GESCHIEDENIS VAN DE STOOMVAART OP KAMPEN

door H.W. van den Hoven

Deel 2, De jaren 1840-1843, van de R.IJ.S.M.

Algemeen overzicht

Het was dus de Amsterdamsche Stoomboot Maatschappij geweest, die in 1825 uiteindelijk het noodzakelijke zetje had gegeven dat tot de verbetering van de bevaarbaarheid van de Ketel als monding van de IJssel leidde; deze gevolgtrekking mag uit het eerste deel van deze geschiedenis gemaakt worden. Na het enthousiaste en hoopvolle begin bleek al vlug dat het de stad Kampen als ondernemer van dat karwei niet bepaald meezat. Letterlijk en figuurlijk was het modderen gebleven. Al vijftien jaar lang. En nu, begin 1840, was het nog niet zoals het had moeten zijn. De rivier leek zich te verzetten tegen de ingreep in het natuurlijke beloop, bleef hardnekkig zand en slib aanvoeren om dat te laten bezinken op de meest ongewenste plaatsen. Van de andere kant gezien was het deze zelfde IJssel die voor de rijke aanwas van de Kamper-Eilanden zorgde, de rivier had dus ook zijn goede kant. In de raadsverslagen is echter geen spoor van mistroostigheid te bekennen als het gaat om besluiten ten aanzien van de Ketel en al het werk daaromheen. Oorzaak kan de eenvoudige reden zijn dat deze verslagen enkel de besluiten weergeven. Men vergaderde achter "gesloten deuren" en er lekte maar weinig uit naar buiten[1]. Of wist men de teleurstellingen zo manmoedig te verwerken? In de raadsverslagen worden geen discussies weergegeven, maar die moeten er wel geweest zijn, blijkens: "Is na deliberatie besloten tot..." en dan volgt bijvoorbeeld – en hier wel heel toepasselijk – het besluit tot het verlengen van de Ketelribben. Met dit in 1839 begonnen werk schijnt het kwaad voor geruime tijd bezworen te zijn geweest. De gouverneur stak tenminste de loftrompet over het welslagen van die verlenging in het verslag dat hij in juli 1843 aan de Provinciale Staten uitbracht. De diepte van de IJssel beneden Kampen en in het bijzonder de diepte van de Ketel bedroeg bij gewoon peil twee meter, waarmee de rivier bevaarbaar was voor alle typen van schepen (*KC.* 10 juli 1843).

Overijssel had inmiddels een andere gouverneur; in de plaats van Jacob Hendrik van Rechteren Appeltern was in 1840 diens broer Joan Derk van Rechteren tot Ahnem benoemd.[2]

Veel van het door Jacob Hendrik begonnen werk werd door Joan Derk voortgezet, waaronder het stimuleren van de scheepvaart. Jacob Hendrik

bleef wel president-commissaris van de Rijn- en IJssel Stoomboot Maatschappij (R.IJ.S.M.). Overijssel en het oostelijk deel van Gelderland hadden ten behoeve van handel en nijverheid veel belang bij een goede scheepvaart. Vooral wegens de handel met Duitsland, de zogenaamde Rijnhandel. De IJssel had in 1840 dezelfde rechten ontvangen als die, welke golden voor de vaart op Rijn, Lek en Waal. Het wachten was nu nog op de aanwijzing van steden aan de IJssel die een entrepot en de status van zeehaven zouden verkrijgen, waarin Kampen wel bijzonder geïnteresseerd was. We komen daar straks nog op terug.
De Keteltol werd over het algemeen als een zware last ervaren. Sinds 1826 mocht Kampen deze tol heffen ten behoeve van het bevaarbaar houden en het aanbrengen van strekdammen aan de Ketel. Bovendien was de oude verordening, het betalen van Mast- en Diepgeld ten behoeve van het Rijk, nog blijven bestaan. Het tolgeld werd geheven naar de soortnaam of type van het schip. Maar met ingang van 1 juli 1840 zou een ander tarief in werking treden: tolgeld naar de inhoudsmaat en diepgang.[3] Voor geladen schepen drie cent per ton en voor lege één cent. De Raad had de datum van ingang uit eigen initiatief al opgeschort, 1 januari 1841 en toch klaagde men vooraf al steen-en-been. Zelfs de jurist jhr. Johannes Jacobus van Ingen, die als raadslid een strak financieel beleid voerde, vond er wel iets voor te zeggen om een eenheidstarief van één cent in te voeren. Van Ingen kreeg bijval in de Raad en daarom werd besloten de koning om toestemming tot vermindering van het tolgeld te verzoeken en ook – het ging in een moeite door – het Mast- en Diepgeld te verminderen of af te schaffen. In afwachting van de beslissing die de regering zou nemen stond de koning Kampen toe de tol te stellen op één cent als eenheidstarief. Het Mast- en Diepgeld werd in 1843 afgeschaft, waardoor het tolgeld eigenlijk weer op het oude peil kon komen. Op 20 december 1843 besloot de Raad als volgt: voor geladen schepen twee cent per ton en voor lege één cent. De regelmatige (zeilende) beurtvaart die steeds een cent reductie had genoten werd ook onder de algemene regel geschaard, tot ongenoegen van de schippers. De R.IJ.S.M., die ook tot de regelmatige beurtvaart meente te behoren, kreeg nul op het rekest, (n.a.v. tolschulden) met zelfs de toevoeging dat de stoomboten door de golfslag schade toegebrachten aan de oevers.[4] Met andere woorden: het regelmatig in dienstverband varen was heel mooi maar er zouden ook regelmatig beschadigingen optreden wat weer onderhoud met zich meebracht. In 1842 dacht Kampen de laatste hand te leggen aan de bekribbing van de Ketel, de strekdammen waren nagenoeg op lengte. Een bedrag van *f* 31.000,– was hiervoor begroot, inbegrepen het kappen van rijshout langs de weg naar Oldebroek. Een ander interessant gegeven is nog het aan meester Kooiman toebedeelde

extraatje van 100 gulden omdat hij in zijn vrije tijd les gaf in zeevaartkunde; de beschikbare tijd van de leerlingen hing af van hun uit- of thuisvaren.[5] De twee bedragen van uitgaven hier genoemd, maken deel uit van een hele reeks, maar voor het eerst sinds vele jaren behoefde de stad geen extra opcenten te heffen. Kampen begon het jaar 1842 met een inwonertal van negenduizend, in een stijgende lijn. Industrie, handel en nijverheid – soms gesubsidieerd – was nieuw leven ingeblazen dank zij de bemoeienis van de op 30 december 1842 afscheid nemende burgemeester mr. Frans Lemker. Als raadslid, en als commissaris van de R.IJ.S.M. zou hij nog lang de gemeenschap van dienst blijven. Opvolger van mr. Lemker werd de bij K.B. van 26 december 1842 benoemde dertigjarige jurist jhr. mr. Henry Asserus Wttewaal van Stoetwegen, voordien burgemeester van IJsselmuiden, Grafhorst en Wilsum.
Op 18 mei 1842 bracht de koning een bezoek aan Kampen. Zowel de heenreis, over de Veluwe, als de terugreis via Zwolle werd gemaakt per rijtuig. Aan alle tolgaarders op de route was opgedragen de hele dag het tolhek open te laten staan. Op het moment dat het rijtuig met de koning in de Graafschap te Kampen arriveerde, werd het spontaan van de paarden ontdaan en door de burgerij naar het stadhuis getrokken. Voor het eenvoudige dejeunier en enige versieringen langs de route had de Raad een bedrag van vierduizend gulden uitgetrokken. Kampen had de koning enkele gunsten te verzoeken! Namelijk: een nieuw garnizoen (de Jagers van Cleerens waren overgeplaatst) en een kantongerecht. Enkel het laatste verzoek werd gehonoreerd. Het oriëntatiebezoek aan de Ketelwerken was een dag tevoren door de koning afgezegd. Toch mocht de R.IJ.S.M. met de "Admiraal Van Kinsbergen" een bijdrage aan deze gebeurtenis leveren, in de vorm van het halen en brengen van het muziekkorps van het 8e Regiment Infanterie uit Amsterdam, dat ter opluistering van het bezoek in Kampen was gedetacheerd.

Ruimte voor de stoomvaart!
De stoomvaart beperkt zich niet tot enkel vaarwater onder de kiel. Om dit deel van het schip te onderhouden zijn een ligplaats, een scheepshelling en werkplaatsen nodig. Pakhuizen voor goederen en kolenberging, kantoren voor agenten en administratiepersoneel, een kade als aanlegplaats voor de stoomboten, wachtkamers voor de reizigers waren eveneens onmisbaar voor een bedrijf als de Rijn- en IJssel Stoomboot Maatschappij.
Kampen had het in 1825 misschien nog niet goed door gehad wat er kwam kijken om een stoomvaartdienst in stand te kunnen houden. De Amsterdamsche Stoomboot Maatschappij had het ook spoedig af laten weten, een leer voor een volgende keer. De Rijn- en IJssel Stoomboot Maat-

schappij stelde ook zo haar eisen, dat spreekt haast vanzelf, en Kampen kon daarin voorzien. Ten behoeve van handel en scheepvaart werd beneden de IJsselbrug een plein aangelegd dat grensde aan de IJsselkant of Welle zoals toen de benaming voor de IJsselkade was. Hiervoor sloopte men in het jaar 1839 de Botervatspoort en liet men in 1840 de Louwenpoort die voor de Schapensteeg stond, onder de slopershamer vallen. Tevens verdween het tussen beide poorten staande "bolwerk", een muurtoren met een aangrenzend fragment van de stadsmuur waar een pakhuisje tegenaan gebouwd was. In 1844 werd het plein bestraat met Drentse-veldkeien en, er is de lezer al een licht opgegaan, het handelt hier om het Van Heutszplein. Ruim een eeuw lang hebben daar passagiersschepen aangelegd totdat in 1960 de "Amsterdamse boot" zijn dienst staakte. De entourage van het plein en het aangrenzende kadegedeelte is nadien sterk veranderd. Het pakhuis dat de zuidgrens van het plein vormde verdween in 1968, het werd omstreeks 1845 voor de stoomvaart gebouwd, maar daarover later meer. Meer poorten en delen stadsmuur werden in die tijd afgebroken. "Zonder slag of stoot" ontdeed men zich van de erfenis uit het verleden. Het puin vond zijn weg naar de strekdammen van de Ketel, dijken om de stad en wegenaanleg. Het mag een wonder heten dat we nog drie fraaie poorten bezitten, want eens stonden die ook nog op de nominatie om gesloopt te worden; dat getuigen de kranteberichten en raadsverslagen uit de tijd 1837-1842.[6] In 1840 werd er druk gesloopt aan de toenmalige Binnen-Venepoort en de oude met bogen en kantelen gesierde muren. Van de poort die gestaan heeft ter hoogte van het huis Graafschap 1-3, liep naar de IJssel waar een hoektoren stond, de stadsmuur, aan de voet waarvan een pracht aan bomen en struiken groeide. Het werd allemaal opgeruimd en men was er gelukkig mee. Dit terrein bij de Venepoort en Bovenhaven zou in de stoomvaart ook een belangrijke rol gaan spelen.

Tussen de Melkpoort en Koldenovenspoort werd voor rekening van de stad een pakhuis gebouwd; aan de Oudestraat bij het (Van Heutsz)-plein verbouwde men oude panden van de behuizing van het garnizoen Jagers van Cleerens tot pakhuis. Daar werd later het Rijks-Entrepot in gevestigd en vervolgens wéér een kazerne; n.l.: het Instructie Bataljon. Voor de stads-architect Nicolaas Plomp zal de bouw en verbouw in de stad een prettige afwisseling geweest zijn op het ondankbare werk aan de Ketel. Al deze objecten droegen bij tot het werk – en brood –verschaffen aan velen die anders in het Werkhuis, of nog erger, in Ommerschans of Frederiksoord terecht gekomen zouden zijn. Naast de geliefde uitdrukking, genoemd in de raadsverslagen, "levendigheid en vertier verschaffen" begon ook "het licht-en-ruimte"-effect binnen te dringen, want men was

bezeten van de drang om alles te gaan veranderen.

Het vervoer in lokaal- en groter verband.

Hierin trad de R.IJ.S.M. als organisatie integrerend op. Het was de tijd waarin de snelheid in het vervoer gebonden was aan het paard, bij rijden en trekken. De sleper als voerman van de met vrachtgoed volbeladen slede liep er meestal naast, als die man tenminste hart voor zijn trekdier had. De postkoets vervoerde in de ware zin des woords poststukken volgens een vaste route en werd geacht zich in galopssnelheid voort te bewegen ondanks het feit dat ook passagiers en bagage tot de lading behoorden. Zware stukken gaf men aan de voerman of vrachtrijder mee, of met het beurtschip of de trekschuit. De laatstgenoemden maakten veel van het paard gebruik aan de lijn langs het jaagpad. Regel was dat één paard nodig was om 15 ton aan gewicht te water voort te trekken.[7] Maar dan verschijnt daar ineens de stoomboot en dreigt die oude vormen tot verdwijnen te doemen. Hoe hadden niet de beurtschippers actie gevoerd tegen de stoombootdiensten. Postkoetsen leken overbodig te worden. Maar hoe pakte het nu anders uit dan verwacht was. Men vond elkaar zelfs in goede samenwerking, want de postkoets ging passagiers van en naar de stoomboot vervoeren.

