

jaargang 46, nr. 3 oktober 2021 | prijs € 5,-

historisch tijdschrift

Historische Vereniging voor de IJsseldelta Jan van Arkel

Pieter Kapenga  
Verzet van een politieman

Luigi Gallie  
Italiaan in Kampen

Freddy Schinkel  
Veertig jaar fotograaf

KAMPER KADEKRAAN  
KEERT TERUG



# Kamper kadekraan keert terug

## *Gietijzeren symbool van maritiem verleden*

Nog even geduld, maar het komt er toch van: de Kamper kadekraan – gesloopt in 1969 – keert terug. Ruim elf jaar ijvert een stichting nu voor het plaatsen van een replica en dat lijkt te lukken. De kadekraan is een symbool van zeshonderd jaar maritieme bedrijvigheid op en langs de langste rivierkade van Nederland. Het gietijzeren gevaarte van negen meter hoog – de laatste versie van de kadekraan – toont de veranderingen in het aanzicht van Kampen door de industrialisatie in het tweede deel van de negentiende eeuw. Achter het ontwerp van de kraan schuilt bovendien het vergeten verhaal van een Britse gigant.



De Kamper tekenaar J.J. Fels maakte in 1850-1860 deze litho, getiteld 'Kampen. Gezicht aan de kade bij de IJsselbrug'.  
Helemaal links de oude houten kadekraan. (collectie Stadsarchief Kampen, K001756)

**D**e historisch juiste plek zou zijn: aan de kade, recht tegenover het voormalige postkantoor. Helaas is het daar weer laten terugkeren van de Kamper kadekraan om allerlei redenen geen goed idee. Het drijvende vispaleis dat aanzienlijk meer plek inneemt dan ooit Reumers palingboot ligt daar voor de kade. De replica van de kadekraan, het origineel werd in 1969 gesloopt zonder vergunning, zal dus minimaal enkele meters stroomafwaarts verschijnen. Ook daar speelt nog een probleem, zoals langs de hele kade: 'spaghetti' onder de grond: leidingwerk voor gas, data en elektriciteit. Het zijn hoofdbrekens maar het mag de pret niet drukken: de kraan zelf wordt een exacte kopie 'en hij zal werken', belooft voorzitter Berry Zandbergen van de Stichting Herbouw Kadekraan 'Campen'.

Dat laatste kunnen ze in Middelburg niet zeggen. Het enig overgebleven origineel in Nederland van het type kadekraan dat straks weer in Kampen te zien zal zijn, staat daar, aan de Rotterdamsekaai. De Middelburgse kadekraan is van 1862 – zeven jaar eerder - en een officieel rijksmonument, maar er zit geen millimeter beweging meer in. 'Ze hebben hem vastgezet. Dat gaan wij dus anders doen', aldus Berry Zandbergen. Afgelopen voorjaar nam hij de voorzittershamer over van Jan Elhorst, een van de pleitbezorgers van het eerste uur voor terugkeer van de Kamper kadekraan.

Al bijna twaalf jaar wordt door een groep enthousiastelingen geijverd voor herbouw van deze icoon van de IJsselkade. Oudere generaties hebben er sterke (jeugd)herinneringen aan. Van de ene op de andere dag was de kraan weg, gesloopt in 1969, een jaar voordat die exact

honderd jaar dienst zou hebben gedaan. Het Kamper Nieuwsblad van 25 januari dat jaar memoreerde dat met enige spijt, zo ontdekte Kees Schilder toen hij op verzoek van het eerste actiecomité onder leiding van Elhorst in 2009 de geschiedenis van de kraan onderzocht.

## De Welle

Kampen had als één van de eerste steden in de Lage Landen een kadekraan op 'de Welle', zoals de IJsselkade vanouds werd genoemd. Sinds wanneer is niet helemaal bekend, maar vermoedelijk stonden al in de dertiende en veertiende eeuw houten kranen op de kade. Vervolgens een houten versie met een stenen ombouw van omstreeks 1470 tot 1850. Deze is door de eeuwen heen veelvuldig met het Kamper rivierfront mee getekend en geschilderd. De stadsbrug, van 1441, en de kadekraan vormden gezamenlijk het epicentrum van waar de zee- en rivierhandel elkaar ontmoetten voor de stad met de langste rivierkade van de lage landen.

