

# Amersfoort in de leer bij Kampen

door C. N. Fehrmann.

Een bevaarbare IJssel was in vroegere eeuwen, toen Kampen nog een internationale handelsstad van grote betekenis was, een levensbelang van de eerste orde voor de stad. Over de bevaarbaarheid van deze rivier en in het bijzonder over die van haar uitgangen naar zee, bezitten wij geen gegevens over de situatie in de 14de eeuw. Aangenomen mag echter worden dat deze toen geen zorgen baarde en de Kamper kooplui zonder moeite hun diep geladen schepen voor de stad konden brengen als zij terugkeerden uit Schoonen, Noorwegen, Pruisen, Denemarken, Engeland en later ook uit Frankrijk.

Eerst in de tweede helft van de 15de eeuw bezitten wij zwart op wit de eerste bewijzen dat de scheepvaart in het gebied van de IJselmondingen door ondiepten in het vaarwater hinder gaat ondervinden.

In 1480 maakte de stad in een brief aan de Deense koning melding van uitgaven die zij had moeten doen voor het dieper maken van de stroom die „verdroogt” was.

Van meet af aan hebben de Kampenaren getracht het dreigende gevaar van een onvoldoend functionerende waterweg naar zee af te wenden door onder meer een aantal mondingsarmen van de IJssel af te dammen, opdat de resterende strengen door uitschuring dieper zouden worden.

Het aantal IJselmonden moet in vroegere eeuwen zeer groot zijn geweest. Op een kaart van de Zuiderzee en omgeving, in 1556 door Jasper Adriaensz. vervaardigd, zijn niet minder dan negen delta-armen getekend. Deze kaart had haar ontstaan te danken aan een procedure tussen de Staten van Overijssel en de Hollandse watersteden betreffende de limieten van het viswater van Overijssel. Een exemplaar van deze kaart wordt bewaard op het gemeentelijk archief te Kampen en werd exposeerd op de topografische tentoonstelling in de Koornmarktpoort in 1961. Zij heeft in de loop der eeuwen veel geleden en is hier en daar volkomen onleesbaar geworden. Men mag de heer H. J. Moerman dan ook dankbaar zijn dat hij, tijdens zijn leven, een voortreffelijke copie vervaardigde, waar-

op hij getracht heeft de onleesbaar geworden gedeelten aan te vullen.

De door Jasper Adriaensz. op zijn kaart aangegeven en bij name genoemde IJselmondingen zijn de Enk, de Reve, de IJsel of het Suyderdiep, de Ketel, het Duvengat, het Noorderdiep en het Grafhorsterdiep.

In de middeleeuwen hebben stellig meer riviersplitsingen bestaan dan op de kaart van Jasper Adriaensz. staan aangegeven. Zo wordt in 1479 melding gemaakt van „dat Suderdiep to Brunnepe” en een gat „thent aen dat Raes” die toegedijkt werden.

Toen Jasper Adriaensz. deze kaart vervaardigde deed de stad Kampen juist alle moeite om het vaarwater naar zee te verbeteren. Herhaalde malen worden zogenaamde diepmakers in dienst genomen, zo is in 1540—1541 Mr. Jacob van Koningsbergen hier werkzaam en in 1559 Mr. Jacob Derckzen van Dantzig. De zorg ging voornamelijk uit naar het Zuiderdiep, dat in deze tijd hoofdmond was, zoals ook uit de kaart van Jasper Adriaensz. blijkt.

In 1562 zien we weer twee diepmakers aan het werk: de Italiaan Thomas Canate en Peter de Zeelander. Het succes van hun pogingen om het Zuiderdiep bevaarbaar te houden schijnt niet groot te zijn geweest, in het laatst van 1562 wordt Hans van der Gouwe als diepmaker aangenomen en deze stelt voor een andere IJselmond tot voornaamste scheepvaartweg te kiezen, namelijk het Duivengat of Rechterdiep.

Ook dit plan gaat niet door, in 1573 schrijft Kampen aan de stadhouder Hierges dat het Zuiderdiep „die principaelste mondt” van de IJsel is.