De in 1836 opgerichte Kamper Courant is van grote waarde geweest om daaraan bekendheid te geven. Men ging adverteren, en deze krant ging zelfs zo ver dat ze vignetten ontwierp voor de verschillende takken van vervoer. De beurtvaart kreeg een driemaster; ging het over de stoomvaart (in eerste instantie de R.IJ.S.M.), dan sierde een raderstoomboot het bericht op. Het mooiste vignet is wel dat van de post- en diligencedienst, een koets met vijf paarden met op een der paarden een postiljon (Zie de afbeelding).

Aanvankelijk liep het met de samenwerking helemaal mis, en de oorzaak was een advertentie. De door de R.IJ.S.M. gecontracteerde post- en diligencebedrijven Van Gelder en Reijs propageerden dat het voor reizigers uit Amsterdam, op doorreis via Kampen, beter was met hun wagens verder te reizen dan met de boot. En dat nam de R.IJ.S.M. niet, dat is te begrijpen. De maatschappij haastte zich dan ook in een volgende editie te adverteren met de tekst die het reizend publiek verzocht kaartjes voor de hele reis te kopen; men mocht dan naar verkiezing met boot of diligence de reis vervolgen. Het gebeurde meer dan eens dat de koetsiers een extra vrachtprijs vroegen terwijl dit onnodig, ja zelfs verboden was. Door die van Reijs werden ook wel passagiers geprest bij hen in de wagen te stappen zodat de Kamper wagen het nakijken had. Het was hierbij dat de *Kamper Courant* waarschuwend de vinger opstak, duidelijk makend

dat dit ten opzichte van Kampen als grootste aandeelhouder niet te pas kwam. De burgerij verdient toch al niet veel aan de doorgaande reizigers want als de rook van de stoomboten opgetrokken is, valt er van de reizigers al niets meer te bekennen; verzuchtte de krant. Maar Kampen moest zelf ook iets ondernemen wat de levendigheid en het vertier de stad ten goede zou komen; men moest meer handelaren en scheepsbevrachters zien te bewegen naar Kampen te komen.[8]

In dat opzicht zou men op zijn wenken worden bediend. Nieuwe vestigingen als de Buitenlandsche Reederij en de IJsselreederij werden opgericht door groepen van handelaren te Kampen woonachtig, die (zeil)schepen aankochten om die voor gezamenlijke rekening te laten varen. Ook van buiten kwam nieuw handelsbloed de stad binnen, in de personen van de gebroeders Van Hasselt en Klinge.

De R.IJ.S.M. verzekerde zich intussen van doorreismogelijkheden, diligences in alle richtingen en ook aansluiting op schepen. Met ingang van 12 mei 1840 werd het mogelijk via Zwolle door te reizen naar Almelo, Deventer, Enschede, Groningen en Zutfen; met medewerking van verschillende post- en diligencediensten. Te Keulen was er aansluiting op stoomboten naar Mainz en Straatsburg; in Amsterdam kon overgestapt worden op de stoomboten naar Hull of Hamburg. Eveneens te Amsterdam stonden gereed, als de R.IJ.S.M.-boot, de "Admiraal Van Kinsbergen" arriveerde: de diligences naar Haarlem, 's-Gravenhage en Rotterdam. In 1843 werd contact gemaakt met de Stoombootmaatschappij voor de Neder- en Midden Rijn (de Düsseldorfse maatschappij). In het midden latend of het nu in de praktijk wel allemaal klopte met die dienstregelingen, de bedoelingen waren goed.

Buiten de stoomboot-diligencediensten bestonden tussen Kampen en Zwolle de gewone postkoetsdiensten. Vanaf zijn huis Achter de Nieuwe Muur (Voorstraat), gelegen tussen de Koldenovenspoort en de Melkpoort, vertrok Albertus van Gelder 's morgens om acht uur naar Zwolle. 's Middags twee keer, om drie uur en om zes uur maar dan vanaf het logement De Dom van Keulen in de Boven Nieuwstraat waar Pieter Portheine kastelein en logementhouder was.[9] Het eindpunt van deze dienst was te Zwolle aan de Grote Markt bij H. van der Moolen in De Zon, waar ook de postkoets naar Groningen gestationeerd was. Abraham Teune uit de Oudestraat bij de Plantage reed drie maal daags op en neer naar de herberg van J.B. Schuier aan de Kamper-Binnenpoort te Zwolle. Vanuit Zwolle reed J.F. Reijs in correspondentie met de R.IJ.S.M. naar Kampen. Voor zover het de reis tussen deze plaatsen betrof was het tarief gesteld op 50 cent per persoon.

Denk nu niet dat men zomaar willekeurig iets dergelijks mocht onder-

Berigt aan Reizigers.

De DILIGENCE-DIENSTEN der Ondernemers A. VAN GELDER en J. F. REIJS, van *Kampen* naar *Zwolle*, *vice versa*, zullen van *Maandag* den 25sten *Mei* 1840, tot nadere aankondiging, op de volgende wijze geregeld worden:

Van KAMPEN bij A. VAN GELDER achter de Nieuwe Muur, dagelijks des morgens 8 ure. Bij P. PORTHEINE in den *Keulschen Dom*, dagelijks des namiddags 3 ure, des avonds 6 ure.

Van ZWOLLE bij H. VAN DER MOOLEN aan de Groote Markt; dagelijks des morgens 8 ure, des namiddags 4 ure, des avonds 8 ure.

DILIGENCE- STOOMBOOT-DIENST.

Dagelijks na de aankomst der Boot van AMSTERDAM, van KAMPEN naar ZWOLLE, van ZWOLLE bij H. VAN DER MOOLEN aan de Groote Markt, des middags 1 ure.

Men ziet uit de regeling dezer Dienst, dat het geenszins noodzakelijk is, aan het Kantoor der Rijn- en Ysselstoomboot-Maatschappij te *Amsterdam*, verder dan tot *Kampen* plaats te nemen.

KAMPEN, *Mei* 1840.

De gewraakte advertentie die in de Kamper Courant van 25 mei 1840 stond, de laatste zin zorgde voor het ongenoegen. Tegelijk twee vignetten toepasselijk bij elkaar, de kruisstrepen zijn van de redactie, als teken dat de kosten, circa 10 gulden, geboekt waren.

nemen. Een concessie was vereist en bovendien oefende de Commissaris van Politie, op last van het gemeentebestuur, regelmatig controle uit op de dienstregeling maar ook op het voertuig, waaraan soms nog een bijwagen (aanhanger) gekoppeld was.
Het hierna beschreven voorval was aanleiding voor een zekere B.H.V. om door middel van een ingezonden stuk in de *Kamper Courant* zijn beklag te doen over een koetsier van een Zwolse diligence, gecontracteerd door de R.IJ.S.M. Genoemde persoon was onlangs om 8 uur 's morgens te Zutfen op de boot gestapt nadat hem verzekerd was dat hij 's avonds in Groningen zou kunnen zijn. Op de gewone tijd, tegen één uur, was de boot bij het Katerveer afgemeerd en vandaar was het hoogstens een kwartier rijden naar de Grote Markt, de halte van de postkoets naar Groningen. Waar de koetsier van de aansluitinggevende diligence-onderneming te Zwolle toen allemaal langs gereden was, wist B.H.V. niet meer, maar het ritje had drie kwartier geduurd. Het gevolg laat zich wel raden: de postkoets naar Groningen was allang vertrokken! Het enige lichtpunt was geweest dat vlakbij de halte een hotel stond. Maar één en ander had hem het idee bezorgd dat het doorgestoken kaart was geweest, om het hotel klanten te bezorgen; vandaar die waarschuwing ook aan het adres van de R.IJ. S.M.[10] Als het een klacht over een stoomboot was geweest, dan had deze persoon niets anders te doen gehad dan die klacht te schrijven in het klachtenboek dat reglementair op elke stoomboot aanwezig behoorde te zijn. Bij de R.IJ.S.M. was het volgens artikel 13 van het reglement zo, dat de burgemeester van Kampen het klachtenboek moest foliëren, na iedere reis controleren, en zeker eens per maand paraferen! Overigens mocht elke plaatselijke overheid het klachtenboek ter inzage vragen, onverschillig van welke maatschappij. Iedere maatschappij waarover klachten waren ontvangen, was gehouden deze te onderzoeken en er binnen het redelijke alles aan te doen om die klachten weg te nemen. Andere aspecten van het reglement komen straks nog aan de beurt.[11]

De R.IJ.S.M. en de kustvaart.

Van de ondernemingen die een beurtvaart onderhielden met zeilschepen was Teunis Janssen van Gelder er één die ook kustvaart bedreef.[12] Hij was omstreeks 1822 met binnenvaart begonnen. In 1840 was de IJsselreederij opgericht, in 1841 gevolgd door de Buitenlandsche Reederij. De kranterubriek "scheepstijdingen" gaf regelmatig de berichten van het binnenkomen of uitvaren van de schepen. Als nieuwe handelshuizen kon men begroeten de Gebroeders Van Hasselt en de Gebroeders Klinge. Uitgezonderd die van Teunis Janssen van Gelder vroegen voor het openen van een beurtvaart naar de Engelse havenstad Hull (Kingston

Upon Hull is de volledige naam) de genoemde vier ondernemingen in 1842 een concessie.[13] Een bijzonderheid daarbij, was het feit dat ze in nauw verband met de stoombootmaatschappij zouden gaan varen. De R.IJ.S.M. en de zeilende kustvaart brachten Duitsland en Engeland nader tot elkaar. Dat dit lang zo eenvoudig niet was als het lijkt, zal blijken bij de behandeling van de Rijnhandelspolitiek.

Het reglement voor de R.IJ.S.M.-dienst: Amsterdam - Keulen.

Hoe vreemd het misschien ook is, dat de stoombootdienst tussen Amsterdam en Keulen onder de Dienst der Posterijen viel, het Reglement voor de R.IJ.S.M. was vastgesteld door de minister van financiën. Dit reglement nu, op 10 oktober 1840 bij resolutie van de minister van financiën goedgekeurd, garandeerde vervoer onder alle omstandigheden. Enkele belangrijke punten daaruit volgen hier.

Weliswaar rekening houdend met de gesteldheid van het vaarwater, maar in moeilijke omstandigheden werd van de maatschappij verwacht dat het dan gewoon een ander vervoermiddel koos. Dat kon zijn: de diligence (als de vaart op de IJssel gestremd was), of een lichter (een zeilschip met minder diepgang) voor het geval dat zelfs de zeeboot niet te Kampen aan de wal kon komen. Ook een sloep moest steeds gereed gehouden worden aan boord van elke stoomboot. Minstens eenmaal per week diende de machine geheel te worden nagezien. Elke boot was verplicht bij duisternis boordlichten te voeren, een passagiersschip diende ook lichten in alle scheepsruimten te hebben. Van de vaste aanlegplaatsen waren alle namen en tijdstip van aankomst gegeven (zie uittreksel in de bijlage), echter het stoppen op verzoek gold ook als een verplichting, tenzij het gevaar opleverde. Het reglement strekte zich zelfs uit over de inwendige mens; aan boord van de stoomboten moest het mogelijk zijn een ontbijt en een middagmaal te nuttigen, met de nodige verversingen. In alle redelijkheid mocht men van de hofmeester alle mogelijke diensten verlangen; een paviljoen-passagier (voornaamste klasse) mocht zich door eigen bedienden laten verzorgen, en als dat zo uitkwam hun rijtuig en paarden meebrengen aan boord. En om nog een paar punten te noemen waarin het reglement voorzag: de maatschappij was niet verantwoordelijk voor het ontduiken van in- of uitvoerrechten door passagiers (bij opvaart vond de grenscontrole plaats aan de tol te Emmerik en bij afvaart te Lobith), maar wel voor verhoudingen tussen personeel en passagiers en tussen het personeel onderling. De plaatsruimte aan boord viel evenzo binnen het reglement; welke ruimten wel of niet door passagiers of bemanning betreden mocht worden, – de kapiteinshut en de machinekamer waren verboden ruimten voor passagiers.

