INHOUDSOPGAVE

	PAGINA
1 Ligging, grenzen en omvang	2
2 Landschappelijke structuur	4
3 Infrastructuur	8
4 Nederzettingen	11
5 Bevolking	18
6 Middelen van bestaan	20
7 Sociale en culturele voorzieningen	27
8 Ontwikkeling 1850 - 1940	32
Bronnen	36
Bijlagen	40

HET OVERSTICHT
Zwolle, december 1988.

1 Ligging, grenzen en omvang

De gemeente Kampen ligt in het uiterste noordwesten van Salland. De gemeente is in 1811 ontstaan uit het voormalige stadsgericht Kampen. Vóór 1811 was het stadsgebied onderverdeeld in De Stad (binnen de muren) en de Vrijheid van Kampen (Brunnepe en het Kampereiland, alsmede de polders Broeken & Maten en Dronthen). In 1858 werd besloten Schokland te ontruimen en het eiland aan de gemeente Kampen toe te voegen. Na de Tweede Wereldoorlog werd Schokland bij de gemeente Noordoostpolder gevoegd.

De gemeente Kampen grenst aan vijf gemeenten, twee in de provincie Overijssel, twee in de provincie Flevoland en één in de provincie Gelderland. De gemeentegrenzen van Kampen bestaan, met uitzondering van de zuidelijke en een klein gedeelte van de noordelijke grens, uit waterlopen. Aan de zuidzijde vormen diverse dijkjes en sloten de grens met de gemeente Oldenbroek. In het oosten grenst de gemeente Kampen aan de gemeente IJsselmuiden, in het noordoosten aan de gemeente Genemuiden. De grenzen met deze twee gemeenten worden overal gevormd door IJsselarmen, behalve bij het oude bruggehoofd (nu station en omgeving). In het noorden grenst de gemeente Kampen aan de gemeente Noordoostpolder, in het westen aan de gemeente Dronten. De grens met deze twee jonge gemeenten, tevens een deel van de grens Overijssel-Flevoland, wordt gevormd door het Zwarte Meer, de Ramsgeul, het Ketelmeer, het Vossemeer en het Drontermeer. (kaart 1)

Op 1 januari 1987 bedroeg de totale oppervlakte van de gemeente Kampen 82,09 km2 (waarvan 65,09 km2 land) en telde de gemeente 32.527 inwoners. De woningdichtheid op de genoemde datum bedroeg 185 woningen per km2 land (de gemiddelde woningdichtheid in de provincie Overijssel is 105 woningen per km2 land).

2 Landschappelijke structuur

2.1. Geologie (kaart 2)
Het grondgebied van de gemeente Kampen behoorde voor een groot gedeelte tot het uitgestrekte veengebied dat zich in vroeger tijden in West-Overijssel uitstrekte. Van veengroei was al sprake vanaf het moment dat laag-Nederland een lagunekarakter achter strandwallen kreeg. Vecht en IJssel hadden toen hun afstroming pal westwaarts. Toen de IJssel zijn loop veranderde en in noordwestelijke richting zijn weg naar de Zuiderzee zocht, werden de geulen in het veenland tot rivierarmen. Het gebied werd versneden en verbrokkeld. Door sedimentatie werden de hoogteverschillen (de rivierduinen waren in een eerder stadium onstaan door winderosie) geaccentueerd. Nadat de IJsseldelta en de Zuiderzee waren gevormd, begon de gemeente Kampen zijn huidige vorm te krijgen.

Rivier en zee hebben het veenpakket dat deze streek bedekte sterk aangetast, hoewel nog op verschillende plaatsen veen overdekt door alluviale afzettingen wordt aangetroffen. De aanvoer van vruchtbare zee- en rivierklei, die bij overstromingen op en tussen de eilanden werd afgezet, is voor deze streek van bijzondere betekenis geweest. Het zand dat door de rivier met zijn armen naar zee werd gevoerd, werd tussen de eilanden afgezet waardoor deze eenheden meer en meer tot één geheel groeiden. Aan de zeezijde vond sedimentatie plaats van fijne zanden, die later weer door jonge zeeklei werden overdekt.

2.2. Bodemgesteldheid en landschap
Het Kampereiland is geologisch gezien vrij jong. Dit in de IJsseldelta door slibafzettingen gevormde gebied bestaat uit poldervaaggronden met zavel en klei. Deze gronden worden gekenmerkt door een dek van 15-40 cm getijdeafzettingen op jonge rivierkleigronden. Vanwege het overstromingsgevaar van deze laaggelegen gronden, vond de bebouwing in vroeger tijden plaats op terpen. De natte kleigronden werden met name gebruikt voor de verbouw van hooi. Het huidige Kampereiland is in de eerste plaats een (grootschalig) veeteeltgebied.

Het gebied direct ten westen en ten zuidwesten van de stad Kampen bestaat uit een strook weideveengronden (veengronden met een zavel- of kleidek met een minerale eerdlaag). Tussen deze gronden en de reeds genoemde poldervaaggronden langs de randmeren is een strook liedeerdgronden (zeekleigronden met een minerale eerdlaag en met veen beginnend op een diepte van ongeveer een halve meter). Het gebied langs de IJssel, ten zuiden van de stad, bestaat uit jonge rivierkleigronden. Ook deze gronden worden bijna uitsluitend gebruikt voor veeteelt.

2.3. Bodembeheer
Door de burgers van de stad Kampen mocht vee geweid worden op de stadsweiden die sinds 1264 de stad toebehoorden. Dit recht van de burgers bleek zo aantrekkelijk dat het stadsbestuur in 1559 de weiderechten beperkte tot de zogenaamde Groot- of Stadsburgers (burgers binnen de stadsmuren) en sinds 1689 ook aan de Buitenburgers (boeren in Brunnepe). Door de Groot- en Buitenburgers werden de weiden Zeveningen, Melm, Greente en Haatland gezamenlijk gebruikt. De Broeken en Maten daarentegen, mochten alleen door de Grootburgers worden beweid.

Reeds in 1334 hadden de Schepenen het opperbestuur over de weiden, en zo bepaalden de Schepenen en de Raad van Kampen dat de stadsweiden beheerd zouden worden door een college van weidemeesters en onderweidemeesters. Pas in 1936 is een verkaveling van de stadsweiden doorgevoerd en werd aan iedere Groot- en Buitenburger een vast perceel toegewezen.

Uitbreiding van de landbouwgronden heeft in de gemeente Kampen ten zuiden van de IJssel de laatste eeuwen nauwelijks plaatsgevonden. Na de afsluiting van het IJsselmeer en de daarmee samenhangende verbeteringen in de waterhuishouding, zijn de oorspronkelijk natte gronden binnen de dijken (onder andere de polder Dronten) en buiten de dijken steeds intensiever gebruikt.

Ook op het Kampereiland waren de gronden eigendom van de stad Kampen. Sinds 1627 zijn de erven publiek verpacht. Hierdoor, en door aanslibbing van nieuwe gronden (die door het "recht van aanwas" de stad toebehoorden), nam het aantal erven langzaam maar zeker toe. Van 1831 tot 1939 groeide de voor landbouw gebruikte oppervlakte land van 3.215 ha. naar 3.800 ha.

2.4. Waterbeheersing

Beheersing van de sterk wisselende waterstanden was een voorwaarde voor het voortbestaan en de verdere ontwikkeling van de omstreeks 1100 gestichte nederzetting Kampen. In de twaalfde eeuw verandert de waterhuishouding zodanig dat de IJssel veel meer water krijgt te verwerken. De oudste dijken bij Kampen zijn geen zeedijken maar IJsseldijken. In 1249 wordt de stad geteisterd door een watervloed. Omstreeks 1300 is men begonnen met de bedijking van de gehele rivier en begint de IJsseldelta zijn huidige vorm te krijgen.

Ten zuiden van de IJssel vormen de Zwartendijk en de St. Nicolaasdijk de oudste bedijking (± 1300). Door aanslibbing en omdijking heeft dit gebied zich (evenals op het Kampereiland) aanzienlijk uitgebreid. Zo ontstonden omstreeks 1600 de polders Dronten en Het Buitendijkse. In 1874 werd besloten om met rijkssteun een dijk aan te leggen vanaf Elburg tot aan de Ketelmond en langs de IJssel tot Kampen. Spoedig na het gereedkomen van deze waterkering werd een gedeelte van de dijk door een hevige storm weggeslagen. De openingen werden gedicht met lage kaden, waarover het water naar binnen stroomde en, als de hier achter gelegen Vloeddijk bezweek of overstroomde, zelfs de stadsmuren van Kampen bereikte. Tot de afsluiting van de Zuiderzee was dit overlaat (het Dronter Overlaat) een zwakke schakel in de strijd tegen het water.
Voor de bemaling van de polder Broeken en Maten werd in 1863 een gemaal gebouwd. Dit voormalige stoomgemaal (nu aan de weg naar Dronten) heeft nog steeds zijn oorspronkelijke ijzeren schepraderen in gebruik.

De stadsmuren en aarden wallen rond de stad hadden ook een belangrijke waterkerende functie. De stadsmuren deden tot in de vorige eeuw dienst als waterkering. Aan het gevaar van overstromingen via de Burgel kwam in 1715 een einde, toen deze gracht aan beide zijden door sluizen werd afgesloten. In 1855 besloot het stadsbestuur de bolwerken van de Cellebroederspoort tot voorbij de Broederpoort te veranderen in waterkerende dijken. In 1871 besloot het bestuur van de gemeente Kampen de muur aan de rivierzijde te handhaven op een minimale hoogte van 3,37 meter +A.P. (het hoogste peil van de watervloed van 1825).

Ook het Kampereiland ondervond, naast de voordelen van aanslibbing, veel last van het water. In het gemeenteverslag over 1854 wordt melding gemaakt van schade die aan de landerijen is aangericht. De hoogteligging van het Kampereiland varieert van 0,5 meter -N.A.P. tot 1.0 meter +N.A.P. Bebouwing vond dus op terpen of belten plaats (variërend van 1 tot 3 meter +N.A.P.). Het gebied ten noorden van de IJssel was niet bedijkt, maar met kaden van ±2,20 meter +N.A.P. omgeven. Na de afsluiting van de Zuiderzee en de daarmee gepaard gaande verlaging van het waterpeil, is ook het gemiddelde peil van IJssel, Ganzendiep, Goot en Noorderdiep gedaald. Terwijl de

hoger gelegen gronden vóór de afsluiting in een gunstiger positie verkeerden, zijn deze gronden door watertekort in de zomer er slechter voor komen te staan. In de jaren vijftig is mede hierom begonnen met verhoging van het IJsselmeerpeil.

In 1930 was een deel van het grondgebied van de gemeente Kampen onderverdeeld in de volgende waterschappen: de Onderdijksche Polder, Broeken en Maten, Dronthen en de Bedijking langs Dronthen. In 1957 werden deze vier waterschappen samen met enkele anderen verenigd in het waterschap IJsseldelta. Dit waterschap begon in 1968 met de uitvoering van het Meerjarenplan Dijkverbetering. Met name de dijken rond de Haatlandhaven en langs het Vossemeer zijn sinds 1968 verbeterd. Verbetering van de dijken in de gemeente Kampen ten noorden en ten zuiden van de IJssel staat nog op het programma.

3 Infrastructuur

(kaart 3)

3.1. Waterwegen
De IJssel is voor Kampen vanouds de belangrijkste rivier. De bevaarbaarheid liet echter te wensen over, wat rond 1380 leidde tot de aanleg van de Trekvaart van Kampen naar Hasselt en Zwolle door de polder Mastenbroek.
In de eerste decennia van de veertiende eeuw is men in Overijssel begonnen met een algehele bedijking van de IJssel, met name ter bevordering van de scheepvaart. Moeilijkheden bleven zich echter voordoen met betrekking tot het bevaarbaar houden van de IJssel. De St. Elisabethvloed (begin vijftiende eeuw) verkortte de loop van de Waal, waardoor deze rivier meer water naar zich toetrok. Dit ging ten koste van de watertoevoer van de IJssel. Omstreeks 1500 verkeerde de IJssel reeds in een slechte toestand en werden enkele IJsselarmen afgedamd om meer water door het Rechterdiep (de voormalige monding van de IJssel, iets ten noorden van het Keteldiep) te leiden. Eeuwenlang bleef de stad Kampen de verzanding van haar levensader bestrijden. Pogingen (rond 1624) om het Camper- of Rechterdiep en het Zuiderdiep en later ook het Noorderdiep bevaarbaar te houden mislukten. Het Zuiderdiep is omstreeks 1630 afgedamd, het Noorderdiep volgde twee eeuwen later. Kampen ging met Deventer samenwerken om het Rechterdiep geschikt te maken voor scheepvaart. Om de kosten te dekken werd een mastgeld geheven voor alle in- en uitgaande schepen. Rond 1750 was het Ganzendiep weer bevaarbaar. In 1826 werd begonnen met het plan om het Keteldiep geschikt te maken

voor scheepvaart, om zo de stad uit haar isolement te verlossen. Het materiaal voor de hiertoe aangelegde kribben en de verlenging in 1839 (ontworpen door de stadsarchitect Plomp) was afkomstig van de stadsmuur die beetje bij beetje werd afgebroken. Sinds 1840 is het Keteldiep de belangrijkste IJsselmond. In 1869 werd het Keteldiep opnieuw door leidammen in zee verlengd. In 1869 en 1871 volgden belangrijke verbeteringen in de bevaarbaarheid van respectievelijk het Ganzendiep en het Rechterdiep. Hoewel deze werken de bevaarbaarheid van de rivier en haar zijarmen, aanzienlijk heeft verbeterd, blijft een constante diepgang een probleem vormen. De samenwerking van belanghebbenden uit verschillende steden heeft in 1908 geleid tot de oprichting van de "Vereeniging tot verbetering van de IJssel". Door de Zuiderzeewerken en het plaatsen van kribben is tegenwoordig de diepgang vrij constant en is de rivier bevaarbaar voor binnenvaartuigen tot 2.000 ton en coasters tot 500 ton.

De twee belangrijkste havens van Kampen vóór de oorlog, de Bovenhaven en de Buitenhaven, zijn thans in gebruik als jachthavens. De oude Buitenhaven is in 1960 gedempt. De IJsselkade wordt gebruikt als aanlegplaats voor schepen met een geringe diepgang. De openbare laad- en loswal ten noorden van de stad wordt gebruikt voor zwaardere schepen. De Haatlandhaven is bereikbaar voor schepen tot 2.000 ton.

3.2. Wegen

Kampen is in de eerste plaats een IJsselstad. Wat de infrastructuur betreft ging de aandacht in eerste instantie uit naar de vaarwegen. Pas na de verzanding van de IJssel sinds het eind van de zestiende eeuw en de daarmee samenhangende achteruitgang van de scheepvaart, gaat de stad zich nadrukkelijker bezighouden met het verbeteren en aanleggen van wegen. De brug over de IJssel dateert van 1448 en is waarschijnlijk de eerste verkeersbrug over één van de grote rivieren in ons land. Sindsdien is de brug meerdere malen door ijsgang en grote waterafvoer vernield. In 1872-'73 werd de houten brug vervangen door een ijzeren verkeersbrug, die in de Tweede Wereldoorlog twee keer werd vernield. In 1946 werd de brug hersteld en kreeg hij zijn huidige vorm.

De eerste bescheiden verbeteringen van het verkeersnet stammen uit de zeventiende eeuw. Rond 1650 wordt de Nieuwe Weg naar Genemuiden aangelegd en wordt de weg naar Zwolle verbeterd. Tot in de vorige eeuw had Kampen door zijn ligging (in een uithoek aan het water) geen goede doorgaande wegen. Pas in 1828 komt de stad op een doorgaande route naar het noorden te liggen door de aanleg van de Zuiderzeestraatweg van Harderwijk naar Genemuiden. De belangrijkste weg was evenwel de verbinding met Zwolle. Deze weg (de Zwolseweg) werd omstreeks 1824 verbeterd en in 1836 bestraat. Omstreeks het midden van de vorige eeuw werden, ter stimulering van het marktwezen, de bestaande wegen verbeterd en nieuwe wegen aangelegd naar de Noordwest-Veluwe en de zuidwesthoek van Overijssel. Uit deze periode stammen onder

andere de weg Kampen-Wezep-Heerde, de Naaldeweg naar Elburg en de Nieuweweg richting Genemuiden.

