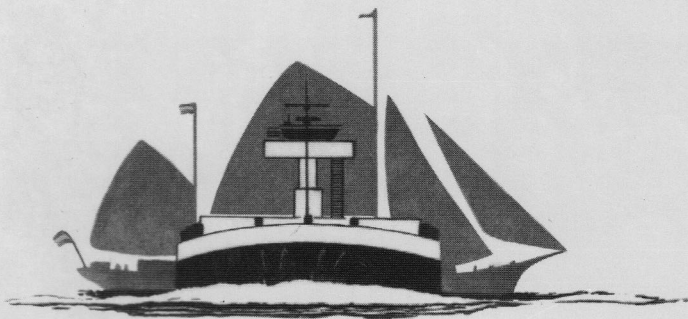


maart 1998

98-I

VERENIGING "DE BINNENVAART"



HANZESTAD KAMPEN EN DE BINNENVAART

HANZESTAD KAMPEN EN DE BINNENVAART

Van oudsher zijn Kampen en de scheepvaart al onafscheidelijk geweest. De gunstige ligging van de stad aan de monding van de IJssel en aan de open (Zuider)zee bood een uitstekende kans aan allerhande handelsactiviteiten. Kampen ontwikkelde zich tussen 1200 en 1500 tot één van de rijkste steden in de lage landen. De Hanzestad Kampen was toen het centrum van de vrachtvaart.

Vandaag aan de dag speelt de binnenvaart een belangrijke rol voor Kampen. Wie kent niet de indrukwekkende vloot van klippers, tjalken en schoeners van de Hanzestad Compagnie, de passagiersschepen van Rederij Boonstra en de scheepswerf Peters. Kampen is ook de thuishaven van vele binnenschepen. Thans vervult Kampen een pioniersrol in het streven van de overheid om meer vervoer over water te laten plaatsvinden. In september 1997 werd het eerste Regionale transport en Overslag Centrum 'ROC Kampen' in gebruik genomen. Kampen verdient hiermee terecht de functie van 'havenstad van Overijssel'.

Kampen staat op de drempel van een nieuw tijdperk en investeert tezamen met het Rijk en de Provincie tot 2002 meer dan 300 miljoen in een aantal infrastructurele projecten. Op de lat staan:

- * vervanging van de oude IJsselbrug (gereed oktober 1999)
- * verlenging Rijksweg 50 en de bouw van een derde IJsselbrug
- * bouw waterkering voor het oude stadscentrum
- * aanleg van een balgstuwkering tussen Kampereiland en de Noordoostpolder (oplevering eind 1999)
- * door Rijkswaterstaat wordt te Ramspol eveneens een nieuwe brug gebouwd (gereed omstreeks 2005)
- * de oude Buitenhaven moet in ere worden hersteld.
- * de Burgel moet op termijn weer bevaarbaar worden voor de pleziervaart

Daarnaast bouwt men ijverig aan de 'Kogge', denkt men aan de aanleg van een 2e Haatlandhaven, is er een nieuw stadskantoor nodig, speelt men in op de aanleg van de Hanzespoorlijn en fuseert men in 2000 met IJsselmuiden. Kortom Kampen werkt aan haar toekomst.



Het ms SOLI DEO GLORIA (2315454) passeert in de opvaart de uit de 13e eeuw stammende Sint Nicolaas- of Bovenkerk van Kampen. (foto Leo Schuitemaker)



Deze klipper is ogenschijnlijk net uit zee gekomen. De schipper is nog bezig de droge kleden op te ruimen. Het plaatje is genomen ter hoogte van Kampereiland. (archief: P. de Wit)

Geschiedenis

Over de beginperiode van Kampen is weinig bekend. De naam Kampen komt voor het eerst voor in een document uit 1227. Vanaf de 13e eeuw ontwikkelde Kampen zich steeds sneller en overvleugde de stad zowel de andere IJsselsteden als de Hollandse en Zeeuwse steden. De gunstige ligging van Kampen maakte van de stad een centrum van de vrachtvaart. Kamper schippers voeren op het Oostzeegebied, de Duitse Noordzeekust, Frankrijk, Engeland, Vlaanderen, Holland en Zeeland. De Kampenaren traden daarbij niet zozeer op als kooplieden, maar werkten vooral als vrachtvervoerders.



Drukte in de Buitenhaven van Kampen. (archief: Jaap Boersema)



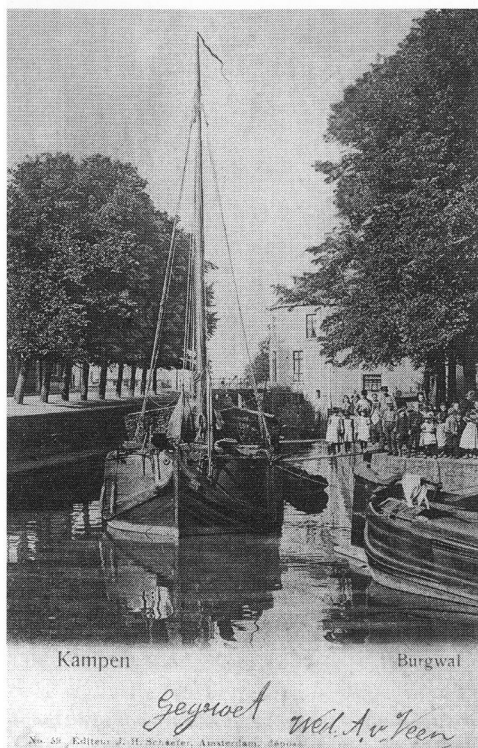
De Koornmarkspoort dateert uit de eerste helft van de 14 eeuw. (foto: Leo Schuitemaker)