De lijst van tarieven sluit aan op het reglement, onderverdeeld in vrachtgoed en personen. In de regel was het verboden buskruit met de boot mee te geven of andere gevaarlijke stoffen. Elke boot moest vier klassen voor personenvervoer ter beschikking hebben, namelijk: paviljoen, grote kajuit, voorkajuit en voordek; wat in prijs uitgedrukt neerkwam op respectievelijk *f* 5,50, *f* 4,–, *f* 2,50, en *f* 1,25 (de prijs voor het traject tussen Kampen en Amsterdam). Voor de afstand Keulen - Amsterdam resulterend in *f* 13,50, *f* 10,–, *f* 6,–, en *f* 3,–. Als het dan niet toevallig is dat de prijs voor de afstand tussen Amsterdam en Kampen overeenkwam met een gulden per uur, dan was het tarief voor de rivierdienst de helft van het tarief voor de zeedienst, Amsterdam - Kampen: vijf en een half uur *f* 5,50. Kampen - Keulen: zeventien uur *f* 8,50.

Het wel en wee van de R.IJ.S.M.

Het vaarseizoen van 1840 was erg laat geopend, veroorzaakt door een lange winter met strenge vorst. Het was al half maart eer men ging varen en toen nog maar alleen de rivierdienst. De Zuiderzee zat nog vol drijfijs waaraan men een raderboot niet kon wagen. De dienst tussen Amsterdam en Kampen werd een aantal weken onderhouden door gecharterde zeilschepen. Op 20 april maakte de "Admiraal Van Kinsbergen" de eerste reis van het jaar 1840. Uit de nieuwe diensten viel op te maken dat tussen Kampen en Keulen twee boten werden ingezet. De nieuwe stoomboot "IJssel" was evenals de anderen gebouwd op de werf van de Nederlandsche Stoombootmaatschappij te Rotterdam (N.S.B.M.). Kapitein Leonard Hölzken van de "IJssel" was niet de enige nieuweling, op de "Drusus" had Jan van Haag de plaats van Jan Brouwer ingenomen. Hendrik Isaak Werff was zijn "Admiraal Van Kinsbergen" trouw gebleven. Het zou voor Jan van Haag en de "Drusus" een ongelukkige tijd worden.[14] Op 19 oktober 1840 overkwam hem een aanvaring bij Brummen waarbij het sompschip van Weenink uit Dalfsen in de grond werd geboord. Tegen Van Haag werd procesverbaal opgemaakt omdat Weenink als zeiler in voorrangspositie was geweest. De eis: honderd gulden of veertien dagen hechtenis werd echter omgezet in vrijspraak. Uit de getuigenverklaringen was komen vast te staan dat het laveren door Weenink in de nabijheid van de "Drusus" hemzelf de das had omgedaan. Van Haag werd op het laatst nog geprezen dat hij door achteruit de laten slaan de snelheid had weten te verminderen en de schade nog had weten te beperken. Terwijl het proces in de zaak Weenink nog liep raakte op 2 november de "Drusus" weer betrokken bij een aanvaring: hierbij ging echter deze boot zelf ten onder. Bij Sturzelberg, gelegen op de linker Rijnoever beneden Düsseldorf, troffen de "Drusus" en de "Victoria"

elkaar. De laatstgenoemde was een raderstoomboot van de Düsseldorfse maatschappij. Helaas bleken hier twee mensenlevens te betreuren. De justitie te Düsseldorf nam de zaak hoog op, sprak zelfs van boze opzet omdat de kapitein van de "Victoria" Bronkhorst gezegd zou hebben: "Ik dacht dat het een Rotterdammer was", waarmee dan een boot van de N.S.B.M. bedoeld zou zijn...! Alsof men met een boot van die maatschappij zo'n botsing mocht riskeren. De "Drusus" werd met behulp van een ketting door twee andere boten gelicht en naar Düsseldorf versleept. De "Prinz Wilhelm" van de Keulse maatschappij bracht ruim 600 centenaars (6 ton) vrachtgoed in veiligheid waarna men de "Drusus" te Mülheim (a/d Rijn) op de helling bracht. De *Kamper Courant* maakte geen namen van slachtoffers bekend zodat aangenomen mag worden dat er geen Kampenaren bij waren. Na een aantal rechtszittingen waarin afwisselend Bronkhorst, Van Haag en dan weer de stuurman van de "Victoria" de heer Oostenrijk beschuldigd werd, volgde op 26 juli 1841 te Düsseldorf vrijspraak voor allen.[15]
In de vorige aflevering kwam jaloezie tussen stoombootkapiteins al ter sprake; hier is zo'n geval van rivaliteit dat in oktober 1841 bij Rees plaats vond. De "Agrippina" van de N.S.B.M. probeerde daar de "Drusus" voor te zijn aan de steiger. Deze op pontons gelijkende drijvers, met planken aan elkaar verbonden waarop een houten paviljoen de wachtenden onderdak bood, lagen tientallen meters uit de oever verankerd. Maar omdat het wenden bij een raderboot niet de sterkste zijde is, liep die manoeuvre bij de "Agrippina" volledig uit de hand. De steiger werd geramd en het paviljoen liep schade op.[16]

Namens de stad Kampen werd naar de meeste van de door de maatschappij belegde vergaderingen wel een afgevaardigde gezonden. Kampen was immers aandeelhouder, nog wel de grootste met 50 aandelen in één hand. Vandaar dat in de raadsverslagen steeds de bevindingen daaruit voorkomen, soms voorzien van commentaren. Volgens de heer Stahl van Holstein, afgevaardigde naar de Algemene vergadering van 14 september 1841, was het jaarverslag over 1840 niet duidelijk. Van de voorgenomen kapitaalsuitbreiding tot één miljoen was nauwelijks de vier ton volgeboekt. De stoombaggermolen die was aangeschaft en zulk goed werk verrichtte in de IJssel bij Kampen, was doorverkocht aan de Marine; men had er *f* 27.000. voor ontvangen. Enkele maanden later zou er een geheel ander licht vallen over het ogenschijnlijk gratis afstaan van die baggermolen aan Kampen. Het nieuwe paviljoen met aanlegplaats te Amsterdam had een uitgave gevraagd van *f* 13.000. Het vervoer van passagiers en vrachtgoed was weer toegenomen en dat had *f* 30.696,25 opgebracht.

Maar de financiële commissie was niet gereed met de controle zodat het saldo niet gegeven kon worden. De in 1840 gereedgekomen tweede rivierboot "IJssel", ook een ijzeren raderstoomboot, was bekostigd uit een afzonderlijke intekening. Vervolgens werd de uitbreiding der maatschappij (opnieuw) aangekondigd, met deelnemers uit Amsterdam waarvoor de statuten dienden gewijzigd te worden.[17]
Wat niet in het jaarverslag werd genoemd maar wel in de krant, een statistiekje van het vervoerde, volgt nu.
Het betrof het vervoer van goederen binnen een tijd van zes weken vanaf 17 maart 1841. Uit Kampen was 292 last (1 last = 2000 kg.) naar het Rijnland verscheept, terwijl slechts 100 last uit het Rijnland was meegebracht. Misschien had de R.IJ.S.M. daarom een pleziervaart georganiseerd vanuit Ruhrort naar Mülheim a/d Ruhr, met een representatief doel. Een talrijk gezelschap van eregasten was aan boord gegaan en het opmerkelijke van die reis was dat de "IJssel" de eerste stoomboot was die zich op de Ruhr vertoonde. Vandaar dan ook dat zich op de oevers vele nieuwsgierigen bevonden. Er werden saluutschoten afgevuurd, zodat de bergen ervan daverden. De aankomst in Mülheim was tamelijk triomfantelijk. De gepavoiseerde "IJssel" werd het middelpunt van het feest, dat besloten werd met een diner voor de autoriteiten, de gasten en aanzienlijkste inwoners aldaar. De krant van 22 maart bracht dit verslag met veel opschik.
Een evenzo spectaculaire reis werd met de "Drusus" ondernomen, de eerste nachtvaart. Het bijzondere daaraan was dat de tocht vanuit Kampen naar Amsterdam ging en terug. Op 30 april 1841, om half tien 's avonds vertrok men vanaf de IJsselkade met veel belangstellenden aan boord. De volgende dag tegen half elf was de boot weer aan de kade terug. Het goede weer had de tocht over de Zuiderzee, waarvoor de "Drusus" als rivierboot eigenlijk niet geschikt was, goed doen verlopen.
Andere plezierreisjes waarvoor de beide rivierboten werden ingezet, en die een traditie zouden worden, waren de dagtochten op de tweede Pinksterdag. Van Kampen ging het dan eerst naar het Katerveer en vandaar terug om vervolgens koers te zetten naar Schokland of Urk. Maar hierbij werd steeds het voorbehoud gemaakt dat het alleen bij goed weer zou doorgaan.
De afsluiting van het boekjaar 1841 gaf een beter overzicht dan de voorgaande. De resultaten waren nog weer hoger. Door de drie boten was 3200 last aan goederen vervoerd en 31.708 passagiers; 7194 personen meer dan in 1840. De winst bedroeg *f* 8.490 wat goed was voor 2% dividend. Dit stond overigens in een schrille tegenstelling tot de ooit, bij de aanvang voorgestelde winst van tien procent of meer. Maar toch diende

men te gaan bezuinigen; en dat was niet om de deelnemers meer winst te bezorgen maar nodig voor de maatschappij zelf. De vergadering op 5 maart 1842 te Deventer was een zeer roerige. Voorzitter graaf Van Rechteren regeerde daar met straffe hand. Nogal drastisch werd er vooral op de salarissen van de agenten en directeuren beknibbeld, respectievelijk 10% en 15%. Men verwachtte daaruit een voordeel van *f* 3000! Maar de directie moest nog meer inleveren, ook de kwart procent van de inleggelden werd hen afgenomen. Westenenks reactie daarop was dat hij wel wegen wist te vinden om dat dubbel terug te krijgen. Ook Kampen kreeg een veeg uit de pan; er bleek nog een rekening open te staan voor een bedrag van *f* 1030, de huurprijs van de stoombaggermolen! En daar was het tumult gaande, want jhr. Van Spengler als afgevaardigde van Kampen wist zich nog precies te herinneren dat destijds geen enkele afspraak was gemaakt, zeker niet over huur. Maar het woord werd hem ontnomen. Pas tegen het einde, – enkele agenda punten waren komen te vervallen wegens te weinig aanwezige stemgerechtigden – mocht hij zijn gemoed luchten. Men gaf Van Spengler toch toe dat Kampen inderdaad de baggermolen niet gehuurd had, de nota kon vervallen.[18]

Het noodlot voor de "Drusus" sloeg opnieuw toe op vrijdag 18 maart 1842. De R.IJ.S.M. had juist de vaart voor dit seizoen geopend, weliswaar enkel de rivierdienst tussen Keulen en Kampen. Misschien lag men achter op het schema want het was niet volgens de dienstregeling dat men op vrijdag uit Keulen vertrok. Hoe het ook zij, men was om zes uur in de ochtend vertrokken en de zaak liep goed zodat veel leden van de bemanning zo tegen half acht in de machinekamer bijeen waren voor het schaften. In een oogwenk voltrok zich het drama. De machinekamer had zich plotseling gevuld met kokend hete waterdamp en water dat rondom uit de ketel spoot. De stoomketel was gescheurd!

Over de wijze van aan land komen zijn geen bijzonderheden bekend, maar vanuit de plaats Uerdingen, in de buurt waarvan het ongeluk gebeurd was, werden de gewonden naar Düsseldorf overgebracht. In het gasthuis aldaar bezweken al vrij spoedig de onder-machinist en twee stokers aan de bekomen verwondingen. Later overleden nog de machinist en de scheepsjongen. Drie matrozen waren minder zwaar gekwetst en herstelden na verloop van tijd. De vijf omgekomenen lieten (volgens de krant) naast hun vrouwen, 17 minderjarige kinderen achter. In Keulen werd geld ingezameld voor de nabestaanden van de uit die stad afkomstige ondermachinist. In Düsseldorf en andere Duitse steden, maar ook in enkele Nederlandse, vonden inzamelingen plaats. Ook bij dit ongeval werd in de *Kamper Courant* niet over stadgenoten gesproken. Wel gaf de krant geruststellend (?) commentaar in bewoordingen van: puur toeval, zij het

met betreurenswaardige afloop. De passagiers hadden geen letsel bekomen en aan lading of boot was verder niets beschadigd.
Inderdaad was er duidelijk verschil tussen een scheur en een explosie, daarin had de krant gelijk het publiek niet af te willen schrikken, maar om dan nog eens met nadruk te stellen dat het ongevaarlijk voor passagiers en goederen was en daarbij de slachtoffers geheel weg te cijferen, gaat mijns inziens te ver.