Zowel Jacob van Deventer (1505-1575) in de zestiende als Joan Blaeu (1596-1673) in de zeventiende eeuw tekenden deze en andere kranen op de IJsselkade op hun beroemde stadsplattegronden van Kampen.

Van 1854 tot 1869 stond er opnieuw een houten kraan (zoals getekend door Fels, zie linker pagina), die als kenmerk van de industriële vooruitgang werd opgevolgd door een gietijzeren versie in 1869. 'Deze laatste versie bouwen we na', zegt Berry Zandbergen. 'Maar we memoreren natuurlijk met deze herbouw meer dan zeshonderd jaar maritieme geschiedenis in Kampen. Het is een symbool. Ik bedoel: een stad die de kogge op een voetstuk zet, moet ook een kadekraan terug willen bouwen omdat in de transportketen van zee naar land en terug de ene niet kan zonder de andere.'

## Middelburg

Net toen het eerste comité zich in 2009 omvormde tot Stichting Herbouw Kadekraan 'Campen', wilde het toeval dat de Middelburgse



Ingekleurde prentbriefkaart uit periode 1920-1930 van de IJsselkade met de gietijzeren kadekraan van Fairbairn. (collectie Stadsarchief Kampen, F013344)



*De Schotse ontwerper van de gietijzeren kadekraan in Kampen blijkt Sir William Fairbairn (1789-1874), één van de grootste Britse industriële ontwerpers van zijn tijd. De stad Manchester heeft van hem een standbeeld en een buste. (collectie Science Photo Library, Londen)*

Britse ingenieurs van de industrialisatie in de negentiende eeuw', zoals zijn biograaf Richard Byrom hem noemt. Er staat een buste van de man in het wetenschaps- en industriemuseum van Manchester, in het stadhuis zelfs een beeld ten voeten uit. Het boek dat Byrom schreef over Fairbairn is een stoepregel van 440 pagina's. Het ontwerp van de Kamper kadekraan, althans van dat type, is een van de 180 illustraties die het boek haalde. Hoeveel exemplaren er nog in Engeland staan van Fairbairns kadekraan, is niet exact bekend, maar kustplaats Dover heeft er in ieder geval nog een, zo weten de Kamper initiatiefnemers.

## Gietijzer

Fairbairns ontwerp voor de Kamper kadekraan is een voorbeeld van de toepassing van gietijzer als een van de populairste constructiematerialen tijdens de industriële revolutie die zich in de achttiende en negentiende eeuw vanuit Groot-Brittannië over Europa en de rest van de wereld verspreidde. Fairbairn behoorde tot een generatie ingenieurs die de weg bereidde voor toepassing ervan in zowel fabrieken als in de nieuwste infrastructurele werken van die tijd: locomotieven, stoomschepen, kranen en bruggen.

kraan ter restauratie uit elkaar was gehaald. De Kamper stichting liet er alles fotograferen en in een CAD-programma verwerken, een driedimensionaal tekenprogramma op de computer dat bouwbedrijven, ingenieurs en ontwerpers gebruiken. Zo beschikt Kampen nu over natuurgetrouwe hedendaagse gegevens en 105 digitale tekeningen op basis waarvan de kraan op ieder moment herbouwd kan worden. Ook Zutphen wilde hun kraan herbouwen, maar daar kwamen ze vooralsnog niet verder dan een glas-

plaat over de funderingsresten in de kade heen.

De Kamper kadekraan lijkt in zichzelf een vrij eenvoudig object, maar er gaat een enorme, internationale geschiedenis van industrialisatie en vooruitgang tijdens de negentiende eeuw vanuit. Bijvoorbeeld het verhaal van de ontwerper van de kraan, de Schotse ingenieur Sir William Fairbairn (1789-1874). Niet bepaald een kleintje in zijn vak, zo leert ons de in 2017 gepubliceerde biografie van 'een van de meest onderschatte