Toen in de 17de eeuw de IJsel voor de Republiek als verdedigingslinie van grote betekenis werd, ging ook de landsregering zich met de bevaarbaarheid van de rivier bemoeien. De Generaliteit zag er het meeste heil in het Kamperdiep bevaarbaar te maken. In 1625 verscheen ingenieur Van Wenner met een diepmuller en twee molens. Het Zuiderdiep en de Ketel werden afgedamd, in 1633 het Noorderdiep. Veel heeft het niet mogen baten, enkele jaren later blijken alle takken weer verbinding met de zee te hebben.

In de tweede helft van de 17de eeuw plegen de vier IJselsteden druk overleg betreffende een goed bevaarbare weg

naar zee en bij verdrag van 1661 besluiten Kampen en Deventer alles in het werk te stellen om het Rechterdiep bevaarbaar te maken. Tot 1733 toe heeft men hieraan bijna al het beschikbare geld besteed. Toen bleken de resultaten toch onvoldoende te zijn en werd het Ganzendiep, waaraan tot nu toe nimmer was gewerkt, de voornaamste uitgang naar zee. Dit zogenaamde Nieuwe Diep had o.m. kribben die 350 meter in zee uitstaken. Eerst in de 19de eeuw werd het probleem vrij afdoende opgelost door het graven van een geheel nieuwe riviermonding, de bekende Ketel <sup>1)</sup>).

Dat Kampens strijd om een goede uitgang naar de zee te behouden, belangstelling wekte bij steden die met soortgelijke problemen te kampen hadden, bewijst het onderstaande verslag dat in het gemeentearchief van Amersfoort te vinden is. Het bezoek van de Amersfoortse deputatie valt juist in de tijd dat men hier alles in het werk stelde om het Rechterdiep tot „principaelste” uitgang naar zee te maken en ongetwijfeld hebben de heren uit het Sticht gehoopt uit de Kamper ervaringen profijt te trekken bij hun pogingen de Eem goed bevaarbaar te maken.

Ook de Eem is voor Amersfoort steeds een zorgenkind geweest. Hoewel Amersfoort nooit een handelsstad van internationale vermaardheid is geweest als Kampen, was het vervoer van goederen over de Eem wel degelijk ook van grote betekenis. Over deze rivier werd het Amersfoortse bier in de middeleeuwen, bestemd voor Holland, getransporteerd en via deze waterweg bereikte het hout uit de Rijnstroken, na de IJssel en de Zuiderzee te zijn gepasseerd, de stad. Maar in de 16e eeuw zijn de klachten over de bevaarbaarheid van de Eem minstens even talrijk als over die van de IJssel. Omstreeks 1534 werd zelfs besloten de Nieuwe Eem te graven, maar afdoende bleek deze oplossing ook niet te zijn. In de laatste regeringsjaren van Karel V werden opnieuw vele pogingen gedaan om de rivier dieper en breder te maken. Zo kreeg in 1551 Jacob Dirricxz van Danswijck opdracht de bevaarbaarheid van de Eem te verbeteren; deze

---

<sup>1)</sup> Deze gegevens zijn voornamelijk ontleend aan het artikel van H. J. Moerman: De IJsselmonden. Tijdschrift van het Koninkl. Aard. Genootschap, 2de serie, deel XXXV, 1918, afl. 2.

was ongetwijfeld dezelfde „diepmaker” die in 1559 van de stad Kampen opdracht kreeg, het Zuiderdiep te corrigeren.

Maar evenals in Kampen, bleef het ook in Amersfoort sukkelen. In 1663 was het met de bevaarbaarheid van de Eem zo treurig gesteld dat over een aanzienlijke lengte bij laag water „geen veer of andere schepen daarover konden”.

De gilden eisten dan ook afdoende maatregelen en in 1670 besloot het Amersfoortse bestuur een uitpaling ter lengte van 80—90 roeden in zee te maken en een schiphoofd van 27 roeden.

Teneinde deze plannen te kunnen uitvoeren, won de stad Amersfoort deskundig advies in bij Jan Jacobsz. Groot van Edam, en Henry de Collart van Lynden van Hasselt. Ook het bezoek dat een deputatie Amersfoortse heren tussen 6 en 8 juni 1670 aan de IJsseldelta bracht, hield met deze plannen verband.