Ommelandvaarders

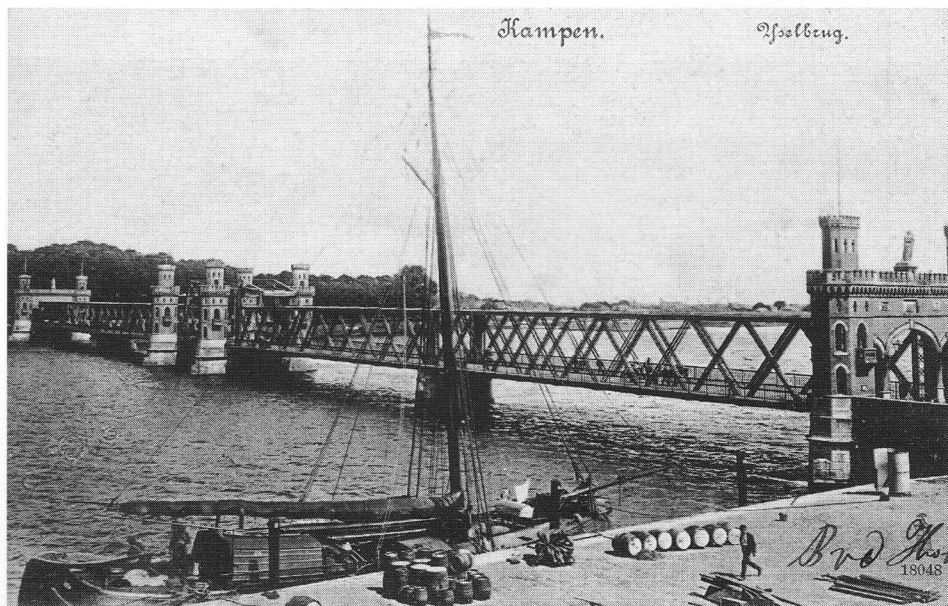
De opkomst van de IJsselsteden had verschillende oorzaken. Allereerst ontstond in het midden van de 13e eeuw de Ommelandvaart. Langs Denemarken voer men naar Scandinavië en naar de Oostzeegebieden. Een en ander werd mogelijk gemaakt door de ontwikkeling van de Kogge, een nieuw type schip dat veel zeewaardiger was dan de schepen die tot dan toe werden gebruikt. Bovendien kon de Kogge meer gewicht dragen. Voor de ontwikkeling van de Kogge werden de goederen over de landwegen via Hamburg en Lubeck naar de Oostzeegebieden vervoerd.



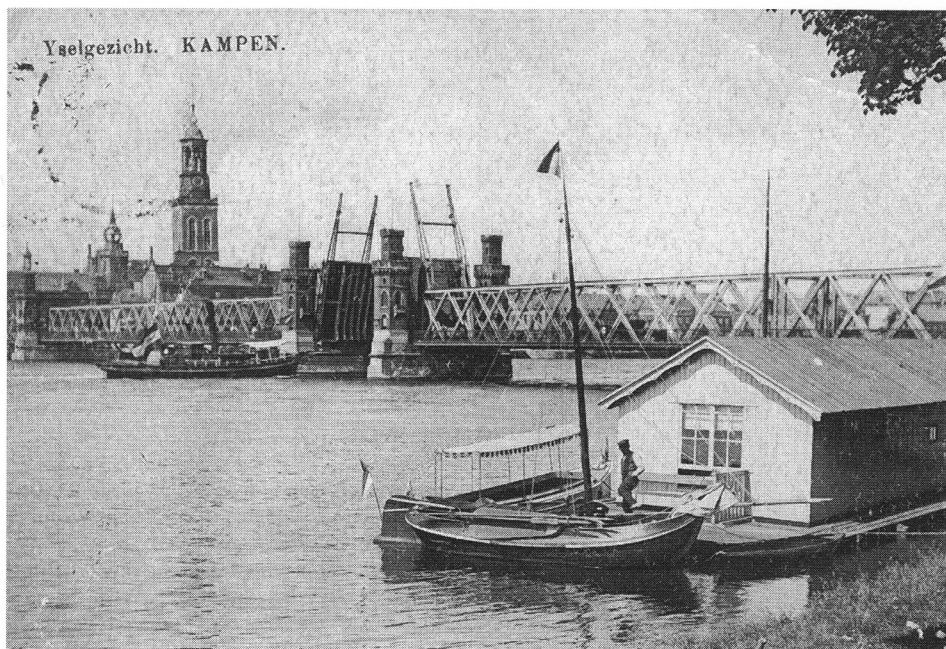
Kampen in vroeger jaren, gezien vanaf IJsselmuiden. (archief: Jaap Boersema)



Vroeger kon men ook achterlangs via de Burgel dwars door Kampen varen. Door afsluiting is deze route komen te vervallen. Het streven van de gemeente Kampen is om in de toekomst de Burgel weer bevaarbaar te maken voor de pleziervaart. Op deze hele oude foto van Jaap Boersema uit begin van deze eeuw zien we een schip met een deklast turf voor de kade van de Burgwal. Dat een foto nemen in die tijd een bijzondere gebeurtenis was getuige de vele mensen op de kade die keurig poseren.



