H.J. Berendsen.