Het daarin vermelde onderhoud met de werkbaas Frederick Henricksen leidde tot een nader contact tussen deze in Wilsum woonachtige waterbouwdeskundige en de Amersfoortse magistraat. Uit de Raadsresolutiën blijkt dat Frederick Henricksen reeds op 18 juni 1670 een voorlopig advies over het beter bevaarbaar maken van de Eem uitbracht en op 16 januari zelfs een gedetailleerd rapport over deze kwestie inleverde.

Het verslag van het bezoek van de Amersfoortse deputatie aan de IJsseldelta in juni 1670 is in duplo in het Amersfoortse archief aanwezig: het komt voor in de Raadsresolutiën van 10 juni 1670 en als los stuk. Aangezien de inhoud stellig van belang is voor de geschiedenis van Kampen, in verband met de voortdurende strijd die deze stad te voeren had tegen een steeds weer onbevaarbaar dreigend wordende IJselmonding, leek mij de publicatie van dit stuk wel nuttig.

*Gerapporteert ende gelesen inden Raad  
op den Xen Junij 1670. 1)*

Sijn den 6en Junij 1670 des naemiddaghs tusschen een ende twee uijren voor Spaeckenburgh te scheep gegaen, ende dien

---

1) Gem.archief Amersfoort. Resolutie boek 1669—1672 XXIII, d.d. 10 juni 1670.  
Los stuk no. 960.

avont omtrent acht uijren tot Blocksiel aengecomen, ende hebben int invaeren van de haven inspectie genomen vant paelwerck tot verdiepinge van de haven gemaect, ende bevonden tselve aen de westsijde ter lenghte van 208 roeden, versterckt met ses armhooffden tegens het noortwesten, all tselve gemaect met paelen ende kisten bijcans in voegen als bij Jan Jacobsen Groot van Edam bij model is opgegeven. — Het paelwerck aende oostsijde was omtrent 30 roeden corter dan aen de west sijde, ook vrij minder dan het andere, vermits geen swaere cracht van waeter hadde tegen te staen.

Voorts ons geadresseert aen den soon van den Borgemeester Snoeck aldaer om wat naeder openinge van de constitutie vant waeter, paelwerck ende de costen van dien te hebben, — seijde dat sij door de haven een schuijringh hadden vant waeter uijt de binnelanden, twelck met twee sluijsen aldaer (gelyck wij oock gesien hebben) wierde gehouden, doch door het binnewater opdreven (?) ende het buytenwaeter weerde, doch dat sij instrumenten hadden, waermede sij de voorzegde sluijsen, als sij het dienstich achten, conden toeclemmen om het binnewaeter op te houden, omme met meerder macht bij een laege zee te doen uijtloopen om schuijdinge te maecken.

Seijde vorder dat het voorzegde paelwerck, indien het noch te maecken stonde, meer dan een voet laeger souden aenleggen. Ende dat hetselve te saemen gecost hadde omtrent 92000 gulden, die daertoe waeren genegotieert ende eenige belastinge op schepen wijnen bieren als anders gestelt, ende uyt deselve altans wel 40000 gulden was affgeleijt. —

Des anderen daeghs smorgens ten 3 uijren synde den 7en dito wederom van daer seijl gegaen naer Campen ende omtrent ten thien uijren voormiddaghs gecomen aen het Camper diep, off alwaer de uytcribbinge by die van Campen gedaen, syn eijnde hadde, ende deselve met stil weder langhs vaerende, — bevonden deselve cribbinge in de vlacke zee tusschen het eijlant Ensche ende 't lant van Campen, omtrent ter lenghte van over de 300 roeden, ter breete van 12 voeten, deselve gemaect met weertrijs, geslooten ten wederzijden met eijcke paelen, naer onderrechtige van 17, 18 a 20 voeten lenghte, van malcanderen staende omtrent 4 voeten ende aen een geheght met eijcken gordingen die aen de paelen waeren geheght met ijseren bouten en sleutels.

Dat noch int midden van de geseijde cribbinge was een rijde van paelen, met gordingen geheght als vooren om het werck te beter te sluijten, ende bovendien noch tusschen de middelste ende wederzijtse paelen noch twee bandingen over rijs paelen tot meerder verseeckeringe.