Deze oude kaart van Kampen werd op 19 mei 1905 verzonden. (archief: Jaap Boersema)
De uit 1448 daterende stadsbrug te Kampen komt op vele foto's in verschillende hoedanigheden voor. De geschiedenis van deze brug is uitgebreid beschreven in Binnenvaart 97/6 (sept '97).

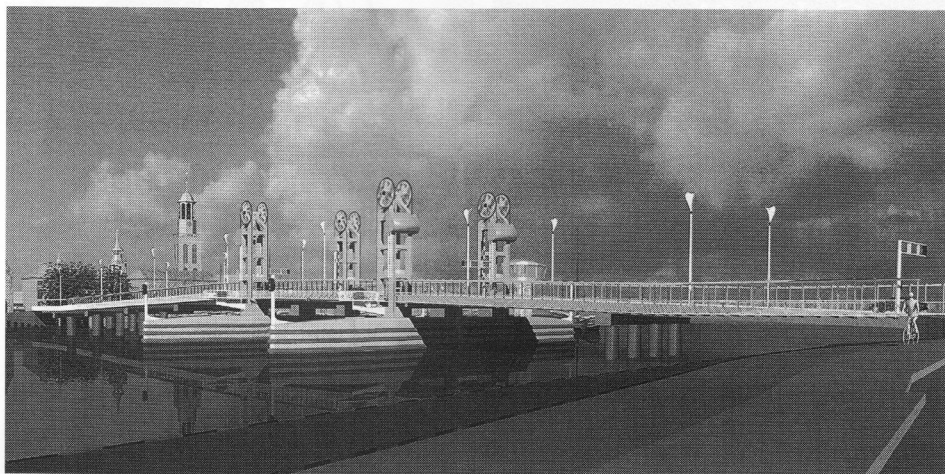


Nogmaals de IJsselbrug die op de bovenste foto (archief P. de Wit) geopend wordt voor een stoomsleeptboot. De brug is hier nog op zijn mooist met de fraaie torens en de dubbele klap. Op de onderste foto is de (nu nog) huidige situatie weergegeven. Weldra zal ook dit beeld tot het verleden behoren. (archief: Jaap Boersema)





In de vijftiger en zestiger jaren bleek de capaciteit van de Kamperbrug veel te klein te zijn geworden. Over de noodzaak en de locatie van een tweede brug werd meer dan 25 jaar gesoebaat. Uiteindelijk kon de tweede oververbinding (t.h.v. kmr. 993,3) pas op 04-10-19983 geopend worden door de minister van Verkeer en Waterstaat mevrouw Nelie Smit-Kroes. (archief: Jaap Boersema)



Artist Impression van de Nieuwe IJsselbrug (foto Gemeente Kampen)

Begin van dit jaar is gestart met de bouw van de nieuwe Stadsbrug te Kampen. Er wordt tijdelijk een noodbrug aangelegd. Dit wordt een replica van de eerste vaste Kamper IJsselbrug uit 1448. Op 3 oktober 1999 moet de nieuwe brug worden opengesteld voor het verkeer. Ook de binnenvaart profiteert van de nieuwe brug, de doorvaartopening wordt bijna 2 x zo breed (32 m), wat de veiligheid ten goede komt.

KAMPEN EN HAAR BOOTVERBINDINGEN

Kampen had in het verleden vaste bootverbindingen met Urk, Enkhuizen, Amsterdam, Zwolle en Meppel. Op Kampen voeren onder andere de volgende stoombootondernemingen.

Gebr. De Groot Kamper Stoomboot Maatschappij

Vanaf de 18e eeuw bestond er een vrij geregelde veerdienst op Urk. Dit eiland was afhankelijk van vervoer over water. Twee kofschepen werden ingezet voor vrachtvervoer naar Amsterdam. Op 01-04-1890 openden de gebroeders De Groot een schroefstoomdienst van Kampen via Urk naar Enkhuizen. De dienst werd dagelijks uitgevoerd door de MINISTER HAVELAAR. In verband met het grote succes werd in 1902 een tweede schip de BARON RENGERS op deze dienst ingezet. In 1911 werd de rederij omgezet in de NV Kamper Stoomboot Maatschappij onder directie van de gebroeders De Groot. In 1914 kregen beide directeuren ruzie en één van hun stichtte met hulp van Urker notabelen de NV Eerste Urker Stoomboot Maatschappij 'Urks Belang'. Tussen beide maatschappijen ontstond een moordende concurrentie waardoor de Kamper Stoomboot Maatschappij de lijn op Urk moest opgeven.



Deze foto uit het archief van J. Boersema toont ons het stoomschip DIRECTEUR-GENERAAL JHR. VON GEUSAU. Gebouwd in 1915 voor de NV Kamper Stoomboot Maatschappij. Het schip was gebouwd voor de dienst Kampen-Urk-Enkhuizen en werd in de winter ingezet als ijsbreker. In 1921 verkocht aan de NV Eerste Urker Stoomboot Maatschappij 'Urks Belang'. Op de loods is te lezen 1890 (het jaar van de oprichting) en op het bord op de loods staat Stoomboot Agenturen de Groot.

NV Eerste Urker Stoomboot Maatschappij 'Urks Belang'

Op 15-05-1915 gestart met een dienst van Urk naar Kampen met het stoomschip EILAND URK. Tot 1948, toen het eiland Urk over de weg bereikbaar was geworden, werd deze dienst met diverse schepen onderhouden.