Door de Zuiderzeewerken verandert de relatieve ligging van Kampen. Via de Noordoostpolder en later ook Flevoland krijgt de gemeente Kampen snellere verbindingen met het noorden en het westen van ons land. De Frieseweg wordt over het Kampereiland naar Emmeloord aangelegd en krijgt een aansluiting op rijksweg 50. De hiervoor benodigde brug over het Ganzendiep komt in 1939 gereed. De veerdienst waarmee het Kampereiland al eeuwenlang de verbinding met het vaste land onderhield, wordt opgeheven. Na de oorlog worden opnieuw wegen verbeterd (onder andere de weg naar Zwolle). Een ringweg (IJsselkade-Oranjesingel-Europa-allee) rondom de oude binnenstad, verbindt de verkeerswegen onderling en zorgt voor de distributie van het verkeer binnen het stadslichaam. De Europa-allee is in het begin van de jaren tachtig doorgetrokken naar de Nieuwe IJsselbrug (1983), die de ringweg en de Zwolseweg met elkaar verbindt.

In het rijkswegenplan is het doortrekken van de rijksweg A-50 (Den Bosch-Joure) van Hattemerbroek naar de Frieseweg voorzien. Hiervoor zal een derde brug over de IJssel nodig zijn. Deze rijksweg zou ten zuidwesten van de stad moeten lopen, nabij de Zwartendijk, met een aansluiting op de Nieuwe IJsselbrug.

3.3. Spoorwegen

Bij de komst van de spoorwegen spande het stadsbestuur zich tot het uiterste in de doorgaande lijnen over Kampen te doen lopen. Een belangrijke rol van Kampen in het net van spoorwegen zou de stad uit haar isolement moeten halen en de handel bevorderen. Groot was de teleurstelling toen bleek dat men de voorkeur gaf aan Zwolle als knooppunt. Tenslotte liet de stad de lijn Kampen-Zwolle op eigen kosten aanleggen en liet de exploitatie ervan over aan derden. De spoorlijn werd in de jaren 1863-'65 aangelegd en op 10 mei 1865 geopend. Het stationsgebouw (later "Kampen-Noord" genoemd), was op die datum nog niet gereed en werd pas in oktober in gebruik genomen. De eerste exploitant van de lijn Kampen-Zwolle-Utrecht was de Nederlandsche Centraal Spoorwegmaatschappij (NCS). In 1912 werd de spoorlijn ten behoeve van het verkeer zo'n 25 meter verkort en werd het oude station vervangen door het huidige station.

Op 23 september 1913 vond de opening plaats van de lijn Kampen-Hattem, geëxploiteerd door de Hollandsche Yzeren Spoorweg Maatschappij. Men had op veel handel en verkeer met de Noord-Veluwe gerekend, maar dat viel erg tegen. De spoorlijn aan de linkeroever van de IJssel werd, nadat deze al eens vier jaar lang had stilgelegen (1926-'30), per 1 januari 1934 definitief opgeheven. De lijn werd opgebroken en het station "Kampen-Zuid" gesloopt.

4 Nederzettingen

4.1. Kampen tot 1850

De stad Kampen heeft zijn naam waarschijnlijk te danken aan van gemeenschappelijke gronden afgescheiden percelen, die "kampen" werden genoemd. Wanneer de nederzetting is ontstaan is niet met zekerheid te zeggen. Waarschijnlijk zijn omstreeks 1100 groepen bewoners uit het huidige West-Friesland door wateroverlast van hun gronden verdreven. Zij vestigden zich op een hoogte (± 3 meter +NAP), waarschijnlijk een langgerekte huisterp, aan de IJssel en op hoger gelegen delen in het Kamperveen. In de twaalfde eeuw was Kampen een bescheiden nederzetting die evenals Kamperveen kerkelijk tot de parochie van Wilsum behoorde. In de eerste decennia van de dertiende eeuw wordt de nederzetting Kampen door haar toenemende handelsfunctie, steeds belangrijker en wordt Kampen, met Kamperveen, een zelfstandige parochie. De macht van de nederzetting groeit. Stadsrecht of civiele zelfstandigheid heeft Kampen rond 1230 verworven.

De grote watervloed in de winter van 1249-'50 die de stad gedeeltelijk verwoestte, was desondanks van groot belang voor de ontwikkeling van de stad. De naaste omgeving werd door de watervloed veranderd: de toegangswegen naar de Noordzee, het Vlie en het Marsdiep werden breder en ook de Zuiderzee werd beter bevaarbaar. Door de ligging van Kampen aan een belangrijke, goed bevaarbare rivier en in de nabijheid van de zeekust, kwam de handel tot grote bloei. In het midden van de veertiende eeuw was Kampen één van de belangrijkste

centra van de Noordwest-Europese handel. Via de IJssel, de Rijn en de Zuiderzee dreef de stad vooral handel met Duitsland, Holland, Vlaanderen, Frankrijk, Engeland en de Oostzeelanden. Ook begon de vaart op Spanje en Portugal, welke men "westsegelen" noemde. Vooral de handel met de Oostzeelanden (de "ommelandsvaart") bezorgde de stad een vooraanstaande positie onder de handelssteden in ons land. Met name door de handel in haring, graan, hout, spek en stokvis ontwikkelde Kampen zich tot één van de belangrijkste handelssteden in ons land.

Rond 1200 ontstond bebouwing langs een weg of dijk (het meest zuidelijke deel van de huidige Oudestraat) evenwijdig aan de IJssel. Aan weerzijden van deze straat strekten langgerekte smalle percelen zich uit, van de IJssel tot aan de Burgel. Rond 1300 dreigden de percelen door opdelingen te smal te worden en besloot men tot aanleg van de Nieuwestraat. Vervolgens werden de percelen tussen de Oudestraat en de Nieuwstraat opnieuw in tweeën gedeeld en ontstond de Hofstraat. Deze straten werden door dwarsstraten met elkaar verbonden en zo ontstond de thans nog duidelijk herkenbare structuur van het oude Kampen. Na het ontvangen van stadrecht werden houten vesten aangelegd en werd de Burgel, een natuurlijke rivierarm van de IJssel, vergraven tot stadsgracht. Van 1335 tot 1400 vindt een volgende uitbreidingsfase plaats. De stad wordt in het verlengde van de Oudestraat uitgebreid in noordwestelijke richting, van de Botervatsteeg (een oude waterloop die de Burgel met de IJssel verbond) tot aan De Hagen. Zo onstaat een langgerekt stad, evenwijdig aan de IJssel, bestaande uit twee wijken: de Boven- en de Buitenwijk. De nieuwe muur die rond de stad werd aangelegd werd aan de rivierzijde enkele tientallen meters dichter bij de IJssel geplaatst. Op de zo ontstane ruimte ontstond de Voorstraat, ook wel "achter de nye muur" genoemd.

De onstuimige groei van de stad maakte dat men al vrij spoedig moest omzien naar een nieuwe stadsuitleg. Van 1462 tot 1493 werd een groot stuk grond buiten de Burgwal bij de stad getrokken, waardoor de stadsoppervlakte verdubbelde. Hieromheen werd een gracht gegraven en een muur aangelegd. Van de vijf poorten die de toegangswegen tot de stad beschermden zijn alleen de Cellebroeders- en de Broederpoort bewaard gebleven. Van de versterkingen aan de IJsselkant (diverse poorten, torens en waterpoorten) resteert alleen de Koornmarktspoort.

De economische achteruitgang van de stad sinds 1500, is het gevolg van de opkomst van Zeeland en Holland (met name Amsterdam) als handelscentrum, de verzanding van de IJsselmonden en de roerige oorlogstijden. Ondanks de opkomst van de textielindustrie in de zestiende eeuw, kan Kampen van 1600 tot ± 1850 het best omschreven worden als een minder belangrijke provinciestad.

Stadsuitbreidingen vinden van 1493 tot het einde van de negentiende eeuw niet meer plaats.

Het (voornamelijk agrarische) gebied van de stad tussen de Burgel en de stadsmuur aan de landzijde was groot genoeg om ruimte te bieden aan nieuwe gebouwen. Een grote ruimtelijke verandering deed zich voor in 1617 toen de kloostertuin van de Minderbroeders in een plein werd herschapen, de Nieuwe Markt. Van 1580 tot 1584 zijn de verdedigingswerken gemoderniseerd door de aanleg van vestingwerken. Hierdoor kon ook de Buitenhaven binnen de vesting worden getrokken. De voorstad De Hagen moest echter worden gesloopt. Omstreeks 1600 werd ter bescherming van de brug een bolwerk aan de overzijde van de IJssel opgetrokken. Sinds 1809 is Kampen geen vesting meer en worden de verdedigingswerken door Lodewijk Napoleon aan de stad geschonken. De muur aan de IJsselkade en de wallen aan de landzijde blijven echter in gebruik als waterkering. De wederopbouw van de handelspositie van de stad laat ondanks welwillende pogingen van het stadsbestuur op zich wachten. In de negentiende eeuw ondervindt Kampen veel concurrentie van Zwolle, dat mede door de Willemsvaart (1819) sterk in opkomst is als regionaal handelscentrum.

4.2. Stadsuitbreidingen na 1850
(kaarten 4 t/m 7)
In de tweede helft van de negentiende eeuw is er in Kampen sprake van een economische opbloei. Deze is vooral te danken aan de sigarennijverheid die hier tot ontwikkeling kwam. Ook is Kampen sinds 1850 weer een garnizoensplaats en worden (tot 1915) renteniers aangelokt door het ontbreken van gemeentelijke belastingen. Deze gunstige economische ontwikkeling, waarin het vooruitstrevende libarale stadsbestuur een grote rol speelde, gaat gepaard met een grote bevolkingsgroei. Deze groei wordt bijna in zijn geheel binnen de veste opgevangen, vooral in het vrijwel open gebied tussen de Groenestraat en de vestingwallen. Aan de Ebbingestraten (direct achter de vestingwallen), van waaruit de verstedelijking plaatsvond, worden de voornamere panden gebouwd. Vanaf 1887 worden tussen de 1e Ebbingestraat en de Bregittenstraat een aantal dwarsstraten aangelegd. Hier ontstaat het zogenaamde Sigarenmakerskwartier, dat qua verkavelingsstructuur de toen nog aanwezige moestuinverkaveling volgt. Rond 1950 wordt dit stadsdeel gesaneerd en voor een groot deel afgebroken. Enkele straten (bijvoorbeeld de Valkstraat) zijn behouden gebleven. Het noordelijke gedeelte, na 1960 gesaneerd en omgevormd tot het tegenwoordige Meeuwenplein, is minder goed aan de oorspronkelijke moestuinstructuur aangepast. Het meest zuidelijke gedeelte van de bebouwing tussen de Burgel en de stadswallen wordt na 1876 verkaveld. Hier onstaan rond 1880 de Molenstraat, de Molendwarsstraat en de Bovenhavenstraat.

Na de watervloed van 1825 die de Stadswelle of IJsselkade van zijn moestuintjes en vuilnisbelten ontdeed, besloot het gemeentebestuur om op deze kade een "aangename wandeling" aan te

leggen en de rest van de vrijgekomen gronden uit te geven als tuin of bouwgrond voor woonhuizen. Al spoedig werd echter een bestemming als handelskade nuttiger gevonden. In 1837 wordt de Vispoort gesloopt en verdwijnt tevens een stuk van de stadsmuur ten behoeve van de handelskade. In 1842 bouwt stadsarchitect Plomp een eerste complex pakhuizen. Rond 1850 werd practisch de gehele IJsselkade tussen Koornmarkspoort en Buitenhaven bebouwd en kreeg het gedeelte tussen de brug en de Buitenhaven een bedrijfsmatig karakter, mede door de bouw van een entrepot op het Van Heutzplein. In het zuidelijke gedeelte van de IJsselkade worden rond de Koornmarkt enkele fabrieken gebouwd, waaronder de door de gemeente gesubsidiëerde calicotfabriek. Zo'n twintig jaar later verdwijnen de meeste bedrijfsgebouwen ten behoeve van woningbouw. Vanaf 1878 is aan de IJsselkade en de De la Sabloniérekade alleen nog woonbebouwing toegestaan. Achter dit nieuwe IJsselfront was de stadsmuur nog aanwezig. De ingebouwde stadsmuur gaat men steeds meer als hinder ervaren. Na 1880 vinden de eerste verkopen van de muur plaats. Een belangrijke voorwaarde is handhaving van de muur als waterkering. Van de stadsmuur zijn slechts enkele fragmenten zichtbaar. De eerste bebouwing aan de andere kant van de IJssel (vroeger Over de Brug genoemd, later Spoorkade) stamt uit 1855. De Spoorkade is echter na de oorlog grotendeels herbouwd.

Van een werkelijke stadsuitleg is pas sprake vanaf het begin van deze eeuw. De technische hulpmiddelen en de vereiste kennis en ervaring schiepen toen de mogelijkheden laagliggende gronden op te hogen, teneinde gevrijwaard te zijn van wateroverlast. Omstreeks 1895 neemt de stadsuitleg een aanvang met de bouw van twee complexen arbeiders-woningen aan de Singel door de bouwvereniging Des Werkmansvriend. In 1910 volgt de bouw van de Veenvalckstraat, de Van Blommenstraat en de W. van Stoetwegenstraat door de bouwvereniging Eenvoud. Van 1914 tot 1916 bouwt Eenvoud in Brunnepe een complex arbeiderswoningen en winkels aan de Noordweg, het Begijnekwartier. Enkele jaren later (1920) wordt begonnen met de bouw van de wijk Het Klooster. Het jaar 1923 brengt een nieuwe stadsuitbreiding, wederom bij Brunnepe. Na het opspuiten van de grond krijgt de bouwvereniging "Patrimoniums Bouwlust" vergunning tot het bouwen van 81 arbeiderswoningen en vier winkels. De bouw van de Oranjewijk vangt enkele jaren later aan.

In de jaren dertig van deze eeuw wordt het zwaartepunt van de stadsuitleg verschoven naar het zuiden van de stad. In 1930 besluit de gemeenteraad om 23 ha. weiland op te spuiten voor woningbouw en industrie. De wijk Zuid was binnen enkele jaren volgebouwd.

Naoorlogse stadsuitbreidingen vinden in de eerste jaren wederom in het noordelijke stadsdeel plaats. Ten zuiden en ten westen van Brunnepe wordt in 1948 de Hanzewijk gebouwd. Ook het industrieterrein ten noorden van

de stad wordt uitgebreid. In 1958 wordt begonnen met de stadsuitleg naar het westen, een ontwikkeling die nu nog steeds voortduurt. Voor het eerst in de geschiedenis liet Kampen het opspuiten van grond varen en volstond men met bouwen op waterpeil. Deze nieuwe wijk (Plan West I, later Flevowijk genoemd) kreeg een verbinding met de binnenstad door de J.F. Kennedylaan (1966) en de Europa-allee (1965-'74). Al in 1964 werd deze wijk gevolgd door de bouw van de minder ruim opgezette wijk Zuid-Bovenbroek. Ook de industrieterreinen worden in de zestiger jaren uitgebreid. Sindsdien worden als een schil om de stad diverse wijken gebouwd. de meest recente stadsuitbreidingen zijn die van de wijk Cellesbroek en Hagenbroek. Laatstgenoemde wijk is nog volop in aanbouw.