De R.IJ.S.M. volstond met een advertentie van gewijzigde dienstregeling. Het plan om de "Drusus" op 22 april weer in de vaart te hebben verschoof als gevolg van lage waterstand naar 26 mei. De boot was van een nieuwe ketel voorzien (*f* 3.000,–). Het huren van vervangende zeilschepen zolang de "Drusus" buiten werking was, bracht de totale onkosten op ruim tien duizend gulden. Het jaarverslag 1842 liet zien dat de maatschappij hierdoor voor bijna 17.000 gulden in het "rood" stond.[20]
De uitbreiding van de R.IJ.S.M. met een afdeling te Amsterdam kreeg op 6 augustus 1842 zijn beslag. De aandelen, zo'n 300 in getal, zouden tegen 80% in de maatschappij worden opgenomen, evenwel zonder stemrecht. Een geschil hierdoor ontstaan werd door een arbitrage beslecht, waardoor de houders van die aandelen verplicht werd de inschrijving gestand te doen. Het is daarom goed even na te gaan wat er gebeurd is. De Rijn- en IJssel Stoomboot Maatschappij was een N.V., aangegaan voor de duur van twintig jaar, nadien te verlengen met telkens tien jaar. Het beginkapitaal was uit aandelen, die verkocht waren aan de oprichters, verkregen. De tweede groep aandelen die voor de bouw van de "IJssel" was uitgezet, schijnt nog wel stemrecht te hebben gegeven. Wat te Amsterdam werd toegevoegd zal een commanditaire vennootschap zijn geweest, althans de statuten zullen dusdanige verandering hebben ondergaan dat dit mogelijk werd: een aantal beherende vennoten en de meerderheid "stille" vennoten, aandelen aan toonder.
Tijdens die vergadering van 6 augustus is onze stadgenoot Richardus van Romunde herkozen als commissaris terwijl in de vacature van baron Schimmelpenninck van der Ooije werd gekozen de advocaat A.J. Duymaer van Twist. Deze, nog in Deventer gehouden vergadering, sloot het tijdperk af waarin de R.IJ.S.M. een uitsluitend Overijsselse zaak was geweest. De eerstvolgende vergadering (en mogelijk meerdere) zou te Amsterdam, in het logement De Doelen aan de Garnalenmarkt plaats vinden. Op 16 november 1842 werd in Amsterdam het bestuur voor die groep gekozen. Tot derde directeur werd benoemd de heer P.P. Bosse; tot commissaris de heren Meerweins, St. Bunge, Gildemeester (in 1843 vervangen door Chevaillier), en Koetze.[21]

In de Overijsselse groep viel ook een mutatie te melden: voor baron Sloet van Olthuis kwam de heer D. van Schreven (ontvanger van de provincie Overijssel) in de plaats. De reden van de verhoogde activiteit wist de krant te melden namelijk: de uitbreiding van de stoomvaartdienst met enkele nieuwe stoomboten en het in het leven roepen van een sleepbootdienst. Proeven daartoe waren op 20 september 1842 met de "Admiraal Van Kinsbergen" genomen. Een succes voor deze 60 pk-sterke boot, die, met één schip op sleeptouw uit Amsterdam vertrokken, op zee nog een erbij had opgepikt en zo doende die dag met twee boten "aan de halsband" te Kampen afmeerde. Toch zou het nog 1850 moeten worden eer de echte R.IJ.S.M.-sleepdienst in werking trad. Al in 1839 waren er uit Kampen en omgeving stemmen opgegaan over de noodzaak en de mogelijkheid van een stoom-sleepboot. De pachters langs vaarwegen hadden er wel geld voor over als het jagen met paarden naar het verleden geholpen kon worden, er werd veel gewas vertrapt!
Binnen de R.IJ.S.M. werd een nieuwe vorm van bezuinigen geïntroduceerd, het invoeren van bonnen als derden een leverantie of opdracht aan de maatschappij te vervullen kregen, om die bij de rekening over te leggen (1843). In Kampen ontplooide de R.IJ.S.M. zich nog sterk maar daar komen we straks aan toe.
De R.IJ.S.M. kreeg in die tijd ook te maken met concurrentie. In Zwolle was ook een stoombootmaatschappij opgericht. Deze zou gaan varen tussen die stad en Amsterdam. De boot werd in augustus 1842 geleverd maar kreeg al direct moeite met het Zwartewater en Zwolsediep, en zelfs de Maatschappij tot verbetering van het Zwolsche-Diep kon daarin maar weinig uitrichten. De heffing van tolgeld aldaar leidde tot menige rechtszaak en betogingen door ontevreden schippers. Dat desondanks de Zwolsche Stoomboot Maatschappij het langer uithield dan de R.IJ.S.M. was een kwestie van geluk hebben, – maar nu lopen we op de tijd vooruit. Na alle narigheid ook een blij geluid, van de stoomboot "IJssel" afkomstig. Tijdens een van de reizen schonk tussen Deventer en Zutfen een der passagiers, de pottenvrouw Elisabeth Köthe, het leven aan een welgeschapen zoon. Kapitein Hölzken verleende hulp bij de bevalling en wist het met de autoriteiten te Zutfen te regelen dat het kind aldaar bij de Burgerlijke stand werd ingeschreven.

De relatie tussen de stad Kampen en de R.IJ.S.M.

Er was – zo kan het wel gesteld worden – sprake van een op gespannen voet met elkaar staan; al vanaf het moment dat Kampen de zetel der maatschappij was misgelopen. De R.IJ.S.M. stak niet onder stoelen of banken dat elke aanlegplaats aan het traject blij moest zijn dat het als

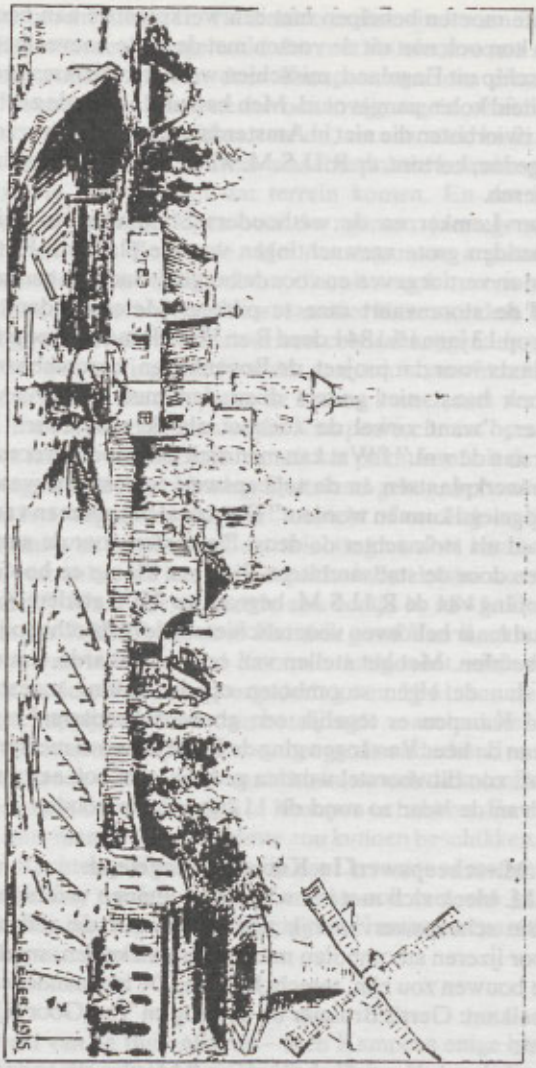
aanlegplaats mocht fungeren. Herhaalde malen vindt men in de brieven het geweldige voordeel aangehaald dat met de stoomvaart zou worden ondervonden, vooral als men door Kampen weer een dienst bewezen wilde zien. Toen de stad Kampen dan ook in zijn argeloosheid een pakhuis en een kantoorruimte beschikbaar stelde, en een stuk kade als aanlegplaats, was de volgende eis: er dient 's nachts politie-bewaking te zijn of er moet een stevig hek rondom dat terrein komen. En dat hek was er gekomen, mede op aandringen van de agenten (vertegenwoordigers) Engelenberg en Van Romunde. Het voornaamste argument was de strengheid van de Duitse tolbeambten, die, als er ook maar iets niet klopte bij lading of vrachtbrieven, direct met sancties klaar stonden. Bij de eerste onregelmatigheid zou de conducteur een celstraf krijgen; de tweede keer was goed voor een vestingstraf (wat dat dan ook in mocht houden), maar bij de derde keer zou het schip aan de ketting komen met verlies van het Rijnpatent. En dat soort dingen wilde Kampen toch niet op zijn geweten hebben? Het laden van goederen vanuit het pakhuis of uit de "Admiraal Van Kinsbergen" met bestemming Duitsland gebeurde 's nachts; er kon daarbij licht iets wegraken, vandaar: toezicht of een hek en liever beide. Een andermaal was de plaats of de inrichting van het kantoor niet naar genoegen of er mankeerde iets aan het pakhuis, het kwam weer bij B en W of in de Raad.[22] Maar het tij keerde een beetje in 1841. De president-commissaris der R.IJ.S.M., Jacob Hendrik graaf Van Rechteren had een plan bedacht waarin hij de stad Kampen deelgenoot wilde maken. Het kwam direct in de eerste raadsvergadering van 1841 aan de orde.
Nu de maatschappij inmiddels drie boten in de vaart had werd het steeds duidelijker dat er een werkplaats voor het groot-onderhoud moest komen. De reeds bestaande werkruimte was te klein, zo ook de kolenberging. Men stelde er belang in deze behuizing in Kampen te hebben. En die kon daar ook blijven mits men over meer ruimte zou kunnen beschikken. Verder gaf de heer Van Rechteren Kampen de tip dat Deventer al met een plan voor een scheepshelling rond liep. Als Kampen ook met een geschikt plan kwam, was het niet onwaarschijnlijk dat Kampen reparatieplaats en winterberging zou worden.

In de nabijheid van de Buitenhaven – toen Kampens enige haven aan die zijde van de stad, later bekend als de Oude Buitenhaven die in 1961 werd gedempt – lag de kolenstort van de R.IJ.S.M. Niet ver daarvandaan bevond zich de smederij, in het Achterom op een terrein behorende aan Adolf Boer, dat de Kleine Plantage genoemd werd. Toen men in 1839 aan B en W vergunning vroeg om die smederij daar te mogen vestigen, liet men

blijken zich te moeten behelpen met een werkplaatsje aan boord van de boot.[23] Men kon ook niet uit de voeten met de grote hoeveelheden kolen. Met elk zeilschip uit Engeland, misschien wel eerst via Amsterdam, werd een hoeveelheid kolen aangevoerd. Men had niet alleen de zeeboot, maar nu ook twee rivierboten die niet in Amsterdam kwamen, te verzorgen. Een omslachtig gedoe; kortom, de R.IJ.S.M. wilde hele scheepsladingen kolen laten aanvoeren.
Burgemeester Lemker en de wethouders Stahl van Holstein en Van Romunde hadden grote verwachtingen van die plannen. Het zou weer levendigheid en vertier geven en voor de burgerij eindelijk een kans om een graantje uit de stoomvaart mee te pikken. Meteen tijdens de raadsvergadering op 13 januari 1841 deed B en W de Raad het voorstel de enige geschikte plaats voor dat project, de Bovenhaven, beschikbaar te stellen. Men kon ook haast niet anders doen dan mee te werken, vond de burgemeester, "want zowel de zeeboot als de rivierboten komen als vanzelf hier aan de wal." "Wat kan men zich dan mooier voorstellen, dan hier ook de werkplaatsen en de scheepswerf te vestigen waar de boten 's winters opgelegd kunnen worden." En vooral het noemen van Deventer deed het goed als stok achter de deur. De kosten voor de aanleg van de helling waren door de stadsarchitect Nicolaas Plomp en hoofdmachinist Charles Penning van de R.IJ.S.M. begroot op 2500 gulden. Kampen zou dat geld enkel maar behoeven voor te schieten, de maatschappij zou het als huur terug betalen. Met het stellen van een voorwaarde, dat ook andere vaartuigen dan de eigen stoomboten op die helling moesten kunnen komen, had Kampen er tegelijk een goede scheepswerf bij. Met uitzondering van de heer Van Ingen ging de Raad akkoord met het plan. Aan de R.IJ.S.M. zou dit voorstel worden gedaan, met ook een suggestie om het bedrag van de huur zo rond de 112 gulden te houden.

De R.IJ.S.M.-scheepswerf in Kampen aangelegd.