Dat achter de geseijde uijtcribbinge gemaect waeren schepcribbetjes, aen de zuijtsyde ter lenghte van omtrent  $2\frac{1}{2}$  roeden ende breete van 10 voeten, achter geslooten van 2 eycke paelen ende 3 ijsbreeckers, gemaect van eycken paelen, schuijns geheijt.

Dat int langhs vaeren van de voorzegde cribbinge ons met een schuijt is ontmoet de baes vant voorzegde werck, genaemt Frederick Henricksen ende woonende tot Wilsum bujten Campen, ende denselven naeder ondervraeght,

Seijde dat eerst tot een preuve van dit werck was gemaect, in voegen als vooren omtrent de 70 a 80 roeden, twelck gedaen is in den jaere 1664, loopende deselve noortwest aen, ende alsoo een jaer off twee blijven leggen ende bevonden van goeden effecten, — sijn in den jaere 1667 noch daer aengeleijt over de 200 roeden, in voegen het jegenwoordich leijt voltrocken, welck laetste west ten noorden aenloopt.

Dat deselve cribbinge niet en is geleijt alwaer de diepten hadden, maer op het sant, daer bij gemeen offt dagelycx waeter maer twee voeten waeter was, ende nu omtrent al over de vyff voeten wierde bevonden.

Seijde oock dat het bovenste vant cribwerck was maer omtrent  $1\frac{1}{2}$  voeten boven het gemeen waeter, ende nochtans geoordeelt wierde ende daer voor hielde, dat het wel een voet laeger mochte sijn, soo omdat het hout ende rijswerck boven waeter door de lucht verder quam te consumeren, als oock dat de cracht vant waeter by storm ende onweder meerder cracht daarop conde doen tot verswackinge vant werck.

Den voorzegden baes verder gevraeght, off hy oock oijt gesien hadde de mont van de Eem ende hoedanich ons werck alhier lagh, ende off door sulck middel oock schuijringe ter verdiepinge soude connen werden gepractiseert; — seijde geen kennisse daer van te hebben ende derhalven geen oordeel daerover te connen geven, doch tselve gesien hebbende, ge-looffde te sullen connen dienen van advijs. Soo is hem voorgesteld off hy soude connen mede naer Amersfoort gaen, om

alles te besichtigen als hy aengenomen heeft te doen, doch versocht altooren, voor hem mochte verworven werden consent van Hren van Campen in wiens werck hij jegenwoordich was, ende daertoe aengesproocken aen den Borgemeester Craete <sup>1)</sup> dewelcke de principaelste directie overt voorzegde werck hadde, uijt den welcken men oock naeder het eene ende ander nopende de voltreckinge van de geseyde cribbingen ende de costen van dien soude connen verstaen.

Ende alsulcx vorder naer Campen, ten eijnde voorzgd, gevaeren.

Ende ons geadresseert aen de gemelte Borgemeester Craete, dien wij naer groetinge openinge deden onser commissie ende ingevolge van dien versochten eenige onderrechtinge naeder te hebben.

De welcke confirmeerde het begin ende voltreckinge van de cribbinge als bij den werck baes was opgegeven.

Daerby doende, dat het eerste werck tot een proeve van de 70 a 80 roeden gecost hadde omtrent de 5000 gulden, — ende het vordere ter lenghte van over de 200 roeden ter summa van 13000 gulden, ende alsulcx tesaemen omtrent 18000 gulden.

Doch dat door een swaere stoppinge van ijs, waeromme het waeter onder door was gewoelt ende de cribbinge losgemaect, wel omtrent 40 roeden cribs waeren wegh gedreven, ende een groote diepte gemaect, de welcke alsoo met schuyten genaamt ferries tot groote excessive costen mosten werden toegestopt ende wederom herstelt, — noch wel met alle de reparaties ter deser tijdt toe gecost hadden 9000 gulden. —



---

<sup>1)</sup> Bedoeld is vermoedelijk Hendrick Cregts Stuurman die in 1670 onder de Raden van de stad Kampen voorkomt.