De huidige functie van de stad Kampen is die van een bescheiden regionaal verzorgingscentrum voor de omliggende gemeenten IJsselmuiden, Genemuiden en Oldenbroek, alsmede voor de noordelijke Veluwerand en de zuidelijke rand van de Noordoostpolder. Het verzorgingsgebied van de stad is beperkt door de nabijheid van het veel grotere verzorgingscentrum Zwolle en doordat het omliggende platteland slechts dun bevolkt is.

4.3. De buurschappen

Bij de verdeling in 1364 van de marke Mastenbroek, waarin de stad Kampen deelgerechtigd was, werd een groot gedeelte van de door slibvorming in de monding van de IJssel ontstane eilandjes aan de stad toegewezen. Deze veertien eilandjes kregen later de naam **Kampereiland** en vielen samen met de buurschap Brunnepe onder de Vrijheid van Kampen (kaart 8). Voor dit aan Kampen toegewezen gebied was het recht van aanwas van groot belang. Door dit recht kon Kampen door beplanting met rijshout en door afdamming, de aanwas zoveel mogelijk bevorderen. Oude dijklopen in het landschap herinneren nog aan de stadia die doorlopen zijn. Behalve aanwassen aan de bestaande eilanden hebben zich in de delta van de IJssel nieuwe eilanden gevormd, die tot stadseigendom werden. Vermoedelijk waren de eilanden en de aanwassen tot de tweede helft van de vijftiende eeuw niet bewoond, aangezien zij 's winters voortdurend aan overstromingen waren blootgesteld. 's Zomers werden deze gronden als weidegebieden gebruikt. Sinds 1559 werd voor de Kamper burgers het "grootburgerschap" (met weiderechten) en het "kleinburgerschap" (zonder weiderechten) ingevoerd. De grootburgers (inwoners van de stad Kampen die tegen hoge betaling hun vee op de gemeenschappelijke stadsweiden konden laten grazen) werden Koe- of Stadsboeren genoemd en waren verplicht zich binnen de stadsmuren te vestigen. De Eilandboeren onderscheidden zich van de Stadsboeren doordat zij zich op het land mochten vestigen en een eigen stuk grond van de stad pachtten.

De eerste bewoning van het Kampereiland dateert van 1458. Sinds 1627 zijn de erven publiekelijk verpacht. Rond dit jaar telt het Kampereiland zo'n veertig erven. De bebouwing vond plaats op terpen of belten. Deze

zijn voornamelijk gevestigd op het Binneneiland ('t Camper land), het Haatland en de Mandjeswaard. Het aantal erven groeit gestaag in de zeventiende eeuw en in 1667 wordt voor de snel groeiende bevolking de school tot kerk verbouwd. In 1702 zijn op het Kampereiland 57 erven, in 1879 (na verkleining van de erven van ±45 ha. naar ±35 ha.) zo'n 100 en in 1940 telt het eiland er 108. Tussen 1926 en 1936 kwamen ten noorden van de IJssel drie polders tot stand: de Willem Meyerpolder, de Stikkenpolder en de Cockspolder.

De buurschap **Brunnepe** is van oudere datum dan de stad Kampen. De eerste bewoners - voornamelijk vissers en boeren - vestigden zich op de hoger gelegen delen langs kreken en riviertjes. In tegenstelling tot het planmatig opgezette Kampen kent Brunnepe een spontane groei langs twee oude dijken, de Pannekoekdijk en de St. Nicolaasdijk en de later aangelegde Noordweg. Brunnepe maakte vroeger, samen met het Kampereiland, deel uit van de Vrijheid van Kampen en heeft nooit binnen de muren van de stad Kampen gelegen. De afstand tussen Kampen en Brunnepe was vroeger namelijk zo groot dat beide nederzettingen zich zelfstandig van elkaar ontwikkelden. De expansie van de stad verminderde de afstand tussen de beide nederzettingen, maar Brunnepe bleef buiten de ommuring van de stad. Wellicht dient de oorzaak hiervoor gezocht te worden in de defensieve houding van de inwoners van Kampen tegenover die van Brunnepe, die een invloedrijke positie hadden in de Raad en Meente. Na verloop van tijd is de vertegenwoordiging van Brunnepe hierin steeds minder geworden.

De eerste grote uitbreiding van Brunnepe vond plaats in 1859. In dat jaar werd Schokland volgens het Koninklijk Besluit van 4 juli 1859 ontruimd. De onderhoudslasten van de waterstaatswerken waren namelijk zo hoog geworden dat in 1858 de gemeente Schokland werd opgeheven en bij Kampen gevoegd. Van de 600 bewoners van dit eiland vestigden zich 246 te Brunnepe. De oorspronkelijke visserswoningen werden hier herbouwd en zo ontstond de Schokkerbuurt die in het begin van deze eeuw het veld moest ruimen voor de stadsuitbreidingen van Kampen. Slechts één visserhuisje (enkele jaren geleden gerestaureerd) is bewaard gebleven.

De vissersbevolking is in de vorige eeuw vrijwel geheel verdwenen en het agrarisch element gaat een steeds grotere rol spelen. Speciaal voor Brunnepe heeft Kampen het "buitenburgerschap" ingesteld, waardoor de Brunneper boeren ook tot de Koeboeren worden gerekend. Het verschil met het grootburgerrecht is dat men een kleiner aantal stuks vee mocht laten weiden op een beperkt gedeelte van de stadsweiden. Door de stadsuitbreidingen van eind negentiende, begin twintigste eeuw, krijgt de buurschap Brunnepe aansluiting met de stad Kampen. De nieuwe bewoners zijn voornamelijk werkzaam als sigarenmakers. Na de uitbreiding van de nabijgelegen emaillefabriek van Berk, bestaat de bevolking hoofdzakelijk uit industriearbeiders. Door de

twintigste eeuwse stadsuitbreidingen heeft Brunnepe zijn dorpse karakter verloren, de oude structuur is nog wel herkenbaar.

De **Hagen** is van ouds een algemene term geweest voor het gebied buiten de muren, dat toch binnen de jurisdictie van de stad valt. Deze naam werd later gebruikt voor het gebied tussen de stadsmuren van Kampen en de eerste huizen van Brunnepe. Vóór de aanleg van de vestingwallen bevond zich hier een voorstad. Twee straten - de Hagenkade en De Hagen - herinneren nog aan dit oude gebied.

5 Bevolking

5.1. Loop van de bevolking
(tabel 1)
In 1850 telde de gemeente Kampen 11.069 inwoners. In 1895 bedroeg dit aantal 19.634 en steeg vervolgens naar 20.935 in 1940 en 32.527 in 1987. Dit betekent dat de bevolkingsomvang in de periode 1850-1895 is gestegen met 77,4%. Een verklaring voor deze aanzienlijke stijging is de toegenomen werkgelegenheid in de (tabaks)industrie in die periode. In de daaropvolgende periode 1895-1940 valt slechts een bescheiden bevolkingsgroei te constateren, van 6,6%. Deze periode wordt vooral gekenmerkt door de verslechterde situatie in de tabaksindustrie, waardoor de bevolking van 1920 tot 1930 iets daalt. Van 1940 tot 1987 bedroeg de bevolkingstoename 55,4%. Betreffende het bevolkingsverloop in laatstgenoemde periode, dient vermeld te worden dat deze groei (die overigens zeer gelijkmatig over de jaren is verdeeld) vooral te danken is aan het geboorteoverschot. In de jaren zestig en zeventig heeft de gemeente te kampen met een negatief migratiesaldo. Pas sinds 1982 is er weer sprake van een vestigingsoverschot.
Tabel 1 geeft een overzicht van de bevolkingsontwikkeling in de gemeente Kampen tussen 1850 en 1940.

5.2. Ruimtelijke spreiding
(tabellen 2, 3 en 4)
In 1850 woonde 92,5% van de totale bevolking van de gemeente binnen de stadsmuren. De rest van de bevolking in de gemeente Kampen woonde in de buurschap Brunnepe ("Bronnepe") of verspreid over het Kampereiland en langs de

St. Nicolaasdijk, de Zwartendijk en de Drontherdijk. De buurschap Brunnepe bestond in 1850 uit lintbebouwing langs de Noordweg en het noordelijke deel van de St. Nicolaasdijk. In 1850 telde Brunnepe circa 430 inwoners. Negen jaar later vestigden zich hier 246 Schokkers. De bevolking van het Kampereiland woonde verspreid over de eilanden.

In 1987 blijkt de ruimtelijke spreiding weinig veranderd. Het zwaartepunt van de bevolking ligt nog steeds overduidelijk in de stad Kampen (inclusief Brunnepe). De bebouwing heeft zich als een schil om de oude binnenstad uitgebreid en heeft de voormalige buurschap Brunnepe een heel ander gezicht gegeven. Het Kampereiland is ook nu nog dun bevolkt en de huizen liggen erg verspreid. Toch is hier na de oorlog een kleine bevolkingsconcentratie ontstaan, aan de Frieseweg. Sinds de verkaveling van de stadsweiden in 1936 hebben steeds meer boeren de stad verlaten. Zo is de bebouwing, en dus ook de bevolking, op de vroeger vrijwel lege Broeken en Maten toegenomen.
Tabel 2, 3 en tabel 4 geven een overzicht van de woningvoorraad en de bevolkingsomvang van de gemeente Kampen voor de jaren 1850 en 1987.

6 Middelen van bestaan

6.1. Landbouw (kaarten 9 en 10)
De landbouw heeft van oudsher een belangrijke rol gespeeld in de gemeente Kampen. In 1889 was ruim 16% van de mannelijke beroepsbevolking werkzaam in de agrarische sector. Boter en hooi behoren in de tweede helft van de negentiende eeuw tot de belangrijkste exportproducten. Sinds de middeleeuwen is de agrarische bevolking in deze gemeente opgedeeld in twee groepen: de Eilandboeren op het Kampereiland en de Koe- of Stadsboeren binnen de stadsmuren of in de buurschap Brunnepe. De gemeenschappelijke weidegronden, bedoeld voor de Koeboeren (Groot- en Buitenburgers), bestonden uit de weiden Bovenbroek, Cellesbroek, Binnen- en Buiten Hagenbroek, Nieuwe Weide, Greente, Melm en Seveningen. Het gebruiksrecht van deze stadweiden bleef problemen opleveren (de weiden werden doorgaans slecht onderhouden), totdat in 1936 elke Groot- of Buitenburger een eigen kavel kreeg.

De twee groepen boeren kenden vroeger een verschillend bouwplan. Tot ver in de achttiende eeuw werd door de Eilandboeren op het Kampereiland akkerbouw beoefend op de hoge gronden. De akkerbouw was het gevolg van de hoge graanprijzen en de instabiele aanvoer van graan. Rond 1900 neemt de akkerbouw sterk af. In 1851 wordt nog melding gemaakt van een oppervlakte van 223 ha. (voornamelijk voor aardappelen, gerst, paardebonen en tarwe), in 1895 is de oppervlakte akkerbouwgrond nog 185 ha., rond 1930 nog maar enkele tientallen

ha. De voornaamste reden voor deze afname is de sterk in opkomst zijnde hooiproductie op het Kampereiland. Rond 1890 verdubbelt de hooiprijs en sinds die tijd wordt soms zelfs meer dan tweederde van de gronden voor de hooiproductie gebruikt. Dit was zeer tegen de zin van het gemeentebestuur, die deze ontwikkeling als roofbouw beschouwde. Daarom werd in 1930 de minimale veebezetting verhoogd. Toen in de crisisjaren de hooiprijs daalde, won de veehouderij aan betekenis. De Eilandboeren gingen zich steeds meer richten op de melkproductie en de veefokkerij. De zelfgekarnde boter - in de vorige eeuw eveneens een belangrijke bron van inkomsten op het Kampereiland - is vrijwel verdwenen sinds de oprichting van de (thans verdwenen) stoomzuivelfabriek op Seveningen in 1900.

De Stadsboeren waren van oudsher de leveranciers van zuivelproducten voor de bevolking binnen de stadsmuren, terwijl ook de export van stalmest naar de tuinbouwstreken in het westen van ons land belangrijk was. Tot de verkaveling van de stadsweiden werd door de Stadsboeren weinig gedaan ter verbetering van de verwaarloosde weilanden. Ze voelden zich niet verantwoordelijk hiervoor, bovendien waren sommige percelen moeilijk bereikbaar. Zo ontstond een uitvoer van stalmest, terwijl de stadsweiden de mest goed konden gebruiken. In 1936 verplichtte de gemeente Kampen de Koeboeren om voor een kavel van 5 ha. ten minste 30 m3 stalmest te gebruiken. Naast melkslijterij en mestverkoop hielden de - doorgaans arme - Koeboeren zich voor een belangrijk deel bezig met nevenarbeid, zoals werken in de rietvelden langs de kust.

Na de oorlog hebben beide groepen boeren zich vooral toegelegd op het produceren van melk. Toch bleven de mogelijkheden van de Stadsboeren beperkt. De bedrijven waren te klein (±5 ha.), de afstand tot het land te groot. Modernisering en uitbreiding van de bedrijfsgebouwen was in de stad niet mogelijk. In 1947 stelde de gemeente Kampen een commissie in om de mogelijkheden van herverkaveling van de stadserven te onderzoeken. De grote erven op het Kampereiland werden verkleind, van ±35 naar ±30 ha. De vrijgekomen gronden kwamen aan enkele Stadsboeren. De ruilverkaveling (1953-'66) heeft meer gelijkheid gebracht in de bedrijfsgrootte, maar heeft toch te veel kleine bedrijfjes in stand gehouden. De boerderijen werden uit de stad (met name de Groenestraat) verplaatst naar de bedrijfsgronden. Door schaalvergroting en stadsuitbreidingen kregen enkele boerderijen later een andere functie.

Na de oorlog is het belang van de landbouw qua werkgelegenheid sterk afgenomen. In 1947 waren nog 1.171 mensen werkzaam in de agrarische sector. Veertig jaar later werkten in de landbouw en visserij samen, nog slechts 377 mensen.

6.2. Ambacht, industrie en diensten

De nijverheid heeft in Kampen een rol van betekenis gespeeld. Van

overheidswege werd de ontwikkeling van de nijverheid herhaaldelijk gestimuleerd. De eerste "fabrieken" van Kampen waren de steenfabrieken of tichelarijen en de kalkbranderij. Deze zijn in de dertiende en veertiende eeuw ontstaan ten behoeve van de "verstening" van de stad. Van de veertiende tot in de zeventiende eeuw is er in Kampen lakennijverheid. Hieruit ontwikkelde zich de deken-, duffel- en trijpnijverheid, die in de achttiende eeuw zijn hoogtepunt bereikte. Deze textielnijverheid kwijnde in de loop van de negentiende eeuw weg.

Sinds het einde van de achttiende eeuw heeft het stadsbestuur veel in het werk gesteld om de industrie in Kampen te stimuleren. Mede hierdoor is in de tweede helft van de negentiende eeuw de Kamper industrie sterk in opkomst. In 1851 zijn 333 personen werkzaam in de industrie en nijverheid (waaronder ± 100 mensen in de door de gemeente gesubsidieerde calicotfabriek). In 1886 waren in deze sector 1536 mensen werkzaam en waren 19 stoomwerktuigen in gebruik.

Twee impulsen hebben voor de industriële werkgelegenheid veel betekend: de opkomst van de tabaksindustrie en de vestiging van de emaillefabriek. De oudste bedrijfjes in de tabaksbranche zijn twee kort na 1813 gestichte kerverijen. In 1826 vestigde zich in Kampen (aan de Voorstraat) de firma Lehmkuhl voor de fabrikage van sigaren. Een belangrijke vestigingsvoorwaarde was het grote reservoir ongeschoolde arbeiders, het geschoolde personeel was afkomstig uit Duitsland. Het voorbeeld van Lehmkuhl werd in 1847 gevolgd door W.G. Boele. In tegenstelling tot Lehmkuhl werkte Boele voornamelijk met thuiswerkers (± 500 in 1910). In 1850 waren er drie bedrijven die sigaren maakten, 25 jaar later reeds tien, terwijl Kampen in 1896 veertien sigarenfabrieken telde. In laatstgenoemd jaar bood deze industrie werk aan zo'n 700 personen, waaronder 117 thuiswerkers. De grootste fabrieken rond 1900 waren die van Boele, Lehmkuhl, Van Hulst en Bessem & Hoogekamp.