De R.IJ.S.M. bleek zich met het voorstel te kunnen verenigen. Kampen zou dan drie scheepswerven rijk zijn, twee voor de zeilvaart en één speciaal voor ijzeren stoomboten maar waar ook koffen, smakken en wat er verder te bouwen zou zijn, terecht konden. De bestaande werven lagen aan de IJsselkant: Gerrit Bruinier bij de brug en Van Goor bij de Koornmarktspoort.
Door het werk van de kroniekschrijver Evert Moulin, die in de kranten van december 1839 schreef over de situatie bij de Venepoort, weten we ook hoe het er aan de Bovenhaven uitzag. En dat werd eerder in deze aflevering al afgeschilderd, hoe mooi het wàs. Want Moulin beschrijft de mensen die het sloopwerk deden als mijnwerkers, zo diep haalde men de



De Bovenhaven met scheepswerf van de R.IJ.S.M.
In het centrum de Graafschap met hoekhuizen van Lyceumstraat en Molendwarsstraat, naar de thans geldende benamingen. Rechts de Beltmolen van H. Schippers die in 1887 werd afgebroken.

fundamenten uit de grond. En het puin werd gebruikt bij de aanleg van de Ketelkribben. In verband met de te verwachten "verkeerstoename" over de dijk langs de Bovenhaven, besloot de Raad dat de weg aldaar meer landinwaarts zou komen te liggen. De langs en op de dijk staande molens zouden dan geen gevaar meer opleveren voor de weggebruikers.[24]
Vanzelfsprekend was Plomp nauw betrokken bij het werk aan de haven en de helling. Het grondwerk moet wel een zwaar karwei geweest zijn want het kwam pas in het najaar van 1842 gereed. De aanbesteding van het aanleggen en stellen van de (houten) sleden, kaapstanders en goten vond plaats op 10 oktober 1842. In januari van dat jaar had Plomp het gemeentebestuur erop moeten wijzen dat de prijs van de helling boven de begroting zou uitkomen als aan de maten van Pennings plan niets werd veranderd. Plomp vond het ontwerp veel te zwaar. (In diezelfde brief waar het ging over de maatvoering van de helling, deelde Plomp mede weer een verzanding in de Ketel te hebben geconstateerd.)[25]
Op 15 maart 1843 verliet de "IJssel" als eerste gereviseerde stoomboot de nieuwe helling. De winterberging was ook al ingericht in deze Bovenhaven. Inmiddels was directeur H. Budde gereed met de plannen voor de werkplaats en smederij, de kolenberging en de omheining van het hele terrein. De werkplaats zou een grondvlak hebben van 15m bij 8½m en de hoogte diende ook 8½m te zijn.[26] De kolenberging zal in de open lucht hebben gelegen, van een kap is geen plan aangetroffen maar aan het omheinen werd zoveel temeer aandacht geschonken. Op de invoer van kolen uit het buitenland lag al een hoge toeleveringslast en de accijns loog er ook niet om. Men kon zich geen diefstal veroorloven.
We weten uit aflevering 1 dat een boot per uur 100 kg kolen verstookte wat neer kwam op 5,6 ton voor een reis Amsterdam Keulen heen en terug. Bovendien wenste men een voorraad te hebben, misschien wel om aan de bestaande kolenhandelaren door te verkopen. De Nederlandse mijnen produceerden in die tijd nog niet zoveel kolen, de hoofd-brandstof was turf en hout, en daarvan lagen de bergplaatsen vanwege het brandgevaar meestal aan de rand van de stad.[27]
De ingang van de R.IJ.S.M.-werf moet gedacht worden op dezelfde plaats als het huidige steegje naast de glashandel Hoogeboom aan de Bovenhavenstraat. Op de afbeelding (naar J.J. Fels) is dat goed te lokaliseren.

Een deel van de correspondentie tussen de R.IJ.S.M. en de stad Kampen liep via de president-commissaris; een ander deel ging specifiek van de directie uit, (en dan ondertekenden Westenenk en Budde ook inderdaad beiden). Maar bij de opbouw van het werkplaats- en hellingproject was het enkel Budde die een briefwisseling met B en W onderhield, met Kampen

als plaats van verzending. Zulk een brief schreef directeur Budde op 29 november 1842 waarin hij liet blijken ingenomen te zijn met de voortvarende wijze waarop Kampen de zaken bij de Bovenhaven aanpakte. Ook dankte hij namens de R.IJ.S.M. Kampen voor de bereidheid daarin mee te werken. Maar het moest hem wel van het hart dat de huur erg hoog was. Hiermee schopte Budde wel heel erg tegen een zeer been, willens en wetens, en als hij er niets van wist was hij geen goede directeur. Er hing namelijk nog een sfeer van wrevel om de onopgeloste zaken als de tolgelden en de huur van baggermolen en gebouwen. Men was bij de R.IJ.S.M. blijkbaar uit het oog verloren dat Kampen een aantal ruimten gratis ter beschikking stelde of althans geen schriftelijke overeenkomsten over huur was aangegaan. En tegen die achtergrond had Van Spengler zich zo kwaad gemaakt omdat de R.IJ.S.M. achteraf met een rekening kwam (baggermolen). Als het aan Van Spengler gelegen had, was de maatschappij de volgende dag op straat gezet. De heer Lobberecht had Van Spenglers zijde gekozen, zij het dan minder rigoureus maar met de overtuiging dat in ieder geval contracten opgemaakt moesten worden waarin huur geregeld werd. In maart 1842 had de maatschappij pas het tol- en bruggeld voldaan, die verschuldigd was vanaf de opening in 1838. Daardoor was hen tevoren reductie geweigerd voor de tol op de Ketel. Toch was het een voor Kampen beschamende en een beetje kleingeestige kwestie geworden. Een paar maanden later vorderde de R.IJ.S.M. weer tolgeld terug omdat Kampen de "Admiraal Van Kinsbergen" op zijn totale inhoud van 167 ton had aangeslagen terwijl het naar belaadbare inhoud had moeten zijn, dus zonder machinekamer (het werd toen 101 ton).[28] Het bruggeld bedroeg 500 gulden per jaar sinds Kampen de doorvaartopening wijder had gemaakt en waar de R.IJ.S.M. 20 jaar lang dat bedrag voor verschuldigd was. Kampen had geen beschrijving laten maken van die overeenkomst en geen limiet gesteld aan het aantal keren dat de stoomboten de brug vrij mochten passeren; en de overschrijding boven de 500 gulden gewoon doorberekend. Neen, zei de maatschappij, dat is niet de afspraak geweest, geen meerprijs!
In dit verband is het besluit van de Raad, om van nu af alles notarieel vast te leggen, begrijpelijk. Beter ten halve gekeerd dan ten hele gedwaald. En die gedachte zal ook de Raad geleid hebben toen hij, in plaats van *f* 112,– voor de gehele scheepshelling *f* 253,– per jaar berekende.
Toch viel er nog best met Kampen te praten, dat kon de R.IJ.S.M. weer ervaren toen ze verzochten het terrein aan de Bovenhaven te mogen uitbreiden.[29] Langs de afrastering, tegenovergesteld aan de haven, liep een sloot die uitkwam in de IJssel. Het zal Penning wel geweest zijn die op het idee kwam dat de stoomboten daar in konden varen; en door er een bok

overheen te bouwen werd het een pracht van een hijsinstallatie om ketels uit te lichten. Op 24 februari 1843 gaf de Raad zijn fiat aan dat verzoek; zonder huurverhoging!
Deze sloot of insteekhaven, haaks op de IJssel, heeft nog tot in de twintiger jaren van onze eeuw bestaan; gelegen achter de dwarshuizen van de De La Sablonièrekade op het terrein van de toenmalige machinefabriek De IJssel.[30]

De R.IJ.S.M. en het Koningshuis.

Dat koning Willem I veel op had met de stoomvaart, kwam al in de vorige aflevering tot uitdrukking en van zijn stimulerende belangstelling getuigt ook zijn aandeelhouderschap in meer dan dertig maatschappijen. De deelneming van de koning in de Rijn- en IJssel Stoomboot Maatschappij zal zeker tot het betonen van aanhankelijkheid aan het Koningshuis hebben bijgedragen. Op koningsdag, 24 augustus, van het jaar 1839 gebeurde het dat de "Admiraal Van Kinsbergen" onder het aan komen varen saluutschoten loste. Het was ongeveer half één, dat de gepavoiseerde boot zijn 21 schoten had afgevuurd. Blijkbaar had het schip een vuurmond aan boord, te gebruiken bij dit soort gelegenheden of bij mist, hoewel daarvoor, evenals om het vertreksein te geven, de scheepsbel ook gebruikt kon worden. Let wel: de stoomfluit kwam pas jaren later. Hoe het ook zij, deze ceremoniële handeling kon plaats vinden en bij het vertrek worden herhaald. Niet dat Kampen het saluut beantwoordde, maar wel speelde het carillon van de Nieuwe Toren en van alle openbare gebouwen wapperden vlaggen. Ook hield men een bidstond in de kerken. Het toen nog aanwezige garnizoen, het Depot Corps Jagers van Cleerens, hield een parade. De bevolking is bij die gelegenheid slechts toeschouwer geweest en dat speet de krant achteraf wel. In andere jaren had de burgerij zelf enige feestelijkheden georganiseerd. In 1840 zweeg de krant echter over het koningsfeest; en men had de verjaardag van het staatshoofd zelfs tweemaal kunnen vieren: op 24 augustus van de aftredende Willem I en op 6 december van de nieuwe koning Willem II. Maar in 1841 vond de vermelding van de viering wel weer plaats, de krant spreekt zelfs van een saluut door meerdere stoomboten van de R.IJ.S.M.
De interesse in de stoomvaart was ook bij koning Willem II aanwezig. Samen met de andere leden van de koninklijke familie werd hij deelnemer in de R.IJ.S.M.[31] De stoomboot "Admiraal Van Kinsbergen" werd in 1841 zelfs ingezet bij het koninklijk bezoek aan de provincie Friesland. Hiertoe vertrokken koning Willem II, koningin Anna Paulowna en prinses Sophie in de nacht van 19 op 20 juli van Amsterdam naar Harlingen, na zich omstreeks half een op de fraai verlichte "Van Kinsbergen" te hebben

ingescheept. Tevoren was men vanaf tien uur in het nieuwe, pas geopende R.IJ.S.M.-paviljoen, dat voor die gelegenheid prachtig versierd was, met verschillende bestuursleden der R.IJ.S.M. en andere hoogwaardigheids bekleders genoegelijk samen geweest. De tocht over de Zuiderzee verliep zeer voorspoedig, zodat 's morgens om tien uur in Harlingen kon worden afgemeerd. Na zich op Friese bodem te hebben begeven dankte de koning de R.IJ.S.M. voor de schitterende overtocht en de uitstekende verzorging aan boord. Het is niet duidelijk of de terugreis op 30 juli met de "Admiraal Van Kinsbergen" werd gemaakt. In Friesland had enkele dagen tevoren de proefvaart van het eerste schip van de Friesche Stoomboot Maatschappij, de raderstoomboot "Friso" plaatsgevonden. Beiden hebben op 30 juli de overtocht naar Amsterdam gemaakt; een van beide schepen heeft de koninklijke familie aan boord gehad, terwijl de ander als volgboot diende.[32]

Het personeel van de R.IJ.S.M.

Het nieuwe en in opkomst zijnde bedrijf haalde kennelijk overal, waar die maar te vinden waren, vakmensen weg. Sommigen van hen moesten verhuizen naar een vaste standplaats, anderen bleven waar ze waren. Het traject dat door de R.IJ.S.M. bestreken werd, was lang genoeg om er wisselplaatsen voor het personeel op na te houden. Zowel in Amsterdam, Kampen, Keulen als in de tussenliggende plaatsen zal scheepsvolk zijn aangemonsterd. Niet van alle bemanningsleden kon men verwachten dat ze met de stoomvaart op de hoogte waren. Uit het artikel van R.H. Herwig, "De bloeitijd in de Groningsche veenkoloniën" blijkt, dat veel schippers van de koffenvloot op de stoomboot overstapten.[33] Ze werden bij die gelegenheid onmiddellijk tot kapitein bevorderd en deze heren hadden slechts hun bevelen aan de hun ten dienste staande stuurman door te geven. Want hun kennis en ervaring van de zee- en riviervaart met zeilschepen kwam hun bij de stoomboot net zo goed van pas. Over het algemeen achtte het stoombootpersoneel zich hoger dan het scheepsvolk in de zeilvaart. Er werden verschillende nieuwe banen geschapen. De belangrijkste daarvan was zeker die van machinist, in 1837 nog mechanist genoemd. Stoker, meestal lager in rang, maar niet minder belangrijk, was ook een nieuwe functie. Een hofmeester en een kok werden ook op andere vaartuigen aangetroffen, die waren dus niet nieuw. En dan was er de conducteur voor het controleren van de plaatsbewijzen. Bij sommige beroepen trad een naamsverandering op: een schippersknecht werd in de stoomvaart matroos en bij het werkplaatspersoneel kwam de kwalificatie stoombootsmid in zwang.[34] De kantoorklerk liet zich als geëmployeerde inschrijven. Van de beambten was de functie van agent in die zin

belangrijk, dat hij de schakel was tussen bedrijf en cliënt; hij was belast met allerlei zaken ter plaatse waar de stoomboot aanlegde, en in het bijzonder met de zorg voor passagiers en goederen.
Aan de top van de hiërarchie stond volgens de statuten de Raad van Commissarissen, uit en door de aandeelhouders benoemd, waarvan er één president-commissaris was. De directie werd ook door de aandeelhouders gekozen. Het was verboden dat directie en de commissarissen dichter tot elkaar stonden dan in de vierde graad van verwantschap. De commissarissen hadden de eindbeslissing bij benoemingen, schorsingen of ontslag van kapiteins, agenten, stuurlieden, conducteurs, hofmeesters en machinisten, die door de directie werden voorgedragen. Het overige personeel werd door de directeur aangenomen, die daarvan mededeling deed aan de commissarissen. De commissarissen mochten geen leveranties doen aan de maatschappij. De directeuren moesten vijf aandelen inbrengen als borgstelling.[35]
Interessant leek het om eens na te gaan wie van onze stadgenoten bij de R.IJ.S.M. werkzaam waren. Deze gegevens liggen niet voor het oprapen, ondanks de beperking tot Kampen. Voor deze aflevering is gebruik gemaakt van de volkstelling 1839-1840, de huizenregisters uit die tijd, de lijst van ingekomen- en vertrokken personen en incidentele gegevens uit krant of officiële stukken.
Helaas moest worden geconstateerd dat de staten van ingekomen- en vertrokken personen niet volledig zijn. Een andere opmerking is, dat in een volgende aflevering de gegevens van na 1849 worden gebruikt.
Uit de gevonden gegevens blijkt dat enkele R.IJ.S.M.'-ers behoorden tot de oorspronkelijke Kamper bevolking. Het merendeel kwam van elders. Dat is weer onder te verdelen in: uit de provincie Overijssel, van andere provincies, terwijl ook buitenlanders aangetroffen zijn. Een enkele maal werd de stoomboot waarop de man werkte, met name genoemd; soms volstond men met de toevoeging "stoker op de stoomboot" maar omdat de R.IJ.S.M. in de wijde omgeving de enige was, kon het wat dat betreft niet missen. Andere beroepen zoals scheepstimmerlieden, die voor het inwendige van de stoomboot zorgden, maar meer met de zeilvaart van doen hadden, worden bij ontbreken van de toevoeging stoomboot, niet genoemd. In de bijlage staan alle bronnen in de tekst vermeld.

