



1448

De IJsselbrug

De stadsbrug zoals Bellequin die in de 17e eeuw schilderde (detail). Stedelijk Museum Kampen.

13 Lusten en lasten van een statussymbool

In 1448 bouwde de stad Kampen een houten brug over de IJssel. In die tijd een bijna onvoorstelbare ingreep in het landschap, gezien de lengte van de overspanning. Over de bouw was geen overleg gevoerd met de landsheer of andere steden langs IJssel en Rijn. De steden beklagden zich dan ook bij de landsheer over het verlies van een vrije doorvaart. De bisschop sommeerde het stadsbestuur de brug weer af te breken, maar daar trokken de Kampenaren zich niets van aan. Zo bleef de brug gewoon liggen. Dat de stad zo'n groot project op deze wijze uitvoerde, zegt iets over het zelfbewustzijn en de macht van het stadsbestuur.

Rookverbod

De houten brug over de IJssel was geen lang leven beschoren. Kruierend ijs nam in de winter steeds weer grote delen van de brug mee richting de Zuiderzee. Even verbeterden herbouwden de Kampenaren keer op keer hun brug. Meerdere keren vatte de houten brug ondanks een rookverbod vlam.



Eerste zin van het tolbord: "Wat vrembden ende haere guederen an de brugman betaelen sullen tot bruggelt: Item een vrembt persoen 8 penning". Stedelijk Museum Kampen.



Het Tolhuisje geschilderd door J.J.Fels, ca 1845 (enkele tientallen meters ten zuiden van de brug). Stedelijk Museum Kampen.

Het toezicht op de brug werd uitgeoefend door de vier Brug- of Wellmeesters, twee leden van het stadsbestuur en twee uit de Gezworen Gemeente. Voor passage van de brug moest tol betaald worden. De tarieven stonden vermeld op een tolbord. Het tolbord dat de Franse schoolmeester Anthoni van Calsbeek in opdracht van het stadsbestuur in 1628 schilderde, bevindt zich nog steeds in het Stedelijk Museum.

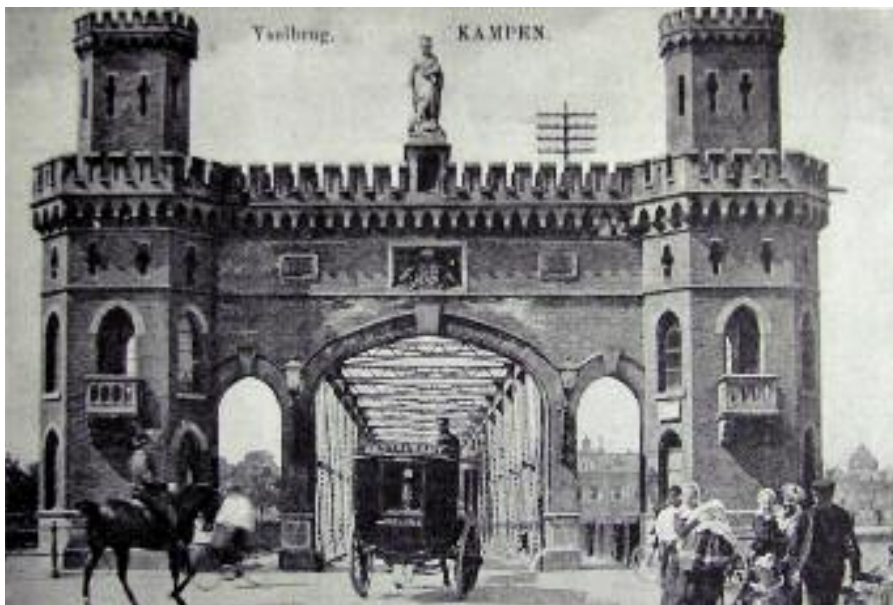
Stroomopwaarts van de brug stond een tolhuisje, niet lang na de brug gebouwd. Na herstel van het Oude Raadhuis in 1544 werd ook het tolhuis verbouwd. Beide gebouwen leken sterk op elkaar. In 1843 werd het tolhuis afgebroken. Het innen van het tolgeld gebeurde aanvankelijk door de brugwachter, maar vanaf 1617 door een tollenaar, die vanuit het tolhuis opereerde.