Een tweede belangrijke industrie voor Kampen was de N.V. Emaillefabrieken van Berk, nu Berk-Beccon B.V. In 1851 is deze industrie als een klein bedrijf aan de Bovennieuwstraat begonnen. In 1886 verhuisde het naar het huidige terrein ten noorden van de binnenstad bij de IJssel. Aan het eind van de negentiende eeuw had dit bedrijf ±220 werknemers in dienst, in 1913 zo'n 700.

Van de 1536 industriearbeiders in 1886, was bijna 80% (1217 personen) werkzaam in de tabaksindustrie. In 1913 waren in de twee belangrijkste industrieën van Kampen - de tabaksindustrie en de emailleindustrie - zo'n 2400 arbeiders werkzaam. De Tabakswet van 1921 deed de bloeiende huisindustrie (ook wel "bloedende" huisindustrie genoemd vanwege de sociale ellende die het met zich mee bracht) verdwijnen en leidde tot het oprichten van talrijke kleine sigarenfabrieken. Zo telde Kampen in 1930 maar liefst 60 sigarenfabrieken (26 in 1910). Deze onrendabele situatie, die bovendien nog gepaard ging met een

economische crisis, leidde tot het verval van de tabaksindustrie.

In 1930 telde Kampen 4.500 werknemers in de industriële bedrijfsklassen (58% van de beroepsbevolking). De belangrijkste sectoren waren de voedings- en genotmiddelenindustrie en de metaalindustrie, met respectievelijk 2.299 en 885 werknemers, ofwel 29,9% en 11,4% van de beroepsbevolking. Na de oorlog daalde het percentage van de beroepsbevolking werkzaam in de industrie naar 45 % in 1947. Een belangrijke stimulans voor de industriële werkgelegenheid in Kampen was de vestiging van de N.V. Schokbeton, vlak na de oorlog, op het industrieterrein Haatlanden. Dit bedrijf legde zich toe op de productie van landbouwschuren voor de Noordoostpolder. In 1952 had dit bedrijf 888 werknemers in dienst, in 1981 nog 207. Het bedrijf is begin jaren tachtig opgeheven. De tabaksindustrie bood vlak na de oorlog nog werk aan zo'n 600 arbeiders. Van deze eens zo bloeiende industrie resteert alleen de sigarenfabriek Oud Kampen. De bekende Kamper sigarenfabriek Smit & Ten Hoven is enkele jaren geleden gesloten. Bij Berk is het aantal werknemers na de oorlog sterk gedaald, van ±700 in 1952 naar 159 in 1981.

De ontwikkeling van de industrie in Kampen heeft ook ruimtelijke consequenties gehad. Van een industriegebied was in de eerste helft van de vorige eeuw nog geen sprake. De nijverheid concentreerde zich aan verschillende straten binnen de muren van de stad, met name aan de Hofstraat, de Voorstraat en de Boven- en Buitennieuwstraat. Voorbeelden van bewaard gebleven bedrijfspanden zijn die van Lehmkuhl aan de Voorstraat en de stoomtabaksfabrieken van Samuels & De Leeuw (Botermarkt) en "De Olifant" (Voorstraat).

Ten zuiden van de binnenstad, aan de Bovenhaven, ligt het oudste industriegebied van Kampen. De ontwikkeling van dit terrein is in 1843 begonnen met een scheepshelling voor stoomboten van de Rijn en IJssel Stoomboot Maatschappij. Vervolgens vestigden zich hier een ijzergieterij, een zeepfabriek, de melkfabriek van Van Heel en de zuivelfabriek De Delta. De Bovenhaven werd in 1954-'55 voor een deel gedempt. De zeepfabriek en de zuivelfabriek De Delta hebben thans een ander gebruik gekregen. Van de zeven molens die er gestaan hebben is er nog maar één over, d'Olde Zwarver (genoemd naar de verplaatsing van de molen in 1952) van Reinders uit 1842.

Het tweede industriegebied van Kampen is het terrein rond de Oude Buitenhaven. Aan de Buitenkade werd in 1855-'56 een stoom-strofabriek gebouwd, waarin later de N.V. Chemische-fabriek Kampen haar intrek nam. In 1874 werd, ook aan de Buitenhaven, de gemeentelijke gasfabriek gesticht op de plaats (vroeger het Galgenbolwerk genoemd) waar een olie-, run- en pelmolen heeft gestaan. Iets ten noorden van de oude haven, aan de Nieuwe Buitenhaven (1867), vestigde zich in 1886 de Kamper Emaillefabrieken van Berk. Tussen 1910 en 1913

vonden fabrieksuitbreidingen plaats. In 1957 volgde een nieuwe fabriekshal aan de Noordweg. Aan de Oude Buitenhaven vonden in de vijftiger jaren grote veranderingen plaats. Door de komst van het aardgas in de jaren zestig werd de gasfabriek afgebroken, alleen het voormalige kantoor is bewaard gebleven. Samen met het perceel van de afgebroken chemische fabriek (1958) werd dit terrein gebruikt voor verbeteringen ten behoeve van het verkeer. De oude haven werd gedempt ten behoeve van parkeren.

Na de oorlog is het industrieterrein Haatlanden aangelegd, ten noorden van de stad aan de IJssel. Allereerst kwam het gedeelte Haatland-haven tot stand. Het is gelegen aan vaarwater en bereikbaar voor schepen tot 2.000 ton. De belangrijkste bedrijven hier zijn: Houthandel Wijma en Zn. B.V. en het scheepsbouwbedrijf Peters IJsselmeer. Het droge industrieterrein ten zuidwesten van de Haatlanderdijk en de Beneluxweg, is in de jaren zestig aangelegd en bestemd voor industrie en groothandel. Hier vinden we onder andere Van Dijks Schoolboeken, het wegen- en woningbouwbedrijf Mateboer, Uitgeversmaatschappij Kok B.V. en Kanis en Gunnink.

De belangrijkste bedrijven (gemeten naar het aantal werknemers) zijn: Kanis & Gunnink (koffiebranderij), Wijma & Zn. (houtzagerij), Peters IJsselmeer B.V.(scheepsbouw), Berk Beccon (metaalwarenfabriek) en Van Heels Gecondenseerde Melk Mij. B.V. Kampen. In 1987 is in de gemeente Kampen ruim 42% van de beroepsbevolking (2.586 personen) werkzaam in de industrie en nijverheid in bedrijven of instellingen met 5 of meer werkzame personen.

De dienstensector in Kampen is in de eerste decennia van deze eeuw een belangrijke rol gaan spelen. In 1930 waren er in deze sector (verkeer, militairen en overige diensten) 2.602 personen werkzaam, ofwel 33,7% van de beroepsbevolking. Twintig jaar later biedt deze sector werk aan 3.003 personen (34,4% van de beroepsbevolking). In 1987 zijn in de dienstensector, gemeten naar bedrijven of instellingen met ten minste 5 werkzame personen, 3.166 mensen werkzaam. Dit is meer dan de helft van de beroepsbevolking.

6.3. Handel en scheepvaart

De handel in de stad is sinds de zeventiende eeuw slechts van een beperkte regionale betekenis. Het verzorgingsgebied van Kampen slechts dun bevolkt. Tot in de negentiende eeuw zorgt de textielnijverheid in de stad voor enige in- en uitvoer. Van groter belang was echter de boter- en hooihandel als gevolg van Kampens rijke agrarische omgeving. In het begin van de twintigste eeuw gaat Zwolle - dat al eerder de rundermarkt van Kampen had overgenomen - ook de boterhandel naar zich toetrekken. Alleen de hooi- en biezenhandel blijft behouden.

De betekenis voor de scheepvaart is echter al eerder verloren gegaan. Dit ondanks pogingen van het stadsbestuur in de eerste helft van de vorige eeuw om de scheepvaart op Kampen te

bevorderen. In 1827 wordt overwogen om aan de noordkant van de IJsselkade bergplaatsen voor koopmansgoederen toe te staan, waarna in 1837 begonnen wordt met de bouw van pakhuizen. Het gemeentebestuur nam zelfs aandelen in rederijen die te Kampen gevestigd waren of die de stad in hun vaarschema hadden opgenomen. Ter plaatse van het Van Heutszplein werd een rijksentrepot gesticht. Deze maatregelen, gecombineerd met het beter bevaarbaar maken van de IJssel, waren redelijk succesvol. In 1837 werd een stoombootmaatschappij opgericht met een dienst naar Amsterdam. Ook met de havens Hull, Londen en Petersburg had Kampen regelmatige scheepvaartverbindingen. Ondanks een korte opleving van de scheepvaart als gevolg van de ontwikkelingen in de industrie, is de betekenis van Kampen als invoerhaven verloren gegaan. De stoomschepen lagen te diep voor aanmering bij de IJsselkade en de heerschappij van de geregelde scheepvaartlijnen beperkte zich tot de grote havens. In 1847 had Kampen nog een inklaring van 41 zeeschepen met 11.656 m3 inhoud, in 1877 van 23 met 6.019 m3 inhoud en in 1906 slechts van 3 zeeschepen met 740 m3 ton inhoud. In de eerste decennia van deze eeuw vond de in-en uitvoer voornamelijk plaats per spoor. De buitenlandse handel bestond qua uitvoer uit sigaren, hooi, vlees, vis, azijn, biezen en riet. Ingevoerd werden: hout, drank, porselein en aardewerk, glas ijzer, tabak, chemicaliën, steenkolen, meel en koloniale waren. Naast de markthandel, was ook de winkelhandel in de stad Kampen van een beperkte regionale betekenis.

6.4. Recreatie

Hoewel recreatie in economisch opzicht van 1850 tot 1940 van geringe betekenis was, heeft het toch een belangrijke rol gespeeld in de ruimtelijke ontwikkeling van de stad Kampen. Met name het gebied over de brug was - vooral na het slechten van deze verdedigingswerken sinds 1673 - bij de Kampenaren erg in trek als wandelgebied. Een wandeling over de Nieuweweg (nu de Burgemeester van Engelenweg) naar de Zandberg in IJsselmuiden en de daar keurig aangelegde lanen langs de Trekvaart en door Oosterholt, was bij de burgerbevolking zeer gewild. In 1836 werd over de brug een herberg gebouwd, de Nieuwe Stadsherberg (ter onderscheiding van de oude Stadsherberg bij de Vispoort). In 1862 ging de vereniging Buitensociëteit (een dependance van de Grote Sociëteit) het beheer voeren over het restaurant, de tuin en de muziektent. De opbloei van het club- en sociëteitsleven, was met name te danken aan de aanwezigheid van het garnizoen te Kampen sinds 1850. Het café-restaurant De Buitenwacht herrees in 1954 uit de puinhopen van de door de oorlog vrijwel verwoeste Buitensociëteit. Alleen de grote zaal is gedeeltelijk bewaard gebleven.

Ook direct buiten de stadsmuren vond in vroeger tijden recreatie plaats. Vóór de aanleg van de Nieuwe Buitenhaven (1867) was de Veerweg naar Brunnepe een geliefd wandelgebied. Daarnaast werd de IJsselkade - nadat de stormvloed van 1825 de afvalhopen en

moestuintjes had weggespoeld - veel gebruikt voor een wandeling. Na 1825 besluit de gemeente hier een plantsoen aan te leggen, maar de bebouwing laat niet lang op zich wachten. Het parkje aan de De la Sabloniérekade (±1880) is het enige restant van het vroegere IJsselkadeplantsoen.

Van de vroegere vestingwerken en wallen zijn al vroeg in de vorige eeuw enige gronden aan particulieren in gebruik gegeven, die koepels en theehuisjes op de bolwerken zetten. In 1828 komt de gemeenteraad met het plan om op de stadswallen een openbaar plantsoen aan te leggen. Twee jaar later begint stadsarchitect Plomp met de aanleg van het plantsoen tussen de Hagen- en de Broederpoort. Het geheel was in 1834 voltooid, maar werd later uitgebreid. Van 1863 tot 1867 hebben J.D. en L.P. Zocher het plantsoen tot park getransformeerd. Het ontwerp van vader en zoon Zocher voorziet in het globaal handhaven van de vorm van de vestingwallen. Toch wordt de gehele vestingwal als het ware naar buiten geplaatst, waarbij in de voormalige stadsgracht de hoger gelegen delen van het wandelpark worden geprojecteerd en de waterpartijen voor het grootste deel nieuw gegraven worden. Het plantsoen bij de derde Ebbingestraat heeft zijn eigen geschiedenis. Dit plantsoen werd door de tuinarchitect Leonard Springer ontworpen naar een plan dat reeds door J.D. Zocher was opgesteld. Het park is vanaf het stadsziekenhuis tot aan het Bolwerk vrij goed bewaard gebleven. Tussen het park en de Europa-allee is een open ruimte aangelegd voor recreatiedoeleinden (een zwembad, sportterreinen, een wandelpark en volkstuintjes).

Voor de watersport is de gemeente Kampen zeer gunstig gelegen. Kampen ligt als een spin in een web van waterwegen, de watersport heeft dan ook een royaal watergebied tot zijn beschikking. De gemeente Kampen heeft negen jachthavens: vier aan de IJssel (de Bovenhaven, de Buitenhaven, de Riete en Z.C.'37), twee aan de randmeren (Roggebotsluisnoord en - zuid, met campings, restaurants en een bungalowpark) twee aan het Ganzendiep (Kroes en Het Koggeschip) en één in het voormalige overslaghaventje van hooi op het Kampereiland (Berend Aalbers).

Naast de watergebieden hebben ook de landelijke gebieden rond de stad recreatieve waarde. Met name de net buiten de gemeentegrenzen gelegen bossen aan de randmeren hebben een belangrijke recreatieve functie voor de Kamper bevolking.

7 Sociale en culturele voorzieningen

7.1. Kerken en begraafplaatsen
Rond 1850 telde de gemeente Kampen acht kerken, verdeeld over vijf kerkelijke gezindten. De Hervormden - ruim 6.800 in getal - vormden veruit de grootste gemeente. De Hervormde gemeente bezat twee kerken, waarvan de Bovenkerk de belangrijkste was. De St. Nicolaas- of Bovenkerk was oorspronkelijk een parochiekerk, gewijd aan de heilige Nicolaas. De ouderdom van deze kerk is moeilijk te schatten, maar de eerste hier ter plekke gebouwde kerk is waarschijnlijk van vóór 1200. Van de oorspronkelijke romaanse kerk en de latere vroeg-gotische vervanger zijn nog fundamenten aanwezig. De huidige Bovenkerk dateert grotendeels uit de eerste helft van de vijftiende eeuw. Omstreeks 1500 kreeg de kerk zijn tegenwoordige gedaante. Door de beeldenstorm verdween de inwendige rijkdom aan altaren, beelden en versierselen. Sindsdien is deze kerk in gebruik bij de Nederlands Hervormde gemeente. De kerk heeft twee restauratieperioden gekend: van 1928-'32 en van 1957-'72. De tweede hervormde kerk, de Broederkerk, was oorspronkelijk een kloosterkerk van de Fransiscaners of Minderbroeders, daterend uit de veertiende eeuw. Na door brand te zijn verwoest, werd de kerk in 1490 herbouwd. In de negentiende eeuw is deze kerk meerdere malen in- en uitwendig verbouwd. Tijdens de Hervorming kwam ook deze kerk in protestantse handen.