## Stichting Herbouw Kadekraan 'Campen'

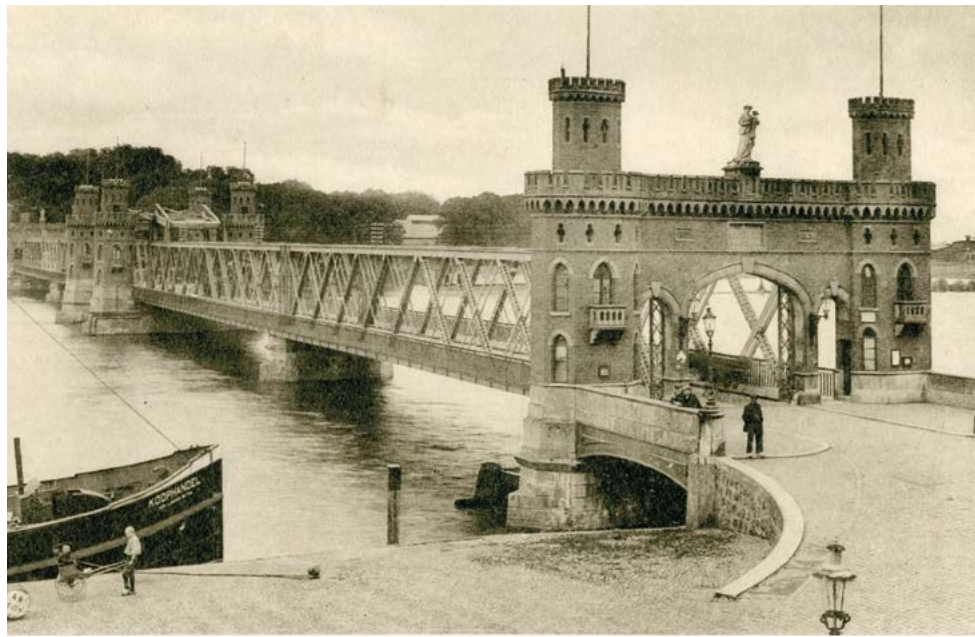
Het vergde elf jaar voorbereiding, maar het is zover. De vergunningen zijn rond, de financiering op een haar na ook, het ontwerp is er, de voorbereidingen voor de uitvoering zijn begonnen. De bouw van de Kamper kadekraan werd in 2017 nog begroot op ongeveer

180.000 euro, er wordt nu een nieuwe begroting opgesteld. De herbouw wordt vrijwel geheel met particulier geld gefinancierd, aangevuld met bijdragen uit enkele landelijke en regionale fondsen. Talloze bedrijven uit de regio Kampen dragen bij, financieel dan

wel in ondersteuning bij de uitvoering. Het project wordt mede mogelijk gemaakt door het BPD Cultuurfonds, de Stichting Ondersteuningsfonds NISS, het Prins Bernhard Cultuurfonds Overijssel en Cultuurfonds Kampen.

Meer dan vijftig jaar, van 1820 tot aan zijn dood in 1874, ontwierp Fairbairn vanuit Manchester – een van de ‘hotspots’ van de Britse industrialisatie – in hoog tempo allerlei industriële toepassingen. Hij tekende ongeveer 500 stoomlocomotieven, meer dan duizend ijzeren spoorbruggen (waaronder de eerste in Engeland, in het spoor van Liverpool naar Manchester) en ontwierp diverse typen kranen. Tenslotte tekende hij vele vroege stoomschepen, waaronder de beroemde HMS Iron Duke (1870), het eerste grote ijzeren stoomschip van de Britse marine dat door het Suezkanaal (1869) voer.

Volgens Robert Thorne, oud-hoofredacteur van het Britse vakblad *Construction History*, onderscheidde Fairbairn zich door zijn praktische inventiviteit, gevoel voor ‘netwerken’ en zijn vastberadenheid ‘ieder ander te overtreffen’. Hij experimenteerde met de techniek en verlegde al doende de grenzen in de kennis over toepassingsmogelijkheden van (giet)ijzer als bouw materiaal. ‘Het is vrij bizar dat het 140 jaar heeft geduurd dat over hem een biografie is geschreven’, aldus Thorne in een recensie van de Fairbairn-biografie van Byrom, in 2018 in het Britse vakblad *The Structural Engineer*.