De Rijnhandelspolitiek

Zonder ons erin te verliezen zullen we even bij de politieke aspecten van de handel en scheepvaart op de Rijn moeten stilstaan. De verschillende handelsrechten (lees: belastingen) waren niet bevorderlijk voor de Rijnhandel. We spreken dan in het bijzonder over de situatie, zoals die

omstreeks 1840 lag, en die voor Kampen bijna een halskwestie was. Om de Rijnvaart te kunnen beginnen moest eerst een concessie zijn gegeven. En als zich het traject tot over de landsgrenzen uitstrekte was dat aan voorschriften gebonden. Over deze problemen handelt het volgende gedeelte.

In 1815 waren in Wenen, in verband met de gewijzigde toestand van Europa, onderhandelingen begonnen en afspraken gemaakt met betrekking tot de Rijnvaart. De belanghebbenden waren Frankrijk, Beijeren, Baden, Hessen, Nassau, Pruisen en Nederland. Een vrije Rijnvaart werd door allen wel gewenst. Berucht is de daarop door koning Willem I gegeven interpretatie van het gesloten Rijnverdrag: volgens hem werd vrije Rijnvaart niet *tot in zee*, maar *tot aan de zee* toegestaan. Hij negeerde de mening der overige landen en hief tol op de plaats waar volgens hem het zeegebied begon, bij Krimpen a/d Lek.

Van 1816 tot 1831 werden de conferenties tussen de Rijnstaten onafgebroken voortgezet, resulterend in het Tractaat van Mainz. De stapelrechten waren opgeheven alsmede de vakkenverdeling op de Rijn te Keulen en Mainz, overladen was niet meer nodig. De Lek en de Waal stonden nu gelijk aan de Rijn, de een als verlenging en de ander als tak van deze rivier.[36] Bij de besprekingen was gebleken dat de andere Rijnstaten alle zijtakken van de rivier op het oog hadden en alle uitmondingen. De bepalingen van Rijnpatent en tol droegen bij tot een monopolie voor Nederland, wat sterk ging spelen in de stoomvaart. Want door de stoomvaart werd de Rijn eigenlijk pas goed ontsloten. De zeilende gewone beurtvaart had te kampen met waterstand, stroming en de hoge kosten van het jagen met behulp van paarden die soms twee-derde van de totale vrachtkosten uitmaakten.[37] Toen na de Belgische opstand de Rijn voor onze zuiderburen gesloten was, werd door hen omgezien naar een andere mogelijkheid van vervoer en handel met Duitsland. Met spoed werd begonnen aan de spoorweg van Antwerpen naar Keulen die al gauw de naam van "IJzeren Rijn" kreeg. Deze werd in 1843 geopend. Maar ook de verbinding van Ooster-Schelde met de Rijn, die in 1839 weer mogelijk werd gemaakt voor de Belgische Rijnhandel werkte Nederland tegen.

De Rijnhandel kende in- en uitvoerrechten, en het doorvoer- of transitorecht; tot Krimpen a/d Lek gold een vastrecht en daarna een vermindert vastrecht gelijk aan het transitorecht. Feitelijk was het zo dat Rijnschepen geen zee konden bouwen, er moest dus overgeladen worden in zeeschepen; en dat was onderhevig aan het stapelrecht dat echter in een zeehaven niet werd geheven, men sprak daarom van vrijhaven.

Nederland kende drie zee- of vrijhavens: Amsterdam, Rotterdam en Dordrecht. Daar mocht de lading open om het handelsgoed op te slaan in

algemene entrepots, Rijks-entrepot genoemd, die voorzien waren van een dubbele of wederzijdse sluiting, in de zin van: een sleutel bij de ambtenaar of administratie en een bij de handelaar. De een kon er zonder de ander niet in.
Deze bepalingen gaven de drie genoemde vrijhavens een voorname status. Het waren betaalkantoren voor die rechten en ook voor het Rijnpatent; Arnhem en Babberich waren kantoren voor belastingen en accijnsen. Enkele van de genoemde rechten zullen straks in bedragen worden genoemd, maar nu eerst iets anders.
In alle verdragen, die van 1815 en 1831, was nooit de IJssel genoemd. Niet als tak van de Rijn, zomin als bevoorrechte rivier vanwege het nauwe verband met de handelsweg van Duitsland naar Noord-Europa via de Rijn en de IJssel. En dit was dus zo rond 1839 de aanleiding tot het richten van verzoeken aan de koning om de IJssel in dezelfde rechten als die van de Rijn te laten delen. Want voor de overige vaarwegen en rivieren golden veel hogere percentages en rechten, ook het Syndicaat eiste nog eens 13 opcenten plus het formaatzegel terwijl men in onze stad Kampen, wegens het overladen van goederen uit de rivierboot in de zeeboot, stapelrechten verschuldigd was. Kampen was ook een gewone haven.

Het overgrote deel van de hier aangedragen gegevens werd ontleend aan een handschrift in het Nieuw-Archief te Kampen. Dit stuk draagt de titel: "Memorie omtrent de perspectieven van de handel, speciaal de handel over de IJssel. Handschrift 1850".[38]
In hoofdstuk I wordt het bewijs gegeven, dat de IJssel steeds in verbinding stond met de Rijn en dat sinds de 16e eeuw de handelsvaart vrij en onbelemmerd vanaf de Rijn via de IJssel naar het noorden ging langs Kampen. De IJssel heeft daarom recht op dezelfde rechten als de Lek en de Waal. Hoofdstuk II behandelt de verdragen van Wenen en Mainz, waarbij blijkt, dat de koning zeker gerechtigd is de IJssel in dezelfde rechten als van Rijn, Lek en Waal te laten delen. Hoofdstuk III gaat in op de verschillende tarieven, en noemt er ook de bedragen van. In gewone havensteden gold het gewone transitorecht naar de wet van 1822, en dat was zo hoog dat op sommige artikelen de 13 opcenten van het Syndicaat gelijk stond aan zes keer het vastrecht. Het transitorecht varieerde voor diverse goederen van één gulden tot negen gulden per honderd pond, laatst genoemd bedrag betrof meel; suiker vroeg *f* 1,50 en katoen *f* 3,–.
In de vrijhavens dus geen Syndicaatrecht of zegelrecht, terwijl men daar voor dezelfde honderd pond meel bij import 18 cent verschuldigd was en bij export 26½ cent. Meel is als voorbeeld genoemd maar voor veel meer soorten van goederen gold steeds dat lage tarief, let wel: tot aan Krimpen

a/ Lek, daarna kon het nog minder zijn. Meel lag dan op een halve cent bij opvaart en vijf cent bij afvaart.
Een enorm verschil dus van de Rijn met de IJssel en dat was de in opkomst zijnde handelsvaart van de R.IJ.S.M. en de zeilvaartrederijen een doorn in het oog. De rekesten vlogen dan ook de deur uit, we hebben het al gemerkt. In 1840 was dan eindelijk aan de IJssel hetzelfde recht als dat voor Rijn, Lek en Waal gegeven lang na het rekest van Teunis Janssen van Gelder uit 1834, maar dat handelshuis kon er nog van mee genieten. Echter, het rekest of de rekesten hadden niet bereikt dat Kampen de status van zee- of vrijhaven kreeg.
Naast degenen die een rekest hadden geschreven – de stad Kampen, de Provincie, de R.IJ.S.M., Van Gelder, de gebroeders Van Hasselt en de gebroeders Klinge – schaarde zich ook de in 1842 opgerichte Kamer van Koophandel en Fabrieken (K.v.K.) te Kampen. In het bijzonder probeerde deze Kamer in december 1842 kracht bij te zetten aan het rekest van de Van Hasselts en Klinges.[39]

De "Memorie..." nog eens nader bekeken.
Dit stuk heeft meer inhoud dan men, gelet op de titel, zou denken. Overigens draagt dat stuk deze titel niet of niet meer! Voorts is in het stuk nergens de datering 1850 aangetroffen. Wel wordt herhaalde malen het woord "rekwestranten" genoemd, dat in het verband van het stuk slaat op een verzoek-met-redenen-omkleed door meer dan één persoon. De hoofdstukken I en II hebben de rekwestranten gediend tot het omschrijven van de in hoofdstuk III genoemde reden, die aanleiding was om het verzoek te doen. Uit hoofdstuk III citeer ik een deel van de tekst op de voorlaatste bladzijde (de twintigste) die luidt: "Met een oog op het bovenstaande vertrouwen de rekwestranten dat dit genoegzaam zal geweest zijn, om aan te tonen, dat en naar historische gronden en naar gesloten overeenkomst van Mainz en naar de Wet, – de IJssel als een tak van den Rijn te beschouwen is, – dat aan zijne vaart dezelfde voorregtens als aan de Rijnvaart behoren te worden toegekend en ook langs zijne oevers steden behoren aangewezen, die; aan de daartoe vereischte voorwaarden voldoende, als losplaatsen en vrijhavens zouden dienen om voortaan mede in de oordelen van de Rijnhandel te kunnen deelen. (En na gewezen te hebben op de belangrijke schakel die de IJssel vormde tussen Schelde, Maas, Waal en Neder-Rijn aan de ene kant en de Eems, Wezel en Elbe aan de andere kant, of, als handelsweg tussen Zuid-Duitsland en eigenlijk het hele noordelijke deel van Europa, vervolgt het stuk en ik citeer weer) (...) dan zal men niet aarzelen te verklaren dat zijne onbelemmerde vaart niet slechts voor deze streken in het bijzonder, maar

voor geheel Nederland een punt van 's hoogsten commercieële belang moet uitmaken (en dan volgt nog iets belangrijks, namelijk de woorden die het stuk doen eindigen) Weshalven etc." Als het al een memorie zou zijn, dan is het met die twee woorden een vreemde afsluiting. Ik ben geneigt te veronderstellen dat het stuk niet af is, maar dat er een volgens een bepaalde formulering geschreven tekst later, in de te verzenden versie aan toegevoegd is. Maar dan is toch de datering 1850 te laat want de kwestie waar het stuk op doelt speelde in 1839 en 1840. En een deel van het onderwerp in kwestie verviel in 1840, doordat de IJssel in dat jaar dezelfde rechten als die van de Rijn ontving. Gegeven de inhoud van dit handschrift zou het als Memorie van toelichting bij een rekest hebben kunnen dienen, maar het behoeft ook niet te worden uitgesloten dat het een concept is van één der vele rekesten die terzake werden geschreven en verzonden. Op het onderdeel vrijhaven werd vooralsnog geen resultaat bereikt.

Kampen, transitohaven

Op 30 maart 1840 had de koning aan de IJssel dezelfde rechten als die op de Rijn, Lek en Waal toegekend. Kampen zou een Rijks-entrepot krijgen in de orde der 3e klasse. Weliswaar moesten de schepen die langs Kampen voeren naar en van de Rijn voorzien zijn van de noodzakelijke Rijnpatenten – pas bij K.B. van 7 mei 1848 zou Kampen gemachtigd worden zelf het Rijnpatent uit te mogen geven.