De rooms-katholieke gemeente - ±1600 leden - bezat in 1850 één grote kerk, de Onze Lieve Vrouwe- of Buitenkerk. Deze kerk stamt uit

het einde van de veertiende eeuw. Bij het bezoek van koning Lodewijk Napoleon aan Kampen in 1809, is de kerk, die na de Hervorming aan de protestanten was gekomen, aan de rooms-katholieke parochie geschonken. Vóór die tijd bezat deze parochie drie tot kerk omgebouwde huizen: aan de Bovennieuwstraat, aan de Burgwal en op de hoek Voorstraat-Blauwhandsteeg. Laatstgenoemde kerk, de Paterskerk, is bewaard gebleven en is thans in gebruik bij de Rijkspolitie te Water. De Pastoors- of St.Nicolaaskerk, een oude schuilkerk aan de Burgwal, was tot 1857 in gebruik. De bevolking op het Kampereiland bleef na de Hervorming in hoofdzaak katholiek. Al in 1667 werd een school tot kerk, de Eilandkerk, omgebouwd. Dit oude kerkje (vroeger met schoolmeesterswoning) is na de oorlog geheel verbouwd en is thans in gebruik bij de Nederlands Hervormde gemeente.

De Evangelisch-Lutherse kerk aan de Burgwal is in 1843 gebouwd en vertoont belangrijke kenmerken van de stijl van de stadsarchitect Plomp. De Evangelisch-Lutherse gemeente (±280 leden) besloot tot de bouw van de kerk nadat het gebouw in de Lutherse steeg door brand was verwoest.

De Israëlitische gemeente van Kampen telde rond 1850 zo'n 260 leden. De oorsprong van deze gemeente ligt bij de Portugese Joden, die in de zeventiende eeuw naar Kampen werden gehaald om de handel nieuwe impulsen te geven. De oude synagoge aan de Voorstraat voldeed niet meer, waarna men besloot een nieuwe synagoge aan de IJsselkade te bouwen. De nieuwe synagoge (ook een ontwerp van Plomp) is in 1847 gebouwd en bleef tot 1940 als zodanig in gebruik. Het gebouw werd in 1983-'84 gerestaureerd en dient nu als expositieruimte.

De Doopsgezinden vormen de vijfde kerkelijke gezindte (±170 leden) in Kampen omstreeks 1850. De Doopsgezindekerk aan de Broederweg was oorspronkelijk een kapel van de Cellezusters en stamt uit de vijftiende eeuw. Sinds 1595 is het een Waalse, sinds 1823 een Doopsgezinde kerk.

In de periode 1850-1940 werden vervolgens gebouwd: de Hagenpoortkerk (nu afgebroken) in 1865 aan de Oudestraat, de Burgwalkerk (gereformeerde kerk) in 1874 aan de Burgwal, de Nieuwekerk (Nederlands Gereformeerde kerk) in 1912 aan de Broederweg, de Noorderkerk (Nederlands Hervormde kerk) in 1916 aan de Noordweg en de Westerkerk (gereformeerde kerk) in 1932 aan de Wlhelminalaan.

Kampen wordt na de Hervorming allereerst een protestantse stad. Tot het einde van de vorige eeuw is ongeveer tweederde deel van de bevolking Nederlands Hervormd. In de decennia rond de eeuwwisseling valt een opmerkelijke opkomst te constateren van de gereformeerde gezindten. Het percentage buitenkerkelijken blijft tot de oorlog beneden de acht procent. In 1986 is het percentage Nederlands Hervormden gedaald tot 34,1% van de bevolking in de gemeente Kampen. De gereformeerde gezindten omvatten gezamenlijk 28,1% van de bevolking, de rooms-katholieken

9,4%. Het aandeel van de bevolking dat niet tot een kerkgenootschap behoort is sinds de oorlog gestegen tot 18,3% in 1986. (tabel 5)

De Algemene Begraafplaats van de gemeente Kampen ligt op het grondgebied van de gemeente IJsselmuiden. Deze begraafplaats (2,27 ha.) is in 1829 in gebruik genomen. De door Plomp gebouwde neo-gotische kapel is omstreeks 1870 afgebroken en later vervangen door een andere kapel. De Nieuwe Algemene Begraafplaats (2,86 ha.) aan de Bovenbroeksweg, is in 1966 in gebruik genomen. De voormalige Israëlitische Begraafplaats aan de eerste Ebbingestraat werd rond 1950 ontruimd wegens sanering van het desbetreffende stadsdeel. De stoffelijke resten werden overgebracht naar de Israëlitische Begraafplaats in IJsselmuiden.

7.2. Scholen

Het onderwijs in de gemeente Kampen was sinds 1500 op zijn retour, maar bloeide op in de tweede helft van de vorige eeuw. Van oudsher genoot het onderwijs te Kampen bekendheid vanwege de aanwezigheid van de sinds de middeleeuwen hier gevestigde Latijnse School. Deze school was oorspronkelijk als parochiale school verbonden aan de Bovenkerk. Na de Reformatie werd zij gevestigd in het Minderbroederklooster (aan de Nieuwe Markt). In 1828 werd te Kampen een Instituut voor Opvoeding en Onderwijs gevestigd. Dit instituut is voor het onderwijs te Kampen van bijzondere betekenis geweest en verkreeg in het gehele land grote bekendheid. In 1847 werd deze school met de Latijnse School gecombineerd tot een stedelijk gymnasium, dat in 1868 werd uitgebreid met een H.B.S. en een Gymnasium. Na de samenvoeging verhuisde de Latijnse School naar de gebouwen van het Instituut voor Opvoeding en Onderwijs aan de Koornmarkt. In de schoolgebouwen aan de Nieuwe Markt vestigden zich sindsdien onder andere een kostschool, een H.B.S., een Latijnse School "nieuwe stijl" en een muziekschool.

Ook vanwege de militaire opleidingen heeft Kampen grote bekendheid gekregen. De pogingen van de gemeente Kampen om de stad weer tot garnizoenstad te maken en zo de kazerne weer bevolkt te krijgen, werden in 1850 beloond. In dat jaar werd het nieuw opgerichte Instructiebataljon in Kampen gevestigd, later gevolgd door de Hoofdcursus (1877) en de Centrale Cursus (1917). In 1883 nam de Hoofdcursus haar intrek in het gebouw aan de Koornmarkt, waar voor die tijd de H.B.S. en het Gymnasium gevestigd waren (deze opleidingen verhuisden naar het nieuwe schoolgebouw aan het Engelenbergplantsoen). In 1923 werd de officiersopleiding opgeheven en vestigde zich hier de Theologische Hogeschool. De Hoofdcursus en de Centrale Cursus (in de Van Heutszkazerne) verhuisden naar Breda. Twee jaar later ontving de stad met de vestiging van de opleiding tot reserveofficieren S.R.O.I. aan de Vloeddijk, opnieuw een belangrijk onderwijsinstituut, dat zich handhaafde tot de oorlog. Na de oorlog kreeg Kampen opnieuw een militaire (administratieve) opleiding aan de Vloeddijk, de C.O.A.K.(II).

Grote bekendheid kreeg de stad vooral door de twee theologische hogescholen. Het begon in 1835 toen Ds. De Cock de opleiding van predikanten ter hand nam. Uit verschillende opleidingen is ten slotte de ene centrale opleiding te Kampen gegroeid. In 1854 werd besloten tot oprichting van de "Theologische School der Christelijke Afgescheidene Kerk in Nederland". De school was oorspronkelijk gevestigd in de Hofstraat, waar de ±300 zielen tellende Afgescheiden Gemeente een eigen kerkje had. In 1870 verhuisde de Theologische Hogeschool naar een huis met een tuin aan de Oudestraat. Vijfentwintig jaar later werd het pand ingrijpend verbouwd en uitgebreid. Tot 1922 herbergt dit schoolgebouw tevens het gereformeerd gymnasium. In 1923 komen ook de panden van de voormalige Hoofdcursus in handen van de Theologische Hogeschool. Een scheuring als gevolg van verwikkelingen inhoudende artikel 31 der Kerken Orde in 1944, leidt tot de oprichting van een tweede Theologische Hogeschool te Kampen. In 1946 vestigt deze school zich in een pand aan de Broederweg dat in 1888 gebouwd was als hotel en sinds 1923 dienst deed als studentenhuis.

Als vervanging voor het vertrek van de militairen, begin jaren zeventig, is het hoger beroepsonderwijs in de gemeente Kampen uitgebreid met christelijke academies voor Beeldend Kunstonderwijs, Expressie door Woord en Gebaar, Journalistiek, alsmede een Sociale Academie. Samen met de twee Theologische Hogescholen stonden bij genoemde academies in 1987 ruim 2.200 studenten ingeschreven. Door de voorgenomen concentratie van het hoger beroepsonderwijs in Zwolle zal het aantal studenten in Kampen in de toekomst echter sterk afnemen (de sociale academie is reeds in 1987 naar Zwolle verhuisd).

7.3. Welzijn

Een deel van de voormalige kloostergebouwen van de Minderbroeders werd in 1592 verbouwd tot stadsziekenhuis. Aan het eind van de achttiende eeuw verhuisde het stadsziekenhuis van het pand op de hoek Nieuwe Markt-Burgwal (sinds 1891 stadsgehoorzaal) naar het Pesthuis (gesticht in 1538) aan de Vloeddijk bij het Oorgat. In dit gebouw vestigde zich, nadat het stadsziekenhuis opnieuw een nieuw onderkomen kreeg (1916), een militair hospitaal, dat zich tot 1916 op de hoek Vloeddijk-Kalverhekken bevond.

Aan Kampen had de in 1910 overleden Kampenaar C.H.A.A. Engelenberg (onder meer voormalig burgemeester van IJsselmuiden en raadslid van Kampen) 200.000 gulden geschonken voor de bouw van een instelling van weldadigheid of een ziekenhuis. Aangezien het oude stadsziekenhuis niet meer aan de eisen voldeed, koos men voor het laatste. Het ziekenhuis "De Engelenbergstichting", ontworpen door W. Kromhout, werd gebouwd ter hoogte van de H.B.S. Hiervoor werd een deel van de oude stadsgracht gedempt en vervolgens tot watervrij peil opgespoten. In 1916 werd het ziekenhuis geopend. De tuin en het plantsoen aan de voorzijde (nu parkeerplaats)

werden aangelegd door L.A. Springer.

Sinds de middeleeuwen kent Kampen diverse gasthuizen. In de negentiende eeuw is de financiële situatie van de gasthuizen dermate slecht dat de gemeenteraad besluit tot samenvoeging van de gasthuizen. In 1897 was het Bovengasthuis aan de Bovennieuwstraat zodanig verbouwd dat de bejaarden van het Heilige Geestgasthuis daar konden worden opgevangen. Het Heilige Geestgasthuis werd gesloopt, waardoor een doorgang van de Nieuwe Markt naar de Oudestraat, de Gasthuisstraat, ontstond. Ook van het Bovengasthuis is door de vele verbouwingen weinig bewaard gebleven. In 1930 werd de ziekenzaal gebouwd, die nu onderdeel is van Myosotis. In de jaren 1955-'57 volgde de bouw van Huize Margaretha op de plaats van de oude proveniershuisjes. In 1973 volgde de bouw van het verpleeghuis Myosotis.

Kampen kende eind vorige eeuw twee weeshuizen. Het Grootburgerweeshuis aan de Cellebroedersweg kreeg zijn huidige gedaante in 1863. Het was een deel van het Cellebroederskloster, dat tot 1592 daar gevestigd was. Tot 1657 was het bestemd voor alle weeskinderen, daarna voor de wezen van de Grootburgers van de stad. De "gewone" wezen konden terecht in het vlakbijgelegen Burgerweeshuis aan de Vloeddijk. Dit weeshuis kreeg zijn huidige vorm in 1891. Beide weeshuizen fuseerden in 1923 in "De Verenigde Weeshuizen". Het gebouw aan de Cellebroedersweg bleef zijn oude functie houden en wordt nu gebruikt door de Lucasstichting (Kinderzorg). In het gebouw aan de Vloeddijk werden sinds 1924 militaire opleidingen gevestigd. Het gebouw is thans in gebruik bij de Theaterschool.

8 Ontwikkeling 1850 - 1940

Typering:
Vestingstad.

Functie:
Kampen is een verzorgingskern en in de periode 1850-1940 een garnizoensplaats en industriestad. De handel was van ondergeschikte betekenis.

Ruimtelijke ontwikkeling:
In 1850 wordt Kampen nog volledig ingesloten door de van oorsprong 16e eeuwse vestingwerken. Binnen de vesting is de gegroeide structuur nog grotendeels intact.
In 1850 bestaat deze structuur uit ongeveer evenwijdig aan de IJssel lopende hoofdstraten zoals Oudestraat, Hofstraat, de beide Nieuwstraten en de Voorstraat. Talrijke smalle straten en stegen vormen de dwarsverbindingen. De bebouwingsdichtheid is hoog, de open binnenterreinen zijn klein.
De panden zijn langgerekt; twee of drie bouwlagen afgedekt door een stijle schildkap en hebben een gemiddelde breedte van 5 à 6 meter. Zij liggen loodrecht op de hoofdstraten. Ter schoring van de hoge panden komen in de stegen de voor Kampen zo kenmerkende steunbogen voor. Het gebied ten zuid-westen van de Burgel binnen de stadsmuren is nog grotendeels onbebouwd en heeft een agrarische en een tuinbestemming.
Stadsboerderijen zijn in 1850 nog in ruime mate aanwezig en voorzien de stad van zuivelproducten. De stadsmuren, poorten en wallen doen nog slechts dienst als waterkering.
Vanaf 1851 worden de stadswallen getransformeerd tot park, naar een ontwerp van de gebroeders Zocher. De vorm van de vestinggordel blijft in grote lijnen

gehandhaafd, wel wordt zij naar buiten uitgelegd. Op de plaats van de oude stadsgracht worden de hoger gelegen, waterkerende delen van het park aangelegd, de waterpartijen worden grotendeels opnieuw gegraven.
In de eerste helft van de 19e eeuw zijn -als gevolg van de economische terugval- de bouwactiviteiten gering. Rond 1845 begint men met de bebouwing van de IJsselkade: eerst voornamelijk pakhuizen, na 1850 ook fabrieken en woonhuizen. Twintig jaar later verdwijnen de meeste bedrijfsgebouwen en worden vervangen door woningen. Hiermee krijgt vanaf ± 1875 de kade haar huidige aanzien. Langs de in 1878/1879 aangelegde Sablonièrekade komen in neo-classicistische stijl opgetrokken woningen. Het in 1825 aangelegde IJsselplantsoen moet hiervoor bijna geheel wijken. De stadsmuur wordt verplicht als waterkering in de bebouwing opgenomen. Rond 1850 concentreert de industrie zich langs verschillende straten in de binnenstad.
In de tweede helft van de 19e eeuw worden veel bedrijven verplaatst naar de industriegebieden rond de Bovenhaven en de oude Buitenhaven, die respectievelijk vanaf 1843 en 1856 tot ontwikkeling komen. Samenvallend met de nieuwe economische opbloei vindt vanaf ± 1850 ook stadsuitbreiding plaats op het open gebied tussen de Burgel en de stadsmuur. De uitbreiding volgt de bestaande structuur en zo ontstaan de Groenestraat en de Ebbingestraten. In het zuidelijke gedeelte komt het sigarenmakerskwartier langs de Brigittenstraat.

Vanaf ± 1855 wordt aan de overzijde van de IJssel, op de plaats van het voormalige bastion gebouwd. Het eerste station verrijst hier in 1865. Het huidige station dateert uit 1912.
In de stad breidt het winkelbestand zich uit. Winkeliers en ambachtslieden vestigen zich voornamelijk langs de Oudestraat en de bredere zijstraten.
Vanaf 1895 komen de eerste stadsuitbreidingen, in noordelijke richting, buiten de stadsmuur tot stand. Langs de bestaande dijkwegen zoals de St. Nicolaasdijk, de Pannekoekedijk en de Noordweg vindt een verdichting van de bebouwing plaats. Twee complexen arbeiderswoningen worden gebouwd aan de Singel. Na 1910 volgen arbeiderscomplexen van de woningbouwverenigingen "de Eenvoud" en "Patrimonium". In de Oranjewijk worden woningen voor beter gesitueerden gebouwd (vanaf 1925). De Noordweg en de Wilhelminalaan verbinden de nieuwe wijken met de stad.
Na 1930 vindt in enkele jaren tijds een aanzienlijke stadsuitbreiding plaats aan de zuidzijde van de stad (nog niet aangegeven op de in 1931 verkende topografische kaart).
Voor beide stadsuitbreidingen geldt dat ze een tamelijk hoge bebouwingsdichtheid hebben en het reeds bestaande wegenpatroon volgen.