Drie jaar na de gietijzeren kadekraan kreeg Kampen haar volgende monument van de industriële vooruitgang: de nieuwe stadsbrug van 1872. (collectie Stadsarchief Kampen, F002596)

### Mastenmaker

Blok- en mastenmaker G.R. ten Dam klom op 26 november 1869 in de pen naar het Kamper gemeentebestuur. Wanneer ze van plan waren de defecte kraan aan de IJsselkade te herstellen? Ten Dam, gevestigd in het toenmalige pakhuis op de hoek van de Marktgang waarin nu appartementen zijn ondergebracht, miste de kraan voor zijn deur in de bedrijfsvoering. Ten Dam kreeg antwoord dat de kraan niet zou worden

hersteld maar vervangen. Het stond voor 1870 op de gemeentebegroting, zo ontdekte ons aller Kees Schilder in zijn historisch onderzoek in 2009.

Wethouder Hendrik Tofield was voorzitter van de Commissie tot Voorbereiding der Publieke Werken, hij bezocht in december 1869 de directie van ijzergieterij ‘De Prins van Oranje’ in Den Haag. Er volgde een opdracht van Kampen aan het bedrijf om op de IJsselkade de situatie in kaart te brengen met

## Project Toonbeelden Mobiel en Maritiem Erfgoed

Dit artikel vormt de derde aflevering van een vierdelige serie die het HT brengt in 2021 over toonbeelden van mobiel en maritiem erfgoed in Kampen. De eerste twee afleveringen verschenen respectievelijk in het voorlaatste (HT 46-1, maart 2021) en het vorige nummer (HT

46-2, juni 2021). Doel is aandacht schenken aan de geschiedenis van de mobiliteit (auto’s, treinen, schepen) en hoe die Kampen en omgeving gevormd c.q. veranderd hebben. Het project Toonbeelden Mobiel en Maritiem Erfgoed Kampen is opgezet onder auspiciën van

de gemeente Kampen, mede gefinancierd door de provincie Overijssel. Er wordt samengewerkt met de Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed (RCE), de Mobiele Collectie Nederland (MCN), Stadsarchief Kampen en Historische Vereniging voor de IJsseldelta ‘Jan van Arkel’.

het oog op het leveren van een giet-ijzeren kraan. 'De Prins van Oranje' bouwde in licentie het ontwerp van Fairbairn, dat ze in totaal drie keer toepasten in Nederland: in Middelburg, Zutphen en Kampen. Van deze drie is anno 2021 alleen die in Middelburg dus nog over.

De fundering werd besproken met de stadsarchitect en de directeur stadswaterwerken. Ze maakten een bestek op basis waarvan het funderingswerk openbaar zou worden aanbesteed. Machinefabriek 'De IJsel' (met één 's', red.) meldde zich vanaf de Bovenhavenstraat nu ook bij de gemeente, ze wilden de kraan wel leveren. Maar die opdracht was reeds verzegd aan de ijzergieterij in Den Haag. Een vermaarde onderneming die bestond van 1840 tot 1897 en in het topjaar 1868 maar liefst 575 mensen werk bood. Het moet een bedrijf naar ontwerper Fairbairns hart geweest zijn, wat hij deed in Groot-Brittannië deed 'De Prins van Oranje' in Nederland. Bruggen, molens, stoommachines, kranen, noem maar op. Op internet zijn lange lijsten te vinden van de objecten die ze in die halve eeuw maakten, waarvan een aantal nog steeds staat.

De fundering werd aanbesteed op 27 juni 1870. Op 4 augustus van dat jaar meldt 'De Prins van Oranje' dat de kraan voor levering gereed ligt in de Haagse fabriek. Deze werd verzonden op 19 augustus en het gemeentebestuur meldde de fabriek dat de kraan op 22 augustus in Kampen was aangekomen. Een week later verschenen de smeden om de bouw van de kraan af te maken op locatie. De begroting van de gemeente meldt 6000 gulden als de totale bouwsom.



Aanleg van de spoorlijn Zwolle-Kampen, met het eindstation Kampen 'aan de overkant' in 1865, was naast brug en kraan het derde project binnen tien jaar dat onderstreepte dat de industriële vooruitgang de stad bereikt had. (collectie Stadsarchief Kampen, F002095)

## Stadsbrug

Niet alleen de kadekraan onderging een flinke gedaanteverwisseling, de stadsbrug die ernaast lag twee jaar later ook. Ook hier had sinds 1448, toen de eerste brug over de IJssel werd gebouwd, hout als bouw materiaal gedomineerd. De ijzeren brug van N.H. Nierstrasz uit 1872, met de fraaie poorten en torens, was net als de kraan een teken van de nieuwe tijd. De derde in deze categorie is het spoor Kampen-Zwolle, het Kamper lijntje dat opende op 10 mei 1865,

met het fraaie station aan de overkant van de brug.