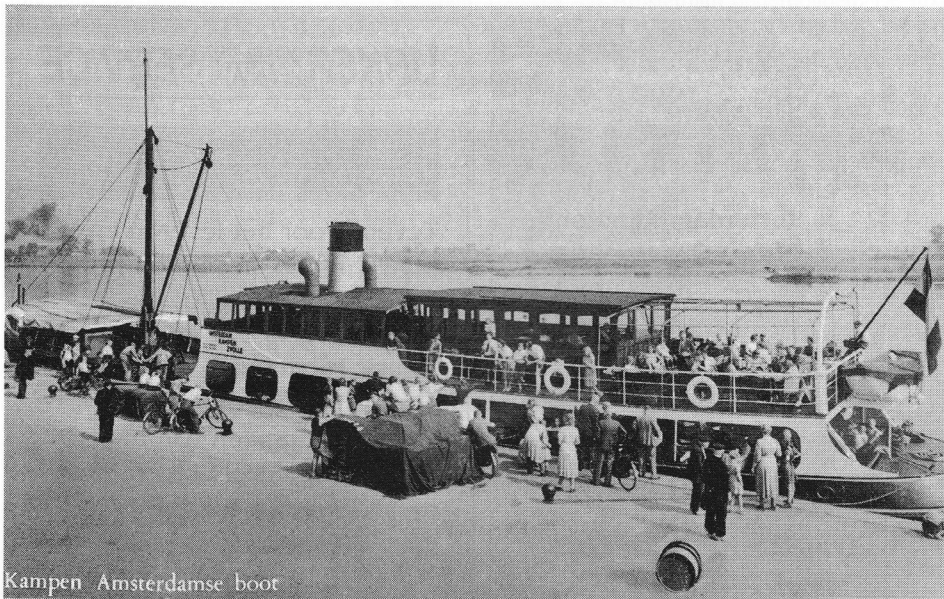
Kamper Stoombootmaatschappij

Op 29-12-1867 werd te Amsterdam de Kamper Stoombootmaatschappij opgericht met als doel een geregelde stoombootdienst tussen Amsterdam en Kampen te onderhouden voor het vervoer van passagiers, goederen en vee. De dienst werd uitgevoerd met het ijzeren stoomschip STAD KAMPEN. De reis van Amsterdam naar Kampen duurde vier uur en de prijzen bedroegen voor de eerste klas f 2,- en voor de tweede klas f 1,25. In 1896, vermoedelijk na liquidatie, werd het schip verkocht aan C. Bosman te Alkmaar.

Zwolsche Stoomboot Maatschappij

Deze rederij opende op 12-09-1842 een dienst van Zwolle via Kampen naar Amsterdam met het stoomschip STAD ZWOLLE. De dienst werd in 1852 uitgebreid met een tweede schip de STAD AMSTERDAM, waardoor dagelijks een dienst op Amsterdam kon worden uitgevoerd. Beide schepen werden in resp. 1861 en 1864 vervangen door nieuwe schepen. In 1891 werd de rederij geliquideerd.

C. Bosman zette de dienst voort met de STAD ZWOLLE en het raderstoomschip PRINS VAN ORANJE. In 1896 verkocht Bosman de rederij aan D.A. Verschure te Amsterdam. In 1899 werden voor deze dienst de schroefstoomboten ZWOLLE en KAMPEN gebouwd. Intussen was ook de naam van de maatschappij veranderd in Zwolsche Nachtstoomboot Onderneming. In 1902 werd deze onderneming opgenomen in Verschure & Co's Algemeene Binnenlandsche Stoomvaart Maatschappij. Ze stond onder directie van Verschure & Co en J.G. Koppe te Amsterdam. Vanaf 1913 werd met het goederenstoomschip MEPPEL I de dienst Zaandam-Kampen-Zwolle-Meppel onderhouden.



Kampen Amsterdamse boot

De stoombeurtboot IJSEL van Reederij Koppe van de dienst Zwolle-Kampen-Amsterdam is kopvoor aangeschoten om lading en passagiers in te nemen. De IJSEL werd in 1930 gebouwd op de eigen werf van Verschure & Co Scheepswerf en Machinefabriek te Amsterdam. Ze werd in 1942 verkocht aan Koppe en werd herdoopt in IJSELSTROOM. In 1956 omgebouwd tot motorschip en voer vervolgens als SCHERPENHOF I, PAX IV, STAD ENKHUIZEN en is thans in de vaart als COLUMBUS (20 01343) van Holland Party Cruise te Amsterdam. (archief: P. de Wit)



De PRINS WILLEM ALEXANDER (22 07468), ex CITY OF KAMPEN, zoekt hier op volle snelheid over het IJsselmeer. Deze in 1992 in Rusland (Zelenodokka/Volga) gebouwde draagvleugelboot, van het type Meteor, met de afmetingen lxb: 35,75 x 9,50 m wordt voortbewogen door 2 x 1250 pk MTU dieselmotoren en kan 130 passagiers vervoeren. (foto: Rederij Fast Flying Ferries)

Rederij Fast Flying Ferries (FFF)

Sinds 1997 wordt er door de rederij Fast Flying Ferries uit Urk gedurende de zomermaanden een lijndienst per draagvleugelboot tussen Kampen, Lelystad en Amsterdam onderhouden. De luxe draagvleugelboten PRINS WILLEM ALEXANDER en PRINS JOHAN FRISO vliegen met een cruise-snelheid van 65 km per uur over het IJsselmeer naar Uw bestemming. Niet gehinderd door files gaat deze comfortabele manier van personenvervoer over water in de toekomst een belangrijk onderdeel van het openbaar vervoer vormen. In april 1998 start FFF een vaste dienst tussen Amsterdam en Velsen. Andere bedrijven zien in navolging van FFF mogelijkheden in sneldiensten op de Lek en tussen de Drechtsteden en Rotterdam. Zo zie je maar weer, wat in vroeger dagen gebruikelijk was: passagiersvervoer per stoomschip komt nu in een moderne vorm weer terug. Vervoer over water blijkt ook hier de beste weg te zijn.