Historische architectonische kwaliteit:
Het beeld van Kampen wordt bepaald door het 19e eeuwse IJsselfront, de monumentale dominerende middeleeuwse Boven- en Buitenkerk, de Nieuwe Toren, het stadhuis, bestaande uit een

gotisch en een 19e eeuws deel, en de ijzeren vakwerkbrug over de IJssel (1874).
Kampen kent verder monumentale en rijk gedetailleerde grotere gebouwen. De architectuur is en wordt sterk bepaald door neo-classicistische panden en vernieuwde voorgevels uit de 19e eeuw. De vele in blokpleisterwerk afgewerkte gevels in witte of gebroken witte kleuren verlevendigen het totaalbeeld. De rivier met haar scheepvaart en afgemeerde schepen geeft de stad een dynamisch karakter.
Van de stadsuitbreiding langs de Ebbingestraten is een aantal in Art Nouveau opgetrokken panden het belangrijkste. Andere monumentale Jugend Stil panden verrezen als pleinwand langs de Plantage, hiervan is één wand bewaard gebleven. Vele oudere panden langs de Oudestraat werden voorzien van neo-classicistische lijstgevels. Op de begane grond ontstonden in diverse stijlen uitgevoerde winkelpuien. Veel openbare en kerkelijke gebouwen in eclecticistische stijl verrezen in deze periode, zoals de stadsgehoorzaal, de kazerne. Van de stadsarchitect Plomp zijn onder andere de evangelisch lutherse kerk (1843) en de synagoge aan de IJsselkade (1847).
Vanwege de historische, ruimtelijke en architectonische kwaliteit is de gehele binnenstad van Kampen aangewezen als beschermd stadsgezicht. Binnen dit gebied hebben het IJsselfront en de Vloeddijk en Burgwal langs de Burgel, een fraai 19e eeuws karakter.

Op de gedempte stadsgracht verrees aan de zuidzijde van de stad in 1916 het stadsziekenhuis "de Engelenbergstichting" ontworpen door W. Kromhout. De tuin en het aangrenzende plantsoen zijn door L.A. Springer ontworpen. In de nabijheid van het ziekenhuis kwam de nieuwe Latijnse school (1882).
Buiten de stad verrees in Brunnepe een aantal volkswoningbouwcomplexen in een eenvoudige rationele stijl. De Oranjewijk is gebouwd in een stijl, duidelijk verwant aan de Amsterdamse School. In Kampen-zuid zijn woningen gebouwd in de stijl van de Amsterdamse School.

Bijzondere gebieden:

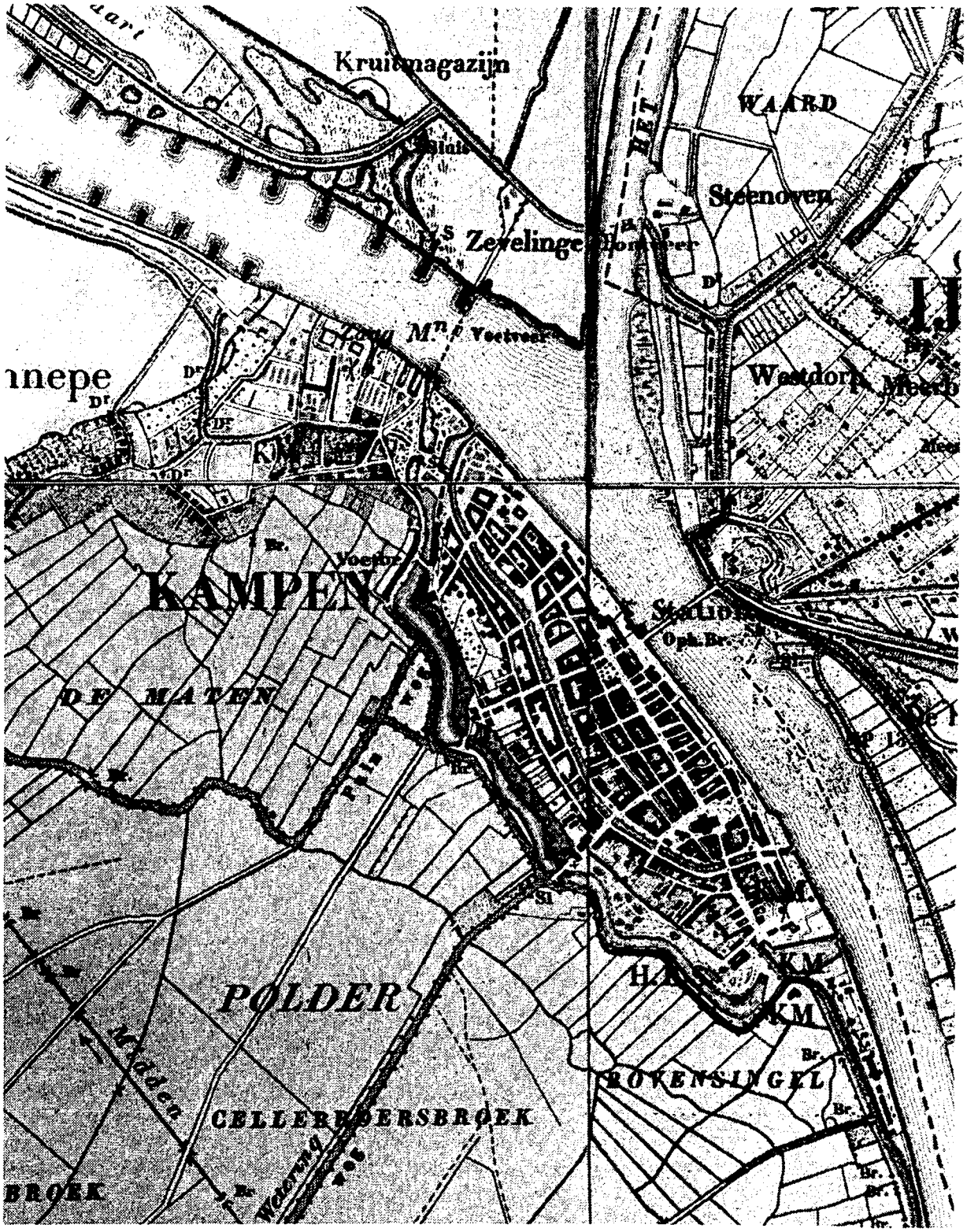
1. De voormalige wallen met stadsgracht langs de Ebbingestraten zijn bijzonder vanwege het hier door de Gebr. Zocher ontworpen plantsoen.
2. Het Begijnekwartier (1915-1916) is een karakteristiek -rondom een centraal plein gelegen- vroeg 20e eeuwse stadsuitbreiding van woningen en twee winkels. Het heeft een besloten karakter en toont een grote variatie in architectonische detaillering.
3. De woningbouw aan de Emmastraat, Mauritsstraat en Wilhelminalaan is een gaaf voorbeeld van Amsterdamse Schoolstijl eind 20er jaren.

Stedebouwkundige ontwikkeling Kampen

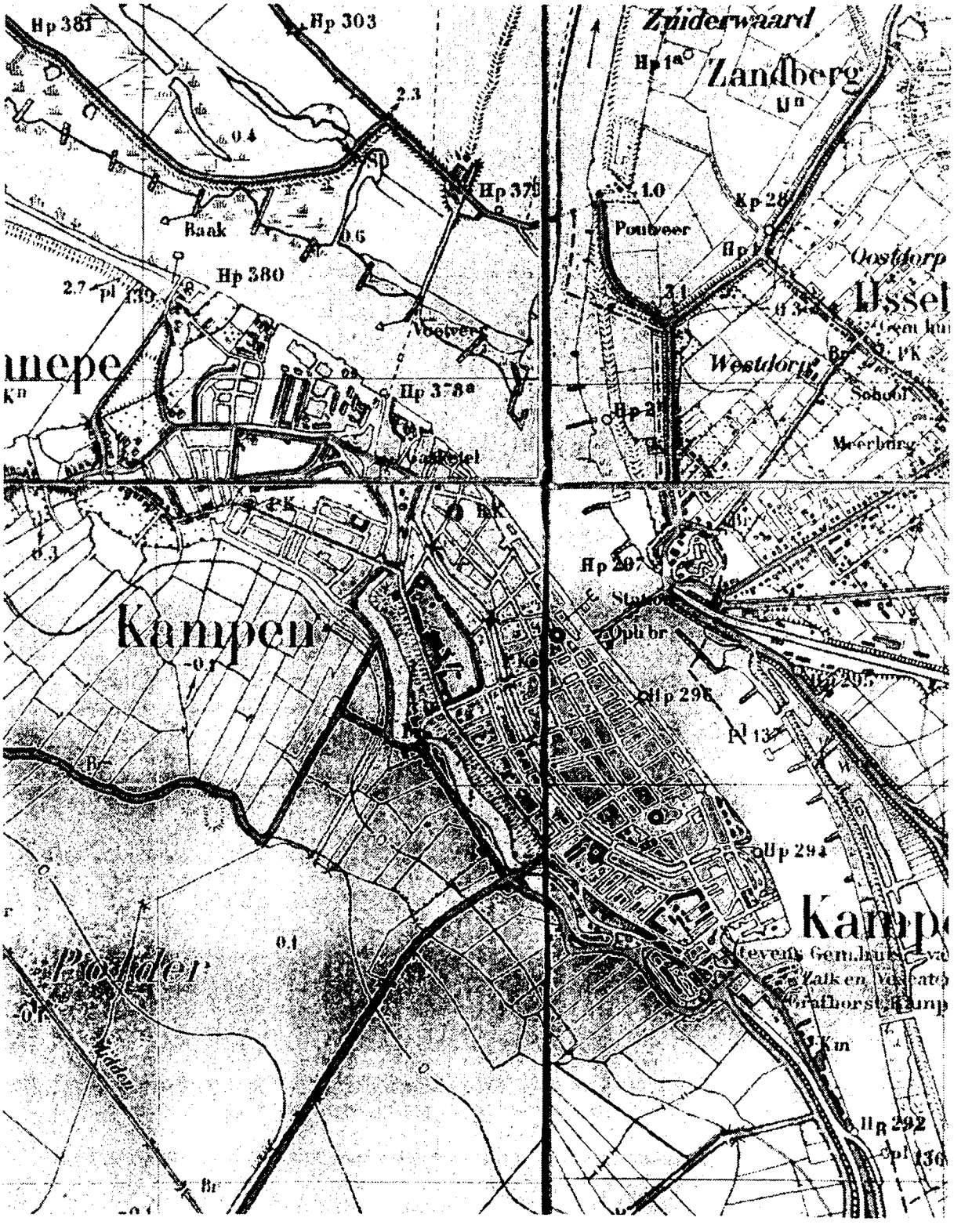
Schaal : ca. 1:15000
Bron : Topografische kaarten van Nederland
Kaart ca. 1850, verkend 1851
Kaart ca. 1900, verkend 1884/1886, ged.herzien 1897
Kaart ca. 1940, verkend 1931

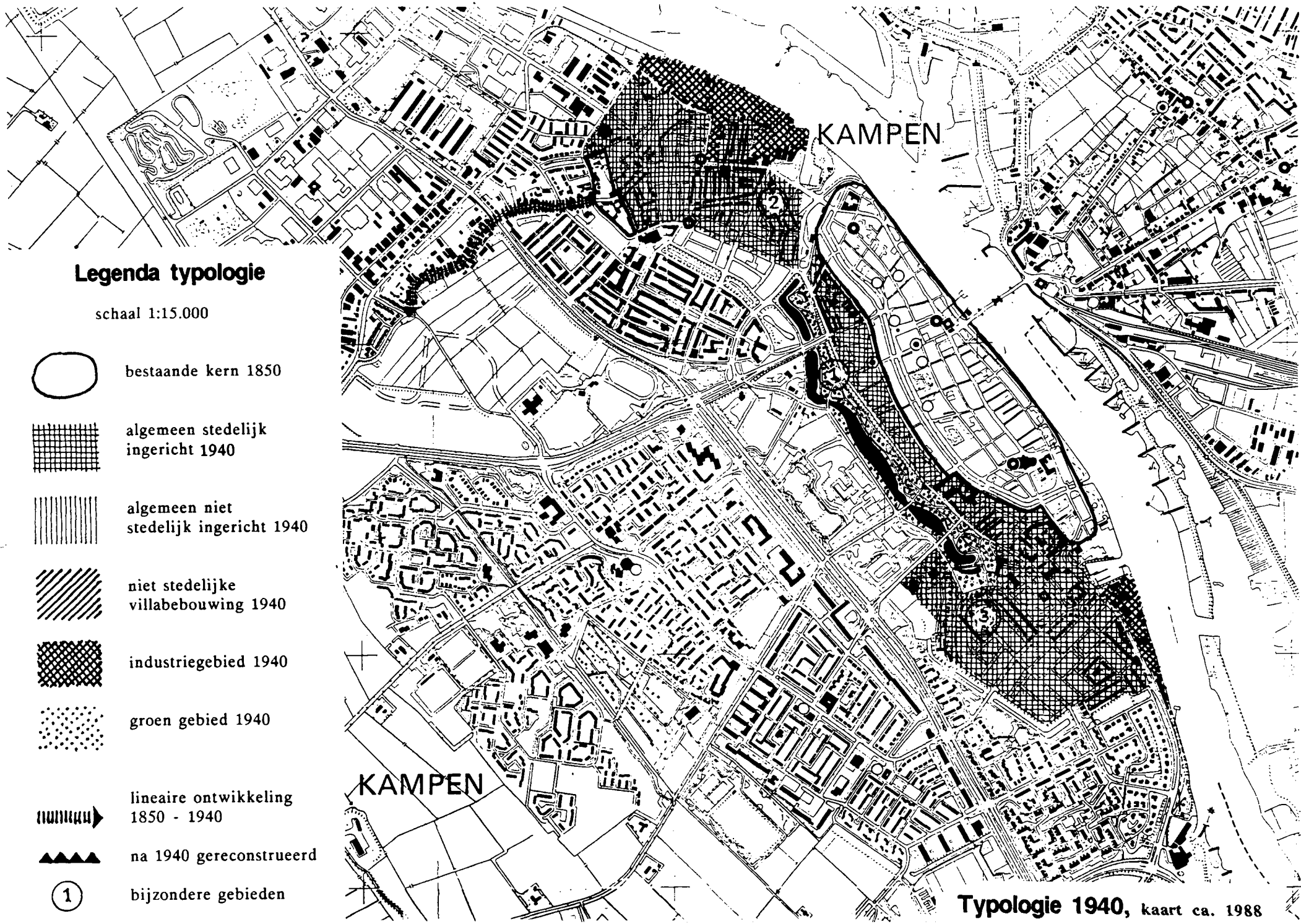
Kaart ca. 1850

Kaart ca. 1900



Kaart ca. 1940



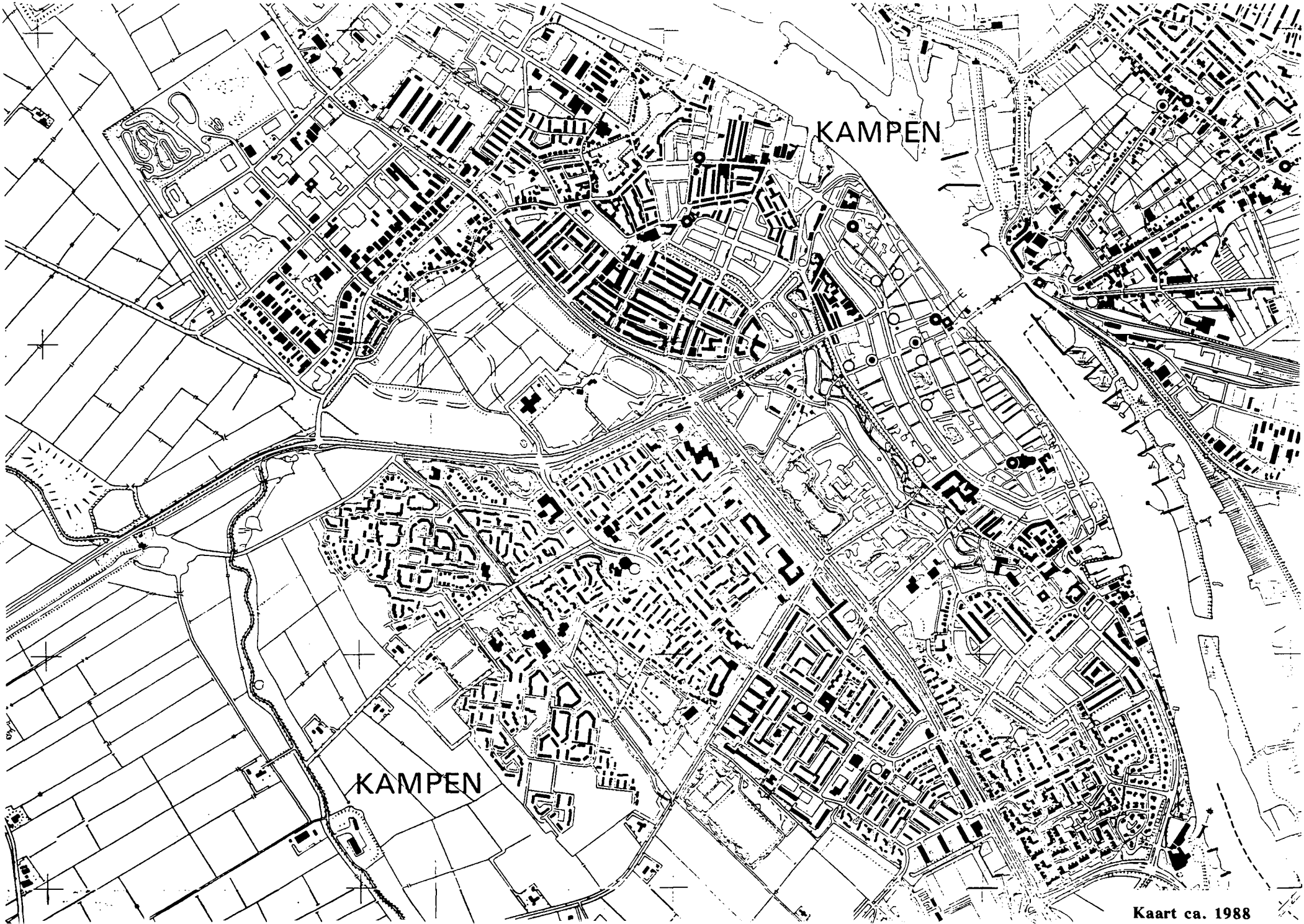


Legenda typologie

schaal 1:15.000

- bestaande kern 1850
- algemeen stedelijk ingericht 1940
- algemeen niet stedelijk ingericht 1940
- niet stedelijke villabebouwing 1940
- industriegebied 1940
- groen gebied 1940
- lineaire ontwikkeling 1850 - 1940
- na 1940 gereconstrueerd
- (1) bijzondere gebieden

Typologie 1940, kaart ca. 1988



Kaart ca. 1988

Bronnen

Literatuur Kampen en regio:
*Dam, H., Naar een kerkgeschiedenis van de IJsselsteden Kampen, Zwolle en Deventer, Kampen, 1986.
*Don, J., Kampen in oude ansichten, Kampen, 1953.
*Dijksterhuis, F.L., Ruilverkaveling Kampereiland c.a., Kampen, 1966.
*E.T.I.O., Kampen, documentatie vestigingsplaatsfactoren, Zwolle, 1982.
*Engelen van der Veen, G.A.J. van, Het ontstaan van Kampen en de vorming van het stadsgebied, uit: *Verslagen en mededelingen, Deventer, 1937.
*Ennema, J.H.P., Kampen, Amsterdam, 1946.
*Fehrmann, C.N., Kampen vroeger en nu, Bussum, 1972.
*Gemeente Kampen, Kampen, een oude stad in nieuw gewaad, Kampen, 1956.
*Hendriks, G., Een stad en haar boeren, Kampen, 1953.
*Hoven, H.W. van den, Kampen in oude ansichten deel 2, Zaltbommel, 1980.
*Hoven, H.W. van den, Kampen toen en nu, Zaltbommel, 1984.
*Kolman, C.J., Verstening van woonhuizen in Kampen vóór 1350, uit: Overijsselse *Historische Bijdragen, 1985.
*N.E.I., Van hanzestad tot moderne industriestad, Rotterdam, 162.
*Smook, R.A.F., Binnensteden veranderen, Zutphen, 1984.
*Speet, B.M.J., Historische stedenatlas van Nederland, deel 4 Kampen, Delft, 1986.
*Vlis, J. van der, Kamper historische schetsen, Kampen, 1973.
*Vlis, J. van der en Noldus, J.W.H.J.M., De tuin van een stad, Kampen, 1978.

*IJsselakademie, Bibliografie Kampen en omgeving, Kampen, 1983.

Literatuur algemeen:

*Aa, Van der, Aardrijkskundig woordenboek der Nederlanden, deel 1-12. Gorinchem, 1839-1848.
*Atlas van Nederland, 's-Gravenhage, 1963-1977.
*Atlas van Nederland. Deel 2: bewoningsgeschiedenis; deel 12: infrastructuur; deel 13: geologie; deel 14: bodem; deel 15: water; deel 16: landschap; deel 20: landinrichting, 's-Gravenhage, 1984.
*Besselaar, Molens in Nederland, Amsterdam, 1974.
*Bevolking der Gemeenten van Nederland op 1 januari 1987, 's-Gravenhage, 1987.
*Bijdragen uit het land van IJssel en Vecht, Eerste en tweede bundel, IJsselacademie, Zwolle 1977-1978.
*Buter, A., De groene vallei. Stad en land aan de IJssel, Den Haag, 1978.
*Buter, A., Dit land over de IJssel, Hoorn, 1976.
*Crom, A.P., (red.) e.a., Anderhalve eeuw gereformeerden in stad en platteland, deel 7, Overijssel, Kampen, 1985.
*Demoed, H.B., Mandegoed schandegoed, Zutphen, 1987.
*Dekker, G. (Red.), e.a., Oude fabrieks- en bedrijfsgebouwen in Overijssel, Serie jaarboeken Overijssel, Zwolle, 1986.
*Dijksterhuis, R., Spoorwegtracering en stedebouw in Nederland, historische analyse van een wisselwerking, de eerste eeuw: 1840-1940, Z.p. [Groningen], Z.j.[1980].
*Egberts, E., Wie water deert, die water keert, Zwolle, 1985.
*Elzenga, E., Langs de oude Overijsselse kerken, Baarn, 1972.
*Engelen van der Veen, G.A.J. van, 'Marken in Overijssel', in: Geschiedkundige atlas van Nederland, Den Haag, 1924.
*Engelen van der Veen, G.A.J. van, G.J. ter Kuile en R. Schuiling, Overijssel, Deventer, 1931.
*Fischer, E.J., Stroomopwaarts, Zwolle, 1986.
*Fockema Andrea, S.J., Het kaartbeeld van Overijssel 1550-1850, Overdruk uit Versl. en Mededе. v.d. Ver. tot Beoefening van Overijsselsch Regt en Geschiedenis, 55ste stuk, z.p., 1939.
*Gevers, A.J., en A.J. Mensema, De havezaten in Salland en hun bewoners, Alphen aan den Rijn, 1983.
*Grote Topografische Atlas van Nederland, deel 3, Oost Nederland, Groningen, 1987.
*Heitling, W.H. en Lensen, L., Vijftig eeuwen volk langs de IJssel, Zutphen, z.j. [1980].
*Hendriks, F.M., De grenzen van Overijssel en van de Overijsselse gemeenten van 1807 (1811-1842), Overdruk uit Versl. en Mededе. v.d. Ver. tot Beoefening van Overijsselsch Regt en Geschiedenis 75e stuk, 1960.
*Krämer, G., Wij trekken door Twente en Salland, Arnhem, z.j. [1935].
*Kuile, E.H., ter, De monumenten van geschiedenis en kunst, Zuid-Salland, 's-Gravenhage, 1964.
*Kuile, E.H., ter, Noord- en Oost-Salland, 's-Gravenhage, 1974.
*Kuile, E.H., ter, Zuid-Salland, 's-Gravenhage, 1964.
*Kuyper, J., Gemeente-atlas van Nederland, Zaltbommel, (herdruk), 1971.
*Kloot Meijburg, H., van der, Onze

oude dorpskerken, Rotterdam, 1921.
*Meene, J.G.C. van de en P. Nijhof, Spoorwegmonumenten in Nederland, Amsterdam, 1985.
*Meindersma, H. en K. de Jong (red.), Jongere bouwkunst in Overijssel, 1840-1940., Zwolle, 1985.
*Mulder, G.J.A., Handboek der geografie van Nederland. Deel VI, Zwolle, 1959.
*Nijhof, P., Oude fabrieksgebouwen in Nederland, Amsterdam, 1987.
*Nijhof, P., Watermolens in Nederland, Zwolle, 1982.
*Nijhof, P., Windmolens in Nederland, Zwolle, 1983.
*Overijssel, de provincie en Overijsselse gemeenten in kaart en aanzicht, Zwolle, 1983.
*Overijssel, Aspecten en Perspectieven, Amsterdam, 1951.
*PPD van Overijssel/ASP, Streekplan IJsselvallei, 1985.
*Pyttersen's Nederlandse almanak voor iedereen, Zaltbommel, 1922-1942.
*Romers, H., De spoorwegarchitectuur in Nederland 1841-1938, Zutphen, 1981.
*Rosenberg, H.P.R., De 19de-eeuwse kerkelijke bouwkunst in Nederland, 's-Gravenhage, 1972.
*Schelhaas, H. en B. Molenaar (red.), Graven en begraven in Overijssel, Serie jaarboeken Overijssel, Zwolle, 1981.
*Schelhaas, H. (Red.) e.a., Historische kerken in Overijssel, Serie jaarboeken Overijssel, Zwolle, 1974.
*Schelhaas, H. (Red.) e.a., Molens in Overijssel, Serie jaarboeken Overijssel, Zwolle, 1972.
*Schelhaas, H. (Red.) e.a., Schipvaart en schepen in Overijssel, Serie jaarboeken Overijssel, Zwolle, 1985.
*Schuiling, R., Nederland, handboek der aardrijkskunde, deel 1 en 2, Zwolle, 1936.
*Schutten, G.J., Varen waar geen water is, reconstructie van een verdwenen wereld, geschiedenis van de scheepvaart ten oosten van de IJssel van 1300-1930. Twentsche courant.
*Seinen, J.R. en G. de Wit, Stap voor stap langs de Vecht, Hardenberg, 1985.
*Slicher van Bath, B.H., Een samenleving onder spanning, Geschiedenis van het platteland in Overijssel. Assen, 1957.
*Slicher van Bath, B.H., (red.), Geschiedenis van Overijssel, Deventer, 1970.
*Steegh, A., Monumentenatlas van Nederland, Zutphen, 1985.
*Steensma, R. (Red.) en C.A. van Swichem (Red.), honderdvijftig jaar gereformeerde kerkbouw, Kampen, 1986.
*Stiksma, K., Spiegel van steden, dorpen en landschappen in Oost-Nederland, Overijssel, Gelderland en het rivieren gebied, Ridderkerk, 1986.
*Stilma, L., Rondom de Holterberg e.v., Holten, z.j. [1962].
*Varwijk, G.H. en J.R. Seinen, Stap voor stap langs de Dedemsvaart, Dedemsvaart, 1983.
*Ven, D.J., van der, Met de goastok door Twente en Salland, Verslagen van de hoofdcommissie voor herziening der belastbare opbrengst van de ongebouwde eigendommen, Overijssel, 's-Gravenhage, 1890.
*Visscher, H.A., Het Nederlandse landschap, een typologie ten behoeve van het milieubeheer, Utrecht, 1974.
*Volmuller, H.W.J. (samenstelling), Nijhofs Geschiedenislexicon, Nederland en België, 's-Gravenhage-Antwerpen,

1981.
*Vuuren, L., van, Rapport betreffende een algemeen onderzoek naar de sociaal-economische structuur van het district van de kamer van koophandel en fabrieken voor Salland, Epe, 1941.
*Werkman, G., Kent u Overijssel ook zo?, Zeist, z,j. [1962].
*Wieringa, H. (red.), Waterstaat in Overijssel, Zwolle, 1983.
*Woud, A. van der, Het lege land. De ruimtelijke orde van Nederland 17981848. Amsterdam, 1987.
*Zanden, J.L., De economische ontwikkeling van de Nederlandse landbouw in de negentiende eeuw, 1800-1914, Utrecht, 1985.
*Zonneveld, J.L.S., Levend land. De geografie van het Nederlandse landschap, Utrecht, 1985.

Kaarten:

Bodemkaart van Nederland. Stiboka, Wageningen, 1985.
Kadastrale minuutkaart 1832, Rijksarchief Overijssel, Zwolle.
Topografische kaart van Nederland, ca. 1850, 1900, 1935, 1950, 1960, 1976 en 1985. Topografische Dienst Delft/Emmen.

Archieven:

Databank Universiteit van Amsterdam, Vakgroep Sociale geografie, 1988.
Gemeenteverslagen 1850-1940, Rijksarchief Overijssel, Zwolle
Verslagen van Gedeputeerde Staten 1850-1940, Rijksarchief Overijssel, Zwolle.

Bijlagen

Tabellen

Tabel 1.
Aantal inwoners van de gemeente Kampen tussen 1850 en 1940 per tien jaar.

jaar	aantal	jaar	aantal
1850	11.069	1900	19.701
1860	14.004	1910	19.772
1870	15.114	1920	20.634
1880	17.849	1930	19.880
1890	18.792	1940	20.935

Bron: Databank Universiteit van Amsterdam, vakgroep sociale geografie, 1988 (cijfers voor 31 december).

Tabel 2.
Woningvoorraad en bevolkingsomvang per kern of buurschap omstreeks 1850.

kern of buurschap	woningen(1)	bevolking
Kampen	1.415	10.239
Brunnepe	86	430(1)
Kampereiland	80	400(2)
Totaal	1.581	11.069(3)

(1) Bron: Aa, Van der, Aardrijkskundig woordenboek der Nederlanden. Deel 1-12. Gorinchem, 1839-1848.
(2) Bron: Hendriks, G., Een stad en haar boeren, Kampen, 1953.
(3) Bron: Databank Universiteit van Amsterdam, vakgroep sociale geografie, 1988.

Tabel 3.
Woningvoorraad en bevolkingsomvang per kern of buurschap op 31 mei 1947.

kern of buurschap	woningvoorraad	bevolking
Kampen		15.379
Kampen (Brunnepe)		6.709
Wijk Kampen	4.870 (131)	22.088
Verspreide huizen Kampereiland		574
Verspreide huizen Overige		246
Wijk Landelijk Gebied	134 (125)	820
Varende schepen		81
Woonschepen		32
Woonwagens		4
Totaal	5.004	23.025

Bron: C.B.S., Uitkomsten van de volks- en beroepstelling, 31 mei 1947.

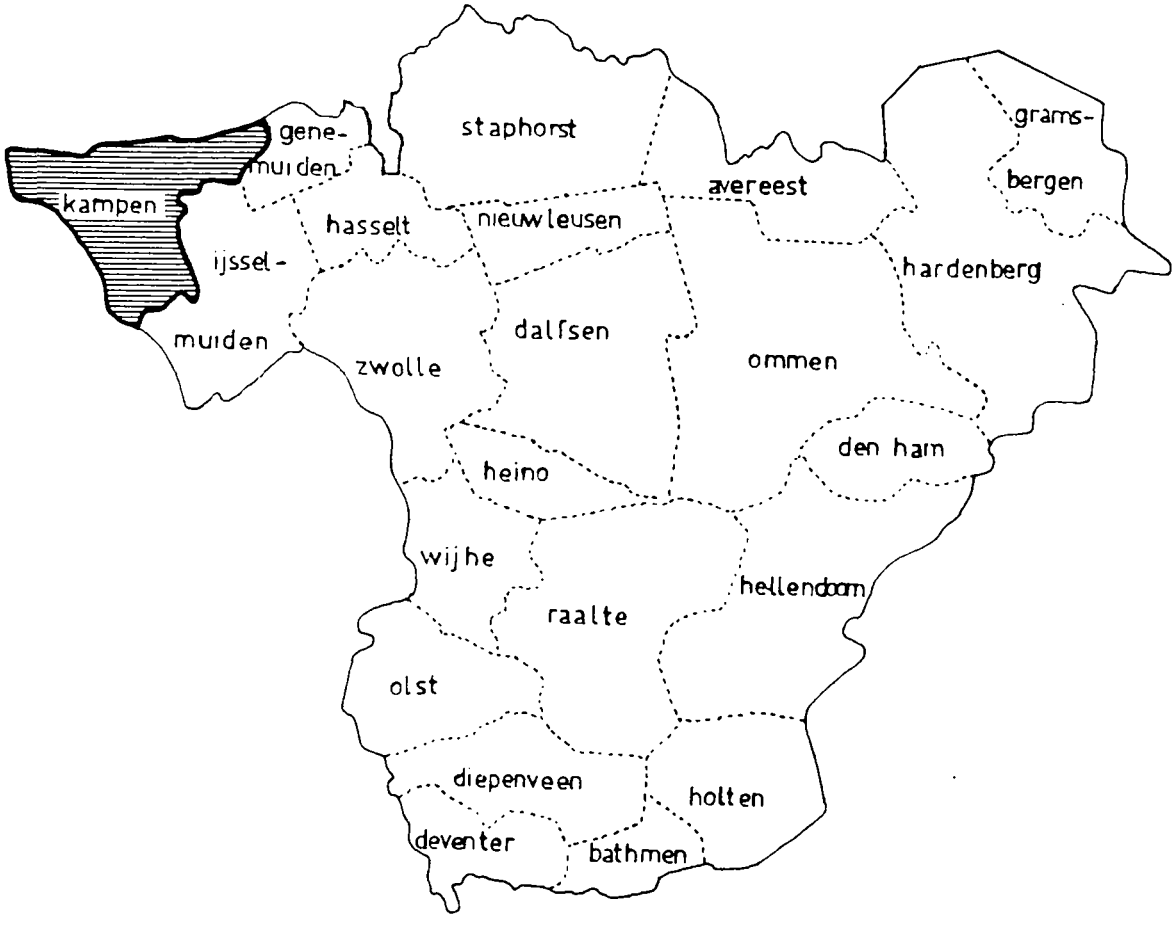
Tabel 4.
Woningvoorraad en bevolkingsomvang per kern of buurschap op 1 januari 1987.

kern of buurschap	woningen(1)	bevolking
Kampen	10.599	28.071
Brunnepe	1.186	3.438
Kampereiland *	247	1.018
Totaal	12.032	32.527

* Omvat de (landelijke) telgebieden no. 16 en no. 17 ten zuiden van de IJssel, alsmede de telgebieden no. 18 Kampereiland en no. 19 Mandjeswaard.
Bron: Statistieken R.O.I., Woningvoorraad en aantal inwoners per wijk/buurt, 1987.

KAART 1

DE LIGGING VAN DE GEMEENTE KAMPEN IN SALLAND



0 5 10 15 km

N

——— **Grenzen van Salland**

– – – – **Gemeentegrenzen**

Bron: Atlas van Nederland, 1963 - 1977.

KAART 2

BODEMGESTELDHEID EN GEOLOGIE

Rivierafzettingen (poldervaaggronden)

Jonge kleien op veen (poldervaag- en veengronden)

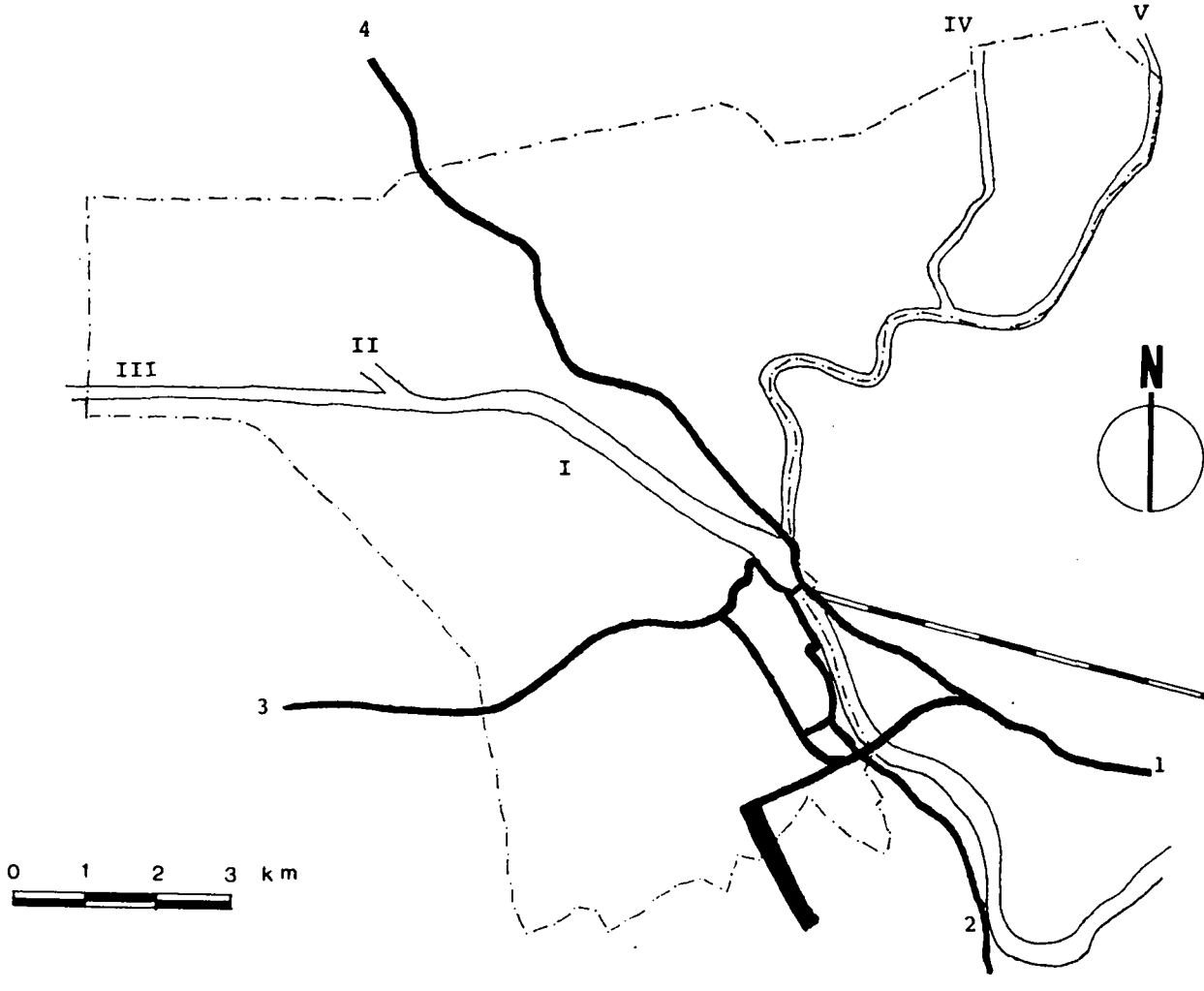
Bebouwing

Water

Bron: Bodemkaart van Nederland, 1985.

KAART 3

INFRASTRUCTUUR



Hoofdweg of autoweg zonder gescheiden rijbanen richting Zwolle (1), Wezep (2), Dronten (3) en Emmeloord (4).

Spoorlijn naar Zwolle.

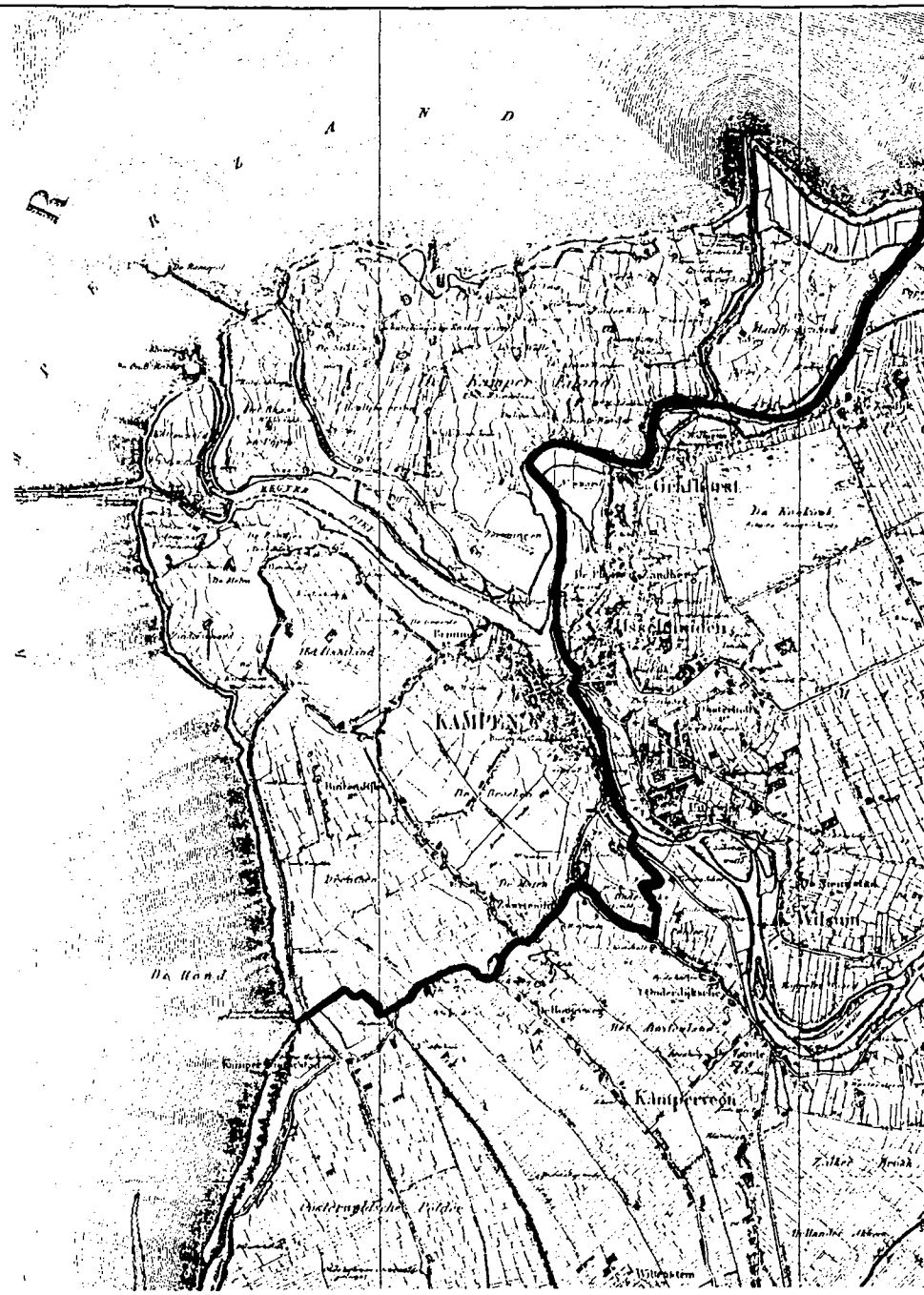
Waterweg: IJssel (I), Kattendiep (II), Keteldiep (III), Ganzendiep (IV), en Goot (V).

Rijksweg A-50 (1980).

Bron: Grote Topografische Atlas van Nederland, 1987.

KAART 4

KAMPEN OMSTREEKS 1850



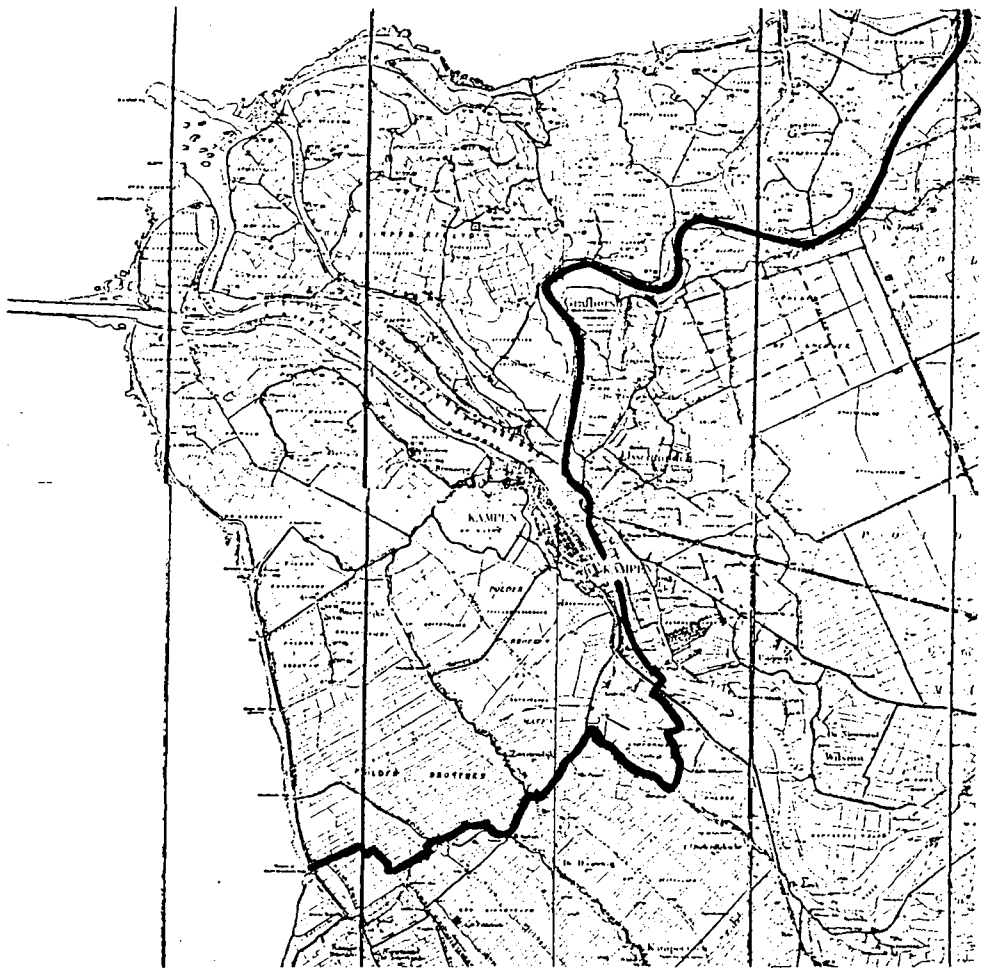
0 1 2 3 km

N

Bron: Historische stedenatlas van Nederland, deel 4, p.40.

KAART 5

KAMPEN OMSTREEKS 1900