Hield de kadekraan het bijna honderd jaar vol, een groot deel van de Kamper brug van 1872 deed zelfs dienst tot 1998. Zij het de laatste 53 jaar zonder de neogotische torens en poorten, die als gevolg van het twee keer opblazen van de brug bij het begin en het einde van de Tweede Wereldoorlog, in 1940 en 1945 werden verwijderd. Het staal bleef en ook de nieuwe brug uit 1999 werd in dat materiaal uitgevoerd. Niet



De kadekraan in de jaren zestig van de twintigste eeuw. In 1969 zou de kraan worden afgebroken. (collectie Stadsarchief Kampen)

meer met baksteen als verfraaiing, maar met beton, glas en bladgouden wielen. Het Kamper lijntje rijdt nog steeds, zij het geëlektrificeerd sinds 2017.

Om hun pleidooi tot herbouw van de Kamper kadekraan kracht bij te zetten, bouwde een docent van de Pieter Zandt scholengemeenschap op verzoek van de stichting een schaalmodel ervan. Het model is de afgelopen jaren overal mee naartoe gesleept om de fantasie van toehoorders en potentiële sponsors te kietelen. Zelfs tijdens zijn afscheidsronde op de kade ontkwam vertrekkend burgemeester Bort Koelwijn op 11 september 2021, als vers benoemde ereburger, niet aan een laatste groet aan het schaalmodel. Het dopen van de replica op ware grootte moet hij overlaten aan zijn opvolger.



De enige andere kadekraan van hetzelfde Fairbairn-ontwerp in Nederland staat in Middelburg op de Rotterdamsekaai. Het rijksmonument is evenwel vastgezet. De replica in Kampen kan als alles meezit gebruikt worden. (foto: Jan Elhorst)

## Bronnen

Twee bekende geschiedvorsers in Kampen – en leden van HV JvA – deden in het verleden onderzoek naar de kadekraan en –kranen in Kampen: Kees Schilder en Henk van den Hoven (1940-2014). Zij deden dit deels op verzoek van de stichting die de kraan wil herbouwen en op eigen initiatief. Hun onderzoeksgegevens, samengevat in respectievelijk een artikel (*De ijzeren los- en laadkraan aan de IJsselkade in Kampen*, ongedateerd, met bronnen, van Kees Schilder) en een mapje (*Oog voor / kijk op hijskranen langs de IJssel*, 2009, met bronnen, van Henk van den Hoven), zijn voor dit artikel ingezet door de auteur, met dank aan Jan Elhorst. Schilder en Van den Hoven

deden hun onderzoek met name in het Stadsarchief Kampen, dat diverse afbeeldingen bij dit artikel leverde. De lokale media schreven de afgelopen jaren regelmatig over de plannen voor de kraan, een mapje met diverse van deze publicaties kreeg de auteur als bronmateriaal onder ogen. Veel historische gegevens uit die artikelen zijn evenwel geheel te herleiden naar hetzelfde onderzoek van Schilder en Van den Hoven.

Over de gieterij ‘Prins van Oranje’ in Den Haag is informatie te vinden via wikipedia: [https://nl.wikipedia.org/wiki/De\\_Prins\\_van\\_Oranje\\_\(ijzergieterij\)](https://nl.wikipedia.org/wiki/De_Prins_van_Oranje_(ijzergieterij)) en diverse doorverwijzingen daar vandaan. Ook leiden links naar

verdere, gedetailleerde historische gegevens over dit bedrijf en de producten die ze leverden. De kraan in Middelburg (1862) staat hierbij wel genoemd, met de vermelding ‘rijksmonument’ erbij, die in Kampen niet omdat deze feitelijk niet meer bestaat.

Meer over de ontwerper van de kadekraan, Sir William Fairbairn (1789-1874), is tegenwoordig ook online te vinden. In 2017 verscheen de genoemde, lijvige biografie over hem van de Britse historicus Richard Byrom (*William Fairbairn, The experimental engineer, A study in mid 19th-century engineering*, The Railway and Canal Historical Society, 2018). Deze is te koop via internet voor 40 Britse pond.