Zes stadsbruggen in zes eeuwen

De Kamper stadsbrug heeft in de afgelopen eeuwen vele gedaanten gehad. De eerste brug was gebouwd op houten palen en was 290 passen lang. De tweede versie van de brug kreeg in 1589 een drijvend gedeelte, een schipbrug. Onder het vaste brugdeel werden minder jukken geplaatst, waardoor de stroomopeningen groter werden. Om de jukken te ontlasten van het grotere gewicht van de langere overspanningen, werd de brug voorzien van 'galgen'- of spanwerken. De doorgang voor de scheepvaart, de brugval, bevond zich vlakbij de Ijsselkade. In 1638 werd een derde versie geconstrueerd, opnieuw

een geheel vaste oeververbinding. De brug was voorzien van vijf galgen, de brugval lag op 27,50 meter vanaf de kade. Het brugdeel tussen de 'val' en de kade was aan beide zijden verbreed met een arcade. Onder deze arcaden werd markt gehouden. Aan de kant van IJsselmuiden kon de brug met een houten hek worden afgesloten. In 1784 ontwierp waterbouwkundige Jan ten Holt de vierde variant. Deze brug had zeven vaste jukken en een aantal losse steunjukken, die via voetplaten op de rivierbodem rustten. De galgen waren verdwenen. Aan IJsselmuiderszijde werd de toegang gevormd door twee stenen sokkels met leeuwen, die schilden met het wapen en de stadskleuren van Kampen omklemden. De brugval bestond uit twee klappen op 2,50 meter vanaf de kade.

In 1872 werd besloten tot de bouw van een ijzeren brug. De brug werd ontworpen door N.H. Nierstrasz. Deze brug rustte op vier stenen pijlers en de twee brugklappen van de 'val' bevonden zich in het midden. De brugval was versierd met vier neo gotische torentjes. Aan weerszijden werd de toegang voorzien van stenen portieken in neo-gotische stijl; aan de stadszijde bekroond door een beeld van 'Landbouw en Handel' en aan de overzijde met de 'Stedenmaagd'. De rijbreedte bedroeg ruim 4 meter. Tijdens de Tweede Wereldoorlog



De brug in 1912. De koets van hotel Breyink (Pays Bas aan de Broederweg) rijdt juist de brug op. Aan de IJsselmuiderszijde staat de Stedenmaagd op het "portiek". Collectie Frans Walkate Archief.

werd deze brug tweemaal opgeblazen: in 1940 door het Nederlandse leger als onderdeel van het verdedigingsplan en in 1945 door de vluchtende Duitse troepen. De brug werd hersteld, zonder de neo-gotische portieken en -torentjes. In 1962 werden de brugklappen vervangen door een hefgedeelte en werd de doorvaart verhoogd. De brug van Nierstrasz werd in 1998 vervangen door de huidige versie. Architect Moshé Zwartz ontwierp een betonnen brug op zes pijlers, 218 meter lang en ruim 20 meter breed. De hef is verplaatst tot voorbij het midden en volgt hiermee de stroomdraad van de rivier. De kosten voor vervanging van de Kamper stadsbrug moesten grotendeels door de stad worden opgebracht. De brug was en is nu eenmaal eigendom van de stad.

Twee rijksbruggen

In 1956 beloofde de minister van Verkeer en Waterstaat Kampen een tweede oeververbinding. Het duurde 25 jaar met veel geharrewar over de juiste locatie voordat de bouw startte. In 1983 stelde minister Smit-Kroes de brug in gebruik. Deze brug, de Molenbrug, ligt ten zuiden van de stad en sluit aan op de rijkswegen N50 en N764. In 2003 volgde ten noorden van Kampen de Eilandbrug. De Eilandbrug is onderdeel van de N50 en verbindt het Haatland met het Kampereiland. In beide gevallen gaat het om tuibruggen, die door Rijkswaterstaat zijn ontworpen en door het Rijk betaald.

Stichting CultuurZIEN

Bronnen

Jaarsma, D. en Boer, A., *Over de brug. Zes bruggen in zes eeuwen* (Zwolle 1999).

Hörchner, S., 'Kroniek van Kampen 2003', *Kamper Almanak 2004*.

Kummer, J. en Strengers, H. *De Kampernaren en hun brug, vijf eeuwen een vaste verbintenis* (Kampen 1983).

Reijers, A.J. 'De Kamper IJsselbrug in de loop der eeuwen', in: *Kamper Almanak 1939-1940*.

Vliet, E.G. van, *De stad van Avercamp. Kampen in de 17de eeuw. Deel 7. Water en wind, leven tussen Zuiderzee en IJssel* (Kampen 1999).