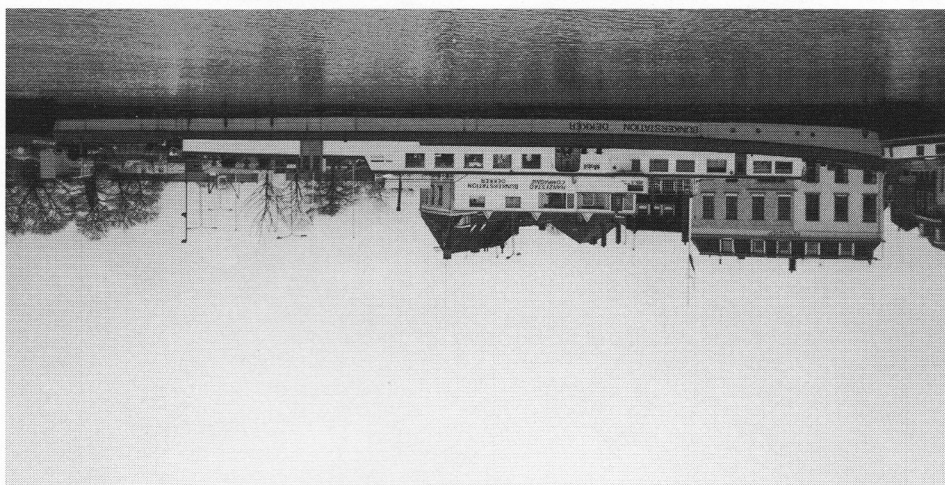


De klassieke salonboot HENDRIKJE verzorgt in de periode van april t/m oktober elke dinsdag, donderdag en vrijdag een veerdienst naar Ketelhaven. (foto: Leo Schuitemaker)



Koningin Beatrix bezoekt Kampen op 30 april 1988. (foto: Toon Slurink)

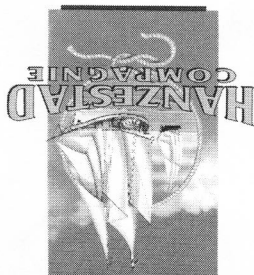
Met dit bunkerstation, gevestigd op de voormalige Rijnsleepboot BRAUENKOHLE 2, is Toon Sluink in 1966 gestart. Het was ook lange tijd het kantoor van de Hanzestad Compagnie. In de tachtiger jaren werd het bunkerstation verkocht aan de heer Dekker. (foto: Leo Schuitemaker)

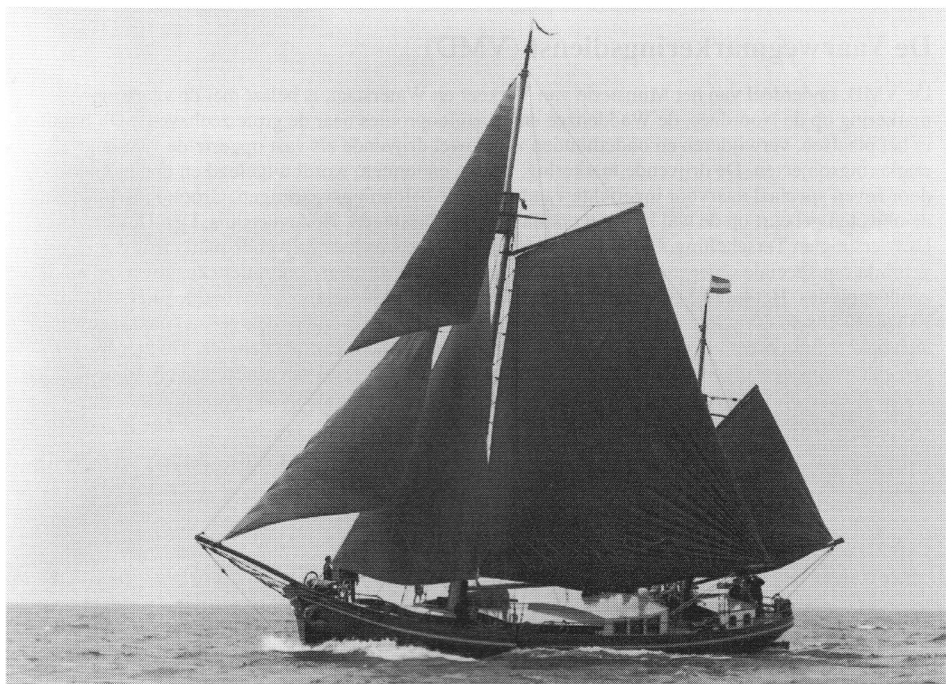


Hanzestad Compagnie is een bedrijf dat gespecialiseerd is in de exploitatie van traditionele zeilschepen. Zij heeft een vloot van ruim 40 klippers, fjalken en schoeners. Deze schepen zijn gebouwd in de jaren 1880 - 1920 als zeilend vrachtschip. Deze schepen vervoerden hun lading over de Nederlandse kust- en binnenwateren. De vracht bestond meestal uit zand, stenen, mest, turf of aardappelen. Met de opkomst van de motor werden vele schepen gesloopt of omgebouwd tot motorschip. Door de schaalvergroting van de jaren 70 verdwenen nog meer schepen onder de slopershamer. Gelukkig bleef een aantal gespaard. Enthousiastelingen hebben een aantal historische schepen teruggebracht in de oude staat. De voormalige vrachtruimen zijn nu echter voorzien van slaapcommodatie, sanitaire voorzieningen en een gemeenschapsruimte. De schippers van deze schepen zijn meestal ook eigenaar. Zij zijn verantwoordelijk voor de navigatie en het onderhoud van het schip. Tevens zijn zij gastheer. Het gehele acquisitie- en boekingsstraject ligt in handen van Hanzestad Compagnie, die daarvoor commissie ontvangt. De belangrijkste thuishaven is Kampen, maar ook in Makkum en het Duitse Flensburg komen de gasten aan en van boord. De klantenkring is zeer uiteenlopend: scholen, verenigingen, bedrijven of zomaar een familie- of vriendenkring huren een schip voor zeiltocht van een dag, een weekend of een langere periode.

Profiel

Het bedrijf is ontstaan door een uit de hand gelopen hobby. Na het lezen van 'De scheepsjongens van de Bontekoe' van Johan Fabricius is bij Toon Sluink de liefde voor grote oude zeilschepen gegroeid. Rond 1975 kocht hij een klipper uit de vrachtwaaier met de toepasselijke naam: DE TIJD SAL 'T LEEREN. Dit schip moest weer in oude staat teruggebracht worden. Tijdens de bouw kwamen hij en zijn vrouw Hetty tot de conclusie dat een schip met zeiloppervlak van 270 m² (katendoek) niet met z'n tweeën te hanteren zou zijn. Bovendien liepen de kosten aardig uit de hand. Hij kon het niet over zijn hart verkrijgen het schip te verkopen en ging het via een charterkantoor verhuren. Dit verliep niet naar wens. 'Dat kan ik beter', dacht hij, en is zelf de verhuur gaan regelen. Ook de kosten van de acquisitie liepen uit de hand. Dus werd een tweede schip gekocht. Inmiddels melden zich scheepseigenaren die iemand zochten die de boe-





De clipper DE TIJD SAL 'T LEEREN (lxb: 25,70 x 5,00 m / 120 ton) was het eerste schip van de Hanzestad Compagnie. (foto: Toon Slurink)

De STEDEMAEGHT van de Hanzestad Compagnie

Met het in de vaart brengen van de STEDEMAEGHT kwam een levensdroom dichterbij; de exploitatie van een groot zeilschip, waar je zelf ook van kunt genieten. Geen windjammer die hoofdzakelijk in het buitenland vertoeft, maar gewoon een groot zeilschip op de Nederlandse wateren. De STEDEMAEGHT is die formule. Een schip met de grootte van de vrachtvaarders uit de Middeleeuwen, de klasse van de 19e eeuw en toch bereikbaar voor iedereen.



Een zaterdagochtend in 1980. De schepen varen uit. (foto: Toon Slurink)



In 1979 werd op de DE TIJD SAL 'T LEEREN en de NOOIT VOLMAAKT een reünie gehouden van schippers, welke vroeger zelf nog onder zeil vracht hadden vervoerd. (foto: Toon Slurink)



Deze ansichtkaart uit het archief van Jaap Boersema geeft duidelijk weer dat Kampen en de bruine vloot één geheel vormen. Koningin Beatrix kan dit bevestigen getuige de foto op de middenpagina's gemaakt tijdens haar bezoek aan Kampen op 30 april 1988.



Een andere bekende rederij op het gebied van de passagiersvaart is Rederij Boonstra. Gestart in 1950 met de MARIANNA (I), een omgebouwde luxe motor. Op de bovenste foto overwintert de vloot van 1985 in Kampen. Voor de wal ligt de (vierde) MARIANNA (22 02243), in het midden de BENE-LUX (32 70623) en buitenop de SERESTA (33 10386). De huidige vloot bestaat uit de FORTUNA (23 21035), MOEZELSTAR III (23 19756), SERENA (23 22470) en de SERESTA (33 10386). (foto's Leo Schuitemaker)



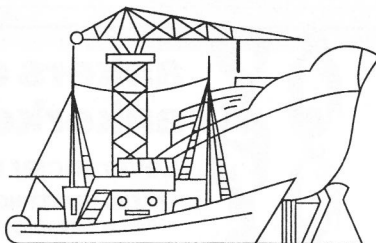
De nieuwste aanwinst van Rederij Boonstra, de SERENA. Hier nog onder Zwitserse vlag bij de vorige eigenaar. Het schip is in Rijnvaartkringen geen onbekende. Ze werd in 1949 bij Jos Boel in Temsche gebouwd als motorsleepboot UNTERWALDEN voor rekening van de Schweizerischer Reederei AG te Basel. Voorzien van 4 x 1000 pk was zij de sterkste sleepboot van de Rijn. In de jaren 1976/1977 werd zij omgebouwd tot mps REGINA RHENI, later is zij verkocht en herdoopt in SERENA.

PETERS SCHEEPSBOUW

Peters Scheepsbouw N.V. is opgericht in 1896 te Dedemsvaart, toen de heer J.G. Peters de werf overnam van zijn peetvader de heer Weener. De werf was gelegen in de kom van het dorp Dedemsvaart. In 1923 heeft de heer H.B. Peters het bedrijf overgenomen van zijn vader. Reeds toen kende de scheepsbouw moeilijke tijden. Bijzonder is dat in de periode 1914-1918 door de 3 werven Mit-tendorf, Mol en Peters, allen gevestigd te Dedemsvaart, tezamen diverse activiteiten werden onder-nomen. Onder andere werden overal sloopwerken verricht, men trachtte handel te drijven en men begon een houtzagerij. Alles heeft men geprobeerd, het resultaat was dat er slechts één werf Peters Scheepsbouw overbleef. In de jaren 30 ging alles wat beter en werden diverse zeilschepen gebouwd. Ook de Urker bidders, toen van ijzer, waren in opkomst. In de jaren 50 verwierf de werf grote bekendheid door de bouw van de Peters spitsen.

In 1968 werd de werf i.v.m. drooglegging van De Dedemsvaart, verplaatst naar Kampen, met de heer J.G. Peters als directeur. Het bedrijf houdt zich bezig met de bouw en reparatie van kustvarende schepen, binnenvaartschepen en passagiersschepen. Hoewel het bedrijf in Kampen indertijd was opgezet als een ruim bemeten binnenvaart nieuwbouw- en reparatiewerf, is de laatste tien jaar de aandacht ver-schoven naar de schepen van de zogenaamde kleine handelsvaart.

In 1981, één van de zeer slechte jaren in de scheeps-bouw, zag de heer J.G. Peters zich genoodzaakt een fusie aan te gaan met Scheepswerf Amels te Makkum. De handelsnaam werd Peters-IJsselmeer B.V. In 1986 kon de werf door de heer J.G. Peters weer teruggekocht worden om zelfstandig als Scheepswerf Peters B.V. verder gaan.



Overzicht van de Haatlandhaven met op de voorgrond de scheepswerf Peters. (archief: Jaap Boer-sema)



Het bouwen van passagiersschepen is één van de specialismen van Peters. In 1976 werd voor rederij Ketel te Zutphen het mps PRINSES JULIANA gebouwd (lxdxd: 94,80 x 10,90 x 1,06 m / 5 x 230 pk / 142 passagiers). De foto is genomen te Oberwesel. (foto: Gunter Dexheimer)

Ook in de markt voor passagiersschepen en drijvende hotel-accommodatie heeft Scheepswerf Peters een goede reputatie. In de reparatie-afdeling wordt veel werk aan binnenschepen verricht. Voor grotere reparaties komen ook kustvaarders steeds vaker naar Kampen. De werf kan met een lift schepen droogzetten en parkeren op één van de vijf banen. Over één van de banen bevindt zich een grote bedrijfshal. De bankwerkerij en de timmer-afdeling hebben een eigen onderkomen.

Scheepswerf Peters B.V. heeft een ondernemingsdoelstelling opgesteld aan de hand waarvan beslissingen binnen het bedrijf getoetst worden. Deze doelstelling luidt als volgt: Scheepswerf Peters B.V. streeft ernaar om met behulp van moderne en veilige technieken en methodieken, en met de grootste zorg voor kwaliteit, toonaangevend en concurrerend te zijn en te blijven in de Europese markt voor nieuwbouw en reparatie van alle soorten transportvaartuigen in de binnen- en kustvaart beneden 6000 GT.



Ook op de Donau varen producten van Peters Scheepsbouw. Hier, afgemeerd te Passau, het in 1995 te Kampen gebouwde mps BLUE DANUBE (lxdxd: 110 x 11,40 x 1,50 m / 3x 720 pk / 148 passagiers) van de Europe Cruise Line AG uit Basel. (foto: Gerd Schuth)

REGIONAAL OVERSLAG CENTRUM (ROC) KAMPEN

Goederenvervoer per binnenvaart geniet een grote maatschappelijke belangstelling. Op zowel Europees, nationaal als regionaal niveau hebben de diverse overheden de beleidsdoelstelling 'meer vervoer per binnenvaart' hoog op de agenda staan. Voor het succesvol stimuleren van goederenvervoer over water is het noodzakelijk dat in de toekomst een netwerk van natte overslagmogelijkheden in Nederland ontstaat. Voor West-Overijssel werd een goederenstroom-analyse gehouden, waarbij het BVB optrad als projectleider. Onderzocht werd in hoeverre de binnenvaart voor niet gecontaineriseerde goederen van en naar West Overijssel een rol kon spelen in de substitutie van wegvervoer naar milieuvriendelijk vervoer, zoals de binnenvaart. Uitgangspunt hierbij was om het verladende bedrijfsleven op termijn te stimuleren meer gebruik te laten maken van de binnenvaart, ten einde filevorming over de weg te voorkomen en het milieu te ontzien. Een ROC behoorde daarbij tot de mogelijkheden; een speciaal ontwikkeld overslagcentrum om verladende bedrijven op regionaal niveau de mogelijkheid te bieden van weg naar water te verladen en vice versa. Dit concept sloeg in Kampen aan. In september 1997 werd het eerste Regionale transport en Overslag Centrum 'ROC Kampen' in gebruik genomen. Het ROC is gelegen aan de Haatlandhaven en heeft een oppervlakte van ongeveer 1,2 ha en een kade van bijna 100 m waarlangs schepen kunnen afmeren. De lading wordt gelost met een mobiele kraan. Kampen verdient hiermee terecht de functie van 'havenstad van Overijssel'.



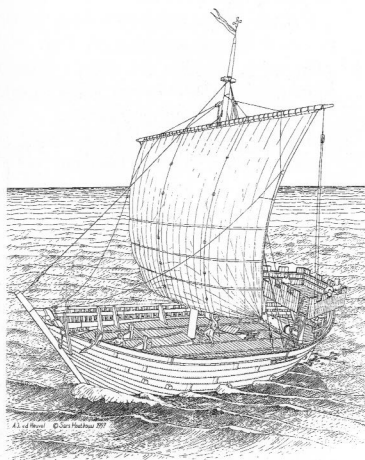
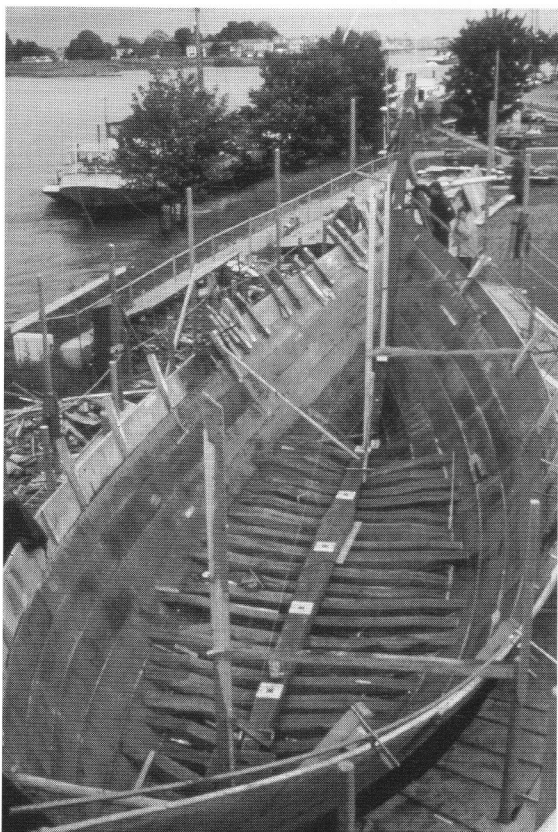
*Eén van de vele binnenvaartschepen met als thuishaven Kampen is het mvs STENTOR (23 20761) van W. Brijder. Gebouwd in 1992, lxbxd: 110,00 x 11,40 x 3,25 m / 2821 ton / 1500 pk ABC.
(foto: Teun de Wit)*

DE BOUW VAN DE KOGGE

De opkomst van de IJsselsteden had verschillende oorzaken. Allereerst ontstond in het midden van de 13e eeuw de Ommelandvaart. Langs Denemarken voer men naar Scandinavië en naar de Oostzeegebieden. Eén en ander werd mogelijk gemaakt door de ontwikkeling van de Kogge, een nieuw type schip dat veel zeewaardiger was dan de schepen die tot dan toe werden gebruikt. Bovendien kon de Kogge meer gewicht dragen, waardoor dit schip geschikt was voor vervoer van massagoderen. Voor de ontwikkeling van de Kogge werden goederen over de landwegen via Hamburg en Lubeck naar de Oostzeegebieden vervoerd. Terwijl de Friese steden zich op de landweg bleven concentreren stelden de IJsselsteden zich in op de Ommelandervaart.

De kogge was het eerste vaartuig dat strikt als koopvaardijship werd gebouwd en dat door haar grootte in staat was om Jutland heen te varen. Het sloepvormige schip, met een lengte van ca. 20 m en een breedte van ca. 7 m, kon ladingen tot 50 last (100 ton) vervoeren.

Sinds 1994 wordt er in Kampen gebouwd aan de reconstructie van een Kogge, naar voorbeeld van een wrak, dat in 1982 in de Flevopolder werd opgegraven. De bouw vindt zoveel als mogelijk op middeleeuwse wijze plaats, hetgeen onder andere betekent dat bij de constructie van de huid geen gebruik is gemaakt van hulpspanen. Door deze werkwijze wordt inzicht verkregen over de scheepsbouw uit de beginperiode van de Nederlandse koopvaardij. De kogge wordt onder leiding van een ervaren scheepsbouwmeester gebouwd door jonge werklozen die door deze werkervaring en scholing een betere kans krijgen op de arbeidsmarkt. De kogge werd op 02-11-1997 te water gelaten. De komende maanden wordt het schip op de gelijknamige koggewerf verder afgebouwd. Daarna kan het publiek het schip bezichtigen en worden er vaartochten mee gemaakt.



*De kogge in aanbouw.
(foto: Sars Houtbouw / A. v/d Heuvel)*



Kampen kreeg na de Sint Elisabethvloed van 1421 problemen met verzanding van de IJsselmonden. Pas na 1813 slaagde men in het opnieuw bevaarbaar maken van de rivier. De aanleg van twee bijna 2500 m lange strekdammen in de Zuiderzee bij het Ketelmeer en het afdammen van het Noorderdiep, maakten de IJssel weer bevaarbaar. (archief: Jaap Boersema)



Alles is onder controle in Kampen. De plaatselijke politieboot hoeft vandaag niet uit te varen. (foto: Leo Schuitemaker)



Nee, dit is geen foto van Maasbracht. Ook in Kampen kan het druk zijn. Gebroederlijk liggen tientallen binnenschepen naast elkaar afgemeerd bovenstrooms van de brug. Het plaatje is genomen op 28-07-1993. Mogelijk is het in mei weer zo druk. Dan wordt in Kampen het Congres van de Koninklijke Schippers Vereniging 'Schuttevaer' gehouden. (foto: Leo Schuitemaker)