Vanaf die 30e maart 1840 verliep de organisatie in een gestadig tempo. De heren directeuren van de R.IJ.S.M., Gerhard Westenenk en Henrie Budde GJzn., boden de stad Kampen een deel van het aan de maatschappij in bruikleen afgestane pakhuis aan om dat in te richten als entrepot. Die ruimte bevond zich in de gebouwen van de slepersstallen, nabij de brug, op de plaats van het huidige postkantoor. Maar dat bleek bij nader inzien voor entrepot toch niet zo'n geschikte ruimte te zijn, tenminste niet om er zo in te trekken; dat was de mening van de inmiddels benoemde Controleur van 's Rijksbelastingen, de heer Jean Philips Schluiter. Hij sprak in een brief aan B en W met name over loshangende planken van de zoldering en over het ontbreken van behoorlijk sluitwerk. En omdat het daarbij zou gaan om zogenaamd douanegoed was dus een dubbele sluiting vereist. Maar de heer Schluiter deelde ook mede, aan dat pakhuis niet genoeg te hebben; hij moest bovendien nog kunnen beschikken over een kantoorruimte om er de administratie in onder te kunnen brengen. Die ruimte meende hij gevonden te hebben in het noordelijke brughuisje aan de stadszijde.[40] – De vestiging van het Rijks-entrepot zou echter in 1844 pas worden verwezenlijkt, op 15 mei van dat

jaar geopend voor de handel; niet echter in de genoemde behuizing maar in een aantal lokalen van het gebouw, bekend als de Van Heutszkazerne, Oudestraat 216 en daarvan de Noord-vleugel (die in 1982 door brand werd verwoest).[41] Maar dat alles was al een hele verbetering, hoewel het ontbreken van de status van zeehaven consequenties had. Men moest voor goedkoop handeldrijven perse naar een vrijhaven: Amsterdam of Rotterdam of Dordrecht. De R.IJ.S.M. had Amsterdam in het traject zitten als begin- en eindpunt. Meer nog: de maatschappij zal de uitbreiding van 1842 te Amsterdam, het aantrekken van meer handelshuizen in die vrijhaven, met dat vooropgezette doel gedaan hebben.

Samenvatting van de toestand in: de Wereld, Europa, Nederland, Amsterdam en Kampen.

In 1840 was de oorlogsdreiging zeer groot geweest. Egypte had Syrië veroverd waarna Frankrijk de kans schoon zag om met Egypte de macht in het Middellandsezeegebied te vergroten. Het werd verijdeld doordat Engeland, Oostenrijk, Pruisen en Rusland zich in Londen met elkaar daartegen verbonden. Frankrijk krabbelde terug maar de dreiging bleef voelbaar. De daarop volgende jaren, waarin zich een economische crisis in ons land voltrok, bezorgden de minvermogenden grote moeilijkheden. De werkloosheid en de hoge prijzen hadden zelfs rellen tot gevolg waarbij men de oorzaak ervan toeschreef aan de invoering van de stoommachine! In 1843 werd de fabriek van stoom- en andere werktuigen van Christiaan Verveer te Amsterdam verkocht voor een tiende gedeelte van de stichtingsprijs van ruim vier ton. Ook viel net in deze periode het invoeren van lichtere handelsrechten ten gunste van België. Wat voor de Schelde-Rijn handel gunstig was, bleek funest te zijn voor de Amsterdam-Rijn handel. Dat in 1843 twee ministers van financiën hun portefeuilles beschikbaar stelden, zegt al veel; meer duidelijkheid is er gekomen toen de derde, minister Van Hall, het gewraakte wetsontwerp belastingen introk. Het zou vooral de laagbetaalden zwaar hebben getroffen. In 1843 voorzag men ook dat de IJzeren Rijn de scheepvaart zou overvleugelen en dat de handel met Indië zich via Antwerpen zou ontwikkelen met achterstelling van Rotterdam en Amsterdam.[42] Uit het voorgaande valt te concluderen dat de Van Hasselts en de Klinges en de andere reders het wel goed hadden bekeken door zeilvaart naar Engeland in het leven te roepen. Bezien we in dat licht ook de verhoogde activiteit van de Rijn- en IJssel Stoomboot Maatschappij, met name naar Amsterdam, dan blijkt duidelijk dat dit een poging was om die stad weer meer vat op de Rijnhandel te geven.

De hierna genoemde personen betuig ik mijn dank voor de hulp, door hen geboden:
Dr. R.J. Kolman, J.W. Lodder, K. Schilder, H. Wiersma en de archivarissen, beheerders en medewerkers van het Frans Walkate Archief en het Archief der Gemeente Kampen.

Afkortingen van bronnen:

GAK. = Archief der Gemeente Kampen.
NA. = Nieuw Archief, Archief der Gemeente Kampen. Het getal geeft het inventarisnummer aan.
WAK. = Frans Walkate Archief, eigendom van de Bondsspaarbank Kampen.
KC. = *Kamper Courant*, jaargangen in het GAK en WAK.
RA. = Rijks Archief (in bewaring van het Rijk) aanwezig in het GAK.

Betekenis der inventarisnummers Nieuw Archief:

NA. 6 e.v. : Notulen van de Raad.
NA. 155, 156 : Notulen van Burgemeester en Wethouders (B en W).
NA. 424- 433 : Diverse ingekomen stukken.
NA. 516 : Ingekomen requesten.
NA. 977, 978 : Register van ingekomen en vertrokken personen.
NA. 1106-1109 : Register van de volkstelling 1839 met aanvullingen tot 1850.
NA. 1123 : Alfabetisch register der ingezetenen. 1840-1849.
NA. 1138-1141 : Huizenregister (omstreeks 1840).

Bij de afbeeldingen:

- De jaargang waaruit de advertentie werd overgenomen, bevindt zich in het Frans Walkate Archief.
- De Bovenhaven, tekening van A.J. Reijers 1915 naar het origineel van J.J. Fels omstreeks 1850, in het Frans Walkate Archief.

Bijlage: Personeel R.IJ.S.M.

Engelenberg, Christiaan Henricus Adolf; 29 jaar (1840).
Adres: Burgwal, wijk 1 nr. 331; (op deze plaats nu de gebouwen van de Bondsspaarbank Centraal Nederland, om precies te zijn: het Frans Walkate Archief).
Was aandeelhouder en agent der R.IJ.S.M. sinds 1838 (NA. 431) zie ook Van Romunde. Heeft dit agentschap vermoedelijk omstreeks 1842 aan de Van Hasselts overgedragen. Wordt in NA. 516, rekest, 13 juni 1842, genoemd als reder van de IJsselreederij, betreffende de vaart op Hull. Werd in 1843 burgemeester van IJsselmuiden Grafhorst en Wilsum; opvolger van mr. H.A. Wttewaall van Stoetwegen.

Haag, J.B. van;
Adres: Buiten Nieuwstraat, wijk 4 nr. 146.
Kapitein van de stoomboot "Drusus". Werd op 1 februari 1840 ingeschreven ingevolge het K.B. van 20 december 1839 nr. 87 met betrekking tot art. 8 nr. 1 van het B.W. om woonplaats te verkrijgen binnen dit Rijk. (NA. 977).

Hasselt, ... van; 19 of 20 jaar (1840), twee broers.
Adres: Boven Nieuwstraat, wijk 2 nr. 156; (het huis op de hoek van de Morrensteeg, nu nr. 81).
Zeker een van beiden heeft enige tijd bij de R.IJ.S.M. gewerkt want de brief van de maatschappij, 21 maart 1842, aan de Gemeente Kampen draagt naast de handtekening van Van Romunde die van (een) Van Hasselt (NA. 431). Nadien vestigden deze twee zich als Gebroeders Van Hasselt-expediteurs, later Johan Leopold er nog bij.

Bedreven scheepvaart tussen Kampen en Hull, eerst met zeilschepen en later met stoomschepen.
De twee broers Johan Derk en Johan Conrad werden in mei 1840 ingeschreven (NA. 977), afkomstig uit Deventer.

Klip, Ruth van der; 29 jaar (NA. 1109, 2-1-1840).
Adres: Karpersteeg, wijk 4 nr. 250c; (nabij de Burgwal). (NA. 1123 en NA. 1141).
Stuurman op de stoomboot.
Geboren te Kampen.

Lemker, mr. Frans; geboren te Kampen 21-10-1776, overleden aldaar 28-1-1858.
Adres: Boven Nieuwstraat, nabij de Morrensteeg, nu nr. 72.
Aandeelhouder en commissaris der R.IJ.S.M. sinds 1837. Was van 1812 tot 1823 fungerend Maire en van 1824 tot einde 1842 burgemeester van Kampen.

Lemmerman, Lodewijk; 36 jaar (1840).
Adres: Cellebroedersweg, wijk 1 nr. 317, (NA. 1106 en NA. 1138).
Matroos op de stoomboot.
Geboren te Kampen.

Liefferts, Lieffert; 36 jaar (1-1-1840).
Adres: Graafschap, wijk 1 nr. 233; inwonend bij Willem van Delden, de 79 jarige watermulder, (NA. 1106 en NA. 1138).
Matroos op de stoomboot.
Geboren te Kampen.

Penning (of Pennink), Charles; 32 jaar (2-1-1840).
Adres: Buiten Nieuwstraat, wijk 4 nr. 254, nabij de Houtzagersteeg, (NA. 1109, NA. 1123 en NA. 1141).
Machinist, later hoofdmachinist.
Geboren in Engeland; een zoon William 15 jaar, geboren in Londen; een zoon Charles, 10 jaar, geboren in Rotterdam; een dochter Lydia 7 jaar, geboren in Rotterdam; en een dochter Elisabeth 4 maanden, geboren in Kampen.

Ribberink, Hendrik Rudolf; 23 jaar (2-1-1840).
Adres: wijk 1 nr. 69; zou een huis huren op de Koornmarkt voor *f* 75,– per jaar maar zag daar van af. De eigenaar, de metselaar Nijhof, plaatste een advertentie in de krant (*KC.* 22-5-1843) met deze strekking dat R. stuurman was op de stoomboot "IJssel", maar toch zo'n billijke huur niet kon betalen. R. geeft in *KC.* 5-6-1843 een weerwoord.
Afkomstig uit Deventer.

Romunde, Richardus van; 55 jaar (2-1-1840).
Adres: Oudestraat, wijk 2 nr. 255 (NA. 1107, NA. 1123, NA. 1139).
Agent der maatschappij sedert 1838, was op 17 december 1836 gekozen tot commissaris. Was ook aandeelhouder.
In het dagelijks leven was hij koopman en raadslid, en als reder betrokken bij de IJsselreederij (NA. 516).

Struik, Antony; 38 jaar (1840).
Adres: Burgwal, wijk 4 nr. 119; tussen Karpersteeg en de Marktsteeg (NA. 1109 en NA. 1141).
Geëmployeerde bij de stoomboot.

Werff, Hendrik Isaäk; 31 jaar (2-1-1840).
Adres: aanvankelijk inwonend bij Barend Kraal in de Oudestraat, wijk 3 nr. 67; tussen Morrensteeg en Sint Jacobsteeg, naast de boekdrukker en uitgever van de Kamper Courant, Karel van Hulst. Woonde na zijn huwelijk in de Boven Nieuwstraat, wijk 3 nr. 191; tussen Sint Jacobsteeg en Broederstraat (NA. 1108 en NA. 1123). H.I. Werff vertrok op 4 mei 1852 met zijn gezin naar Amsterdam (NA. 978).
Kapitein van de "Admiraal Van Kinsbergen".
Geboren in Vriezenveen.

Westerhuis, Jan; 27 jaar (2-1-1840).
Adres: niet gevonden, wonende te Kampen.
Klerk bij de stoombootmaatschappij (RA. Overijssel, inv. nr. I-535, notarieel archief Jan Meijlink acte nr. 24, 28 februari 1840; GAK.).

Wilega, Jacob Gerrits; 27 jaar (2-1-1840).
Adres: Karpersteeg, wijk 4 nr. 244 (NA. 1109 en NA. 1141).
Machinist op de stoomboot.
Geboren te Harlingen.

Dienstregeling (maand mei 1840).

Zes dagen per week:	Amsterdam - Kampen, vertrek 6.00 vm.
	Kampen - Amsterdam, vertrek 3.00 nm.
maandag	Arnhem - Kampen, vertrek 5.00 vm.
dinsdag	Keulen - Arnhem, vertrek 6.00 vm.
	Kampen - Arnhem, vertrek 12.00 nm.
woensdag	Arnhem - Düsseldorf, vertrek 5.00 vm.
	Arnhem - Kampen, vertrek 5.00 vm.
donderdag	Düsseldorf - Arnhem, vertrek 9.00 vm.
	Kampen - Arnhem, vertrek 12.00 vm.
vrijdag	Arnhem - Keulen, vertrek 5.00 vm.
	Arnhem - Kampen, vertrek 5.00 vm.
zaterdag	Kampen - Arnhem, vertrek 12.00 vm.
zondag	Keulen - Arnhem, vertrek 6.00 vm.
	Arnhem - Keulen, vertrek 5.00 vm.

Aan het verslag van de proefvaart in de Kamper Courant van 6 september 1838 is onderstaande reisduur ontleend.

Keulen naar Düsseldorf: twee uur en drie kwartier.
Düsseldorf naar Arnhem: acht en een half uur
Overnachting
Arnhem naar Zutfen: drie uur en een kwartier.
Zutfen naar Deventer: anderhalf uur.
Deventer naar Kampen: twee en een half uur.
Kampen naar Amsterdam: vijf en een half à zes uur.

De gemiddelde snelheid zal 15 km per uur hebben bedragen.

Bijlage met namen van de officiële aanlegplaatsen, in volgorde langs het traject:
Amsterdam, Kampen, Zwolle, Wijhe, Olst, Deventer, Zutfen, Dieren, Doesburg, Arnhem, Lobith, Emmerich, Rees, Xanten, Wesel, Orsoy, Ruhrort, Duisburg, Uerdingen, Düsseldorf, Neuss, Mülheim a/d Rijn, Keulen.

Tariefbepalingen:
Kinderen beneden 10 jaar half geld.
Een hond naar het tarief van het voordek.
Militairen, Nederlandse zowel als Pruisische (beneden de rang van officier) mits in uniform voor de eerste drie klasses half geld.
De vierde klasse (voordek) kon alleen aan behoeftigen worden berekend.

NOTEN

1. Met ingang van 2 augustus 1851 werden de raadsvergaderingen met "ongesloten deuren" gehouden (*KC.* 3-8-1851). De Kamper Courant vond het aanvankelijk helemaal niet nodig een verslag daarvan in de krant op te nemen, aannemend dat de lezers er niet mee lastig gevallen wilden worden. Meer daarover in het artikel van H. Overweg, De Kamper Courant en de vrijheid van drukpers in: *Kamper Almanak 1967-1968.*
2. Zijne Excellentie Jacob Hendrik graaf Van Rechteren van Appeltern werd in het najaar van 1840 door de koning in gelijke functie van gouverneur in Friesland benoemd, doch hij wees die af, mede wegens de ernstige ziekte van zijn vrouw. (Zie *In alle Staten, vierhonderd jaar Provinciaal bestuur van Overijssel...*, Zwolle 1978. Per circulaire, gedateerd 15 oktober 1840 nam hij afscheid van de Overijsselse gemeentebesturen. NA. 428.
3. NA. 11, 17-12-1839; Aankondiging van de nieuwe regeling. De datum van ingang een vol jaar later in de krant bekend gemaakt (*KC.* 17-12-1840).
4. Het verzoek om vermindering van tolgeld in NA. 11, fol. 65, 28-7-1841. De uitspraak door de Raad i.v.m. beschadiging der oevers in NA. 15, fol. 124, 1-6-1844.
5. NA. 12, fol. 289, 304 en 314, 14-12-1842; Begroting voor het jaar 1843. De brief waarin meester Kornelis Kooiman zijn diensten aanbiedt tot het geven van die lessen buiten de gewone uren berust in NA. 427, 28-10-1839.
6. De Vischpoort werd afgebroken in 1837, *KC.* 2-1-1837. Afbraak Melkpoort *KC.* 13-11-1837, evenzo de Lampetpoort *KC.* 23-8-1838; de Marktpoort *KC.* 25-3-1839; de Koldenhovenspoort *KC.* 4-11-1841. In *KC.* 19-10-1843 werd een opsomming gegeven van nog te slopen onderdelen of van die welke reeds tenuitvoer waren gebracht, de Stadswaag, het Tolhuisje, de Venepoort, de Cellespoort, de Broederpoort en het vleeschhuis. In *KC.* 30-12-1839 staat een artikel dat handelt over "De Ruïne buiten de Veenepoort". In deze meldingen gaat het meermalen over het "deze winter werk en brood verschaffen" aan velen die bij dat slopen betrokken zijn.
7. Zie: *Lekko, Geschiedenis van de sleepvaart;* door L.J.W.H. Goedkoop, uitg. De Boer Maritiem, 1980, blz. 14. Genoemd een rekening uit 1832 betreffende een reis van Amsterdam naar Mainz, gejaagd met paarden door diverse jagers, die bij elkaar 1432 gulden aan jaagloon (op een totaal van *f* 2.150.) bedroeg.

8. *KC.*, 4-10-1839 en 21-5-1840.
9. Het gebouw op de noordhoek van Boven Nieuwstraat en Morrensteeg, huisnummer 83. Na de sluiting van de Dom van Keulen droeg het tot 1956 de naam Levensbron. Hierna tot pakhuis verbouwd werd in 1982 gewerkt aan de rehabilitatie, het voor bewoning gereed maken van het pand, door de bouwvereniging Eenvoud.
10. *KC.* 7-6-1840, beschreven onder: Mengelingen.
11. Het *Reglement voor de stoomboten, varende van Amsterdam over Kampen op Arnhem, en vandaar op Keulen vice versa, in dienst der Rijn- en IJssel-Stoomboot-Maatschappij, opgemaakt ingevolge Art. 1 van Zijner Majesteits besluit van 25 februari 1838, No. 96.* trad in werking op 10 oktober 1840. Waarschijnlijk zal de stoomvaart in de tussen liggende tijd een voorlopig reglement gekend hebben. Het reglement berust in het GAK onder nummer C. 199 (bibliotheek).
12. Aantekeningen door Teunis Janssen Van Gelder; aanwezig in het WAK, Zaken 15.
13. Verslag van de gouverneur in *KC.* 13- en 20-7-1840. De namen van de reders der IJsselreederij (genoemd in NA. 516) waren: H.A. Rambonnet, R. van Romunde, J. Schouwenberg, C.H.A. Engelenberg, A. Teune, J.H. Nijhuis, H. Schipper, H. Rijkx en L.H. van Romunde (Boekhouder der rederij). Men liet zich als Handelsonderneming registreren, de acte werd door notaris Jan Meijlink gepasseerd op 30-1-1841 (Rijks Archief Overijssel, Notarieel Archief, inv.nr. I-536, te Kampen aanwezig in het GAK.).
De rekesten, door de rederijen ingediend terzake van het beurtveer op Hull:
De Buitenlandsche Reederij; NA. 155, nr. 339, 14-6-1842.
De Gebroeders Van Hasselt; NA. 156, nr. 5, 9-7-1842.
De Gebroeders Klinge; niet gevonden.
De IJsselreederij; NA. 516, 13-6-1842.
14. Voornaamste bron is de *Kamper Courant.*
Berichten over de zaak Weenink in *KC.* van 15-, 16- en 22-3-1841, voor het Gerechtshof te Arnhem.
15. Berichten in *KC.*, 5, 9, 13, 16 en 19-11-1840. De zaak diende voor het Gerechtshof Düsseldorf. Eis en uitspraak *KC.* 17 en 29-4-1841; en resp. 28-6; 26-7; en 2-8-1841.
16. Bericht *KC.* 4-10-1841. In dezelfde krant het bericht dat ook te Rees de "Willem II" van de N.S.B.M. als gevolg van machinestoring iets dergelijks was overkomen.
17. Het verslag door Stahl van Holstein gemaakt, werd in de Raad behandeld op 27-10-1841, NA. 12, fol. 95-97.
18. In de Raad behandeld op 2-4-1842, NA. 12, fol. 188-190 verslag van de heer Van Spengler.
19. Bericht in de *KC,* van 24-3-1842. Andere dienstregeling in *KC.* 28-3-1842. Vervolgens 11-4; en dan 16-5 het hervatten van de vaart. In dezelfde krant de aankondiging van het bezoek door koning Willem II aan Kampen (op 18-5.).
KC. 31-3-1842, De rss. "Telegraph" bij Greenock, ketelontploffing 18 doden en vele zwaar gewonden.
KC. 22-7-1841, rss. "Julia" Rotterdam, ketelontploffing conducteur dood en vele gewonden (rss. betekent: raderstoomschip).
Diverse berichten 1841, de vermissing van de rss. "President".

20. Jaarverslag, vergadering 14 augustus 1843, in de Raad op 25 augustus. NA. 14, fol. 67 e.v.
21. In de Raad behandeld op 30-11-1842, NA. 12, fol. 286. verslag van de heer Van Spengler.
Verslag Algemene vergadering van 6 augustus 1842 te Deventer, in de Raad behandeld op 1-9-1842, NA. 12, fol. 248. gemaakt door de heer P.H. Gallé, voorgelezen door de heer Lobberecht.
NA. 424, circulaire, 26 november 1838. R.IJ.S.M. De inschrijving voor aandelen in de nieuw te bouwen stoomboot werd op de genoemde datum geopend, groot *f* 500,–. Hierbij geen voorbehoud van stemrecht.
Op de plaats van De Doelen verrees in 1867 de Gemeente Universiteit van Amsterdam.
22. NA. 424, 15-10-1838, verzoek om een passagierskamer; 13-11-1838, over de bewaking en het hek.
23. NA. 425, 27-5-1839, brief van de agenten Engelenberg en Van Romunde aan B en W.
24. NA. 12, fol. 63, 29-6-1841. Dit gebeuren is voor Fels aanleiding geweest een gedicht op "de Kamper Molen" te vervaardigen, wat hij als "Kamper Ui" in de derde druk (1852) toevoegde aan deze verzameling. (zie: *De "Kamper Uien" import,* J.H. Kok, Kampen 1936, blz. 63 en 64).
25. NA. 431, brief van Plomp aan B en W, 4-1-1842.
26. *KC,* 20-3-1843. De stoomboot "IJssel" van de R.IJ.S.M.-werf afgelopen. Diverse brieven met Bovenhaven en scheepshelling als onderwerp. NA. 516, 20-6- en 1-8-1842; NA. 432, 29-11-1842; en NA. 12, Raadsverslagen.
27. Er waren toen al kolenhandelaren in Kampen gevestigd, dat blijkt uit raadsverslagen NA. 6, januari 1820. De firma F. Fels & C.A. Gluysteen vroegen daar hun terrein aan de Welle of IJsselkant te mogen uitbreiden ten behoeve van de kolenhandel.
28. NA. 516, 20-7-1842. Sinds 1819 was deze regel algemeen, dat met de belaadbare ruimte de belastingsvoet werd bepaald inplaats van de ruimte naar dood gewicht of waterverplaatsing. De R.IJ.S.M. had gelijk. Andere brieven over terugvorderingen: NA. 433, 13-, 19- en 30-4-1842.
29. NA. 13, fol. 29, 24-2-1843. Bovendien werd gevraagd de rente te verlagen van 10% naar 7%.
30. Deze huizen werden omstreeks 1880 gebouwd door Van Oene & Steenbergen, het terrein maakte deel uit van het "Bakkerslandje". De plattegrond uit 1850, door J.F. Brugman; vermeldt de insteekhaven met de daarover gebouwde bok nabij de ijzersmederij. Op de kaart van Joannis Blaeu uit 1648 en die van Frederik de Wit ui 1698 is het gebied tussen haven en de straat die nu Molenstraat heet, ommuurd; een bolwerk of bastion, wat na 1812 verdwenen is.
31. *Naamlijst van Deelhebbers in de Rijn- en IJssel- Stoomboot-Maatschappij,* juli 1850. GAK, bibliotheek B 482.
32. *KC.* 19- en 22-7-1841. Berichten uit Amsterdam en Leeuwarden.
33. *Eigen Haard,* maart 1909, blz. 213, het 3e deel van de bijdrage.
34. Gegevens in de registers van de volkstellingen.
35. Uit de statuten van de maatschappij, Gemeente archief Deventer, R III-9.
36. Het definitieve Rijnvaartrecht uit 1831 (Mainz) werd herzien of aangevuld in de jaren: 1868, 1919, 1955 en 1963. De Rijn is vrij van tollen.
37. Zie noot 7.

38. Handschriften, genoemd in deel III van De Archieven der Gemeente Kampen, inv. nr. H.S. 202.
39. Raadsvergadering op 26 februari 1840, besluit om die verzoeken in te dienen. De Kamer van Koophandel en Fabrieken te Kampen werd op 18 juni 1842 door de gouverneur geïnstalleerd. (hierna te noemen: K.v.K.).
Brief van de K.v.K. aan B en W; NA. 433, 16-2-1843, nr. 22, nadat ze het bericht van afwijzing hadden ontvangen bij K.B. van 12-1-1843 9e afdeling nr. 3.
40. NA. 427, brief van Westenenk en Budde van 19 mei 1840; brief van J.Ph. Schluiter: 11 juni 1840.
41. *KC.* 26-8-1839. Genoemd: de spookhuizen. Daarachter lag de manege van het garnizoen "Jagers van Cleerens". In NA. 426 berust de afscheidsbrief die de commandant van het Depot Korps Jagers van Cleerens, de kapitein Vorstenbosch, op 28 augustus 1839 schreef aan B en W. Het Korps was vier jaren en zeven maanden in Kampen gelegerd.
42. Uit: *Rapporten van de Gouverneurs in de Provinciën, 1840-1849,* door dr. A.J.C. Rüter, 2e deel Periodieke Rapporten 1843; Werken Historisch Genootschap Utrecht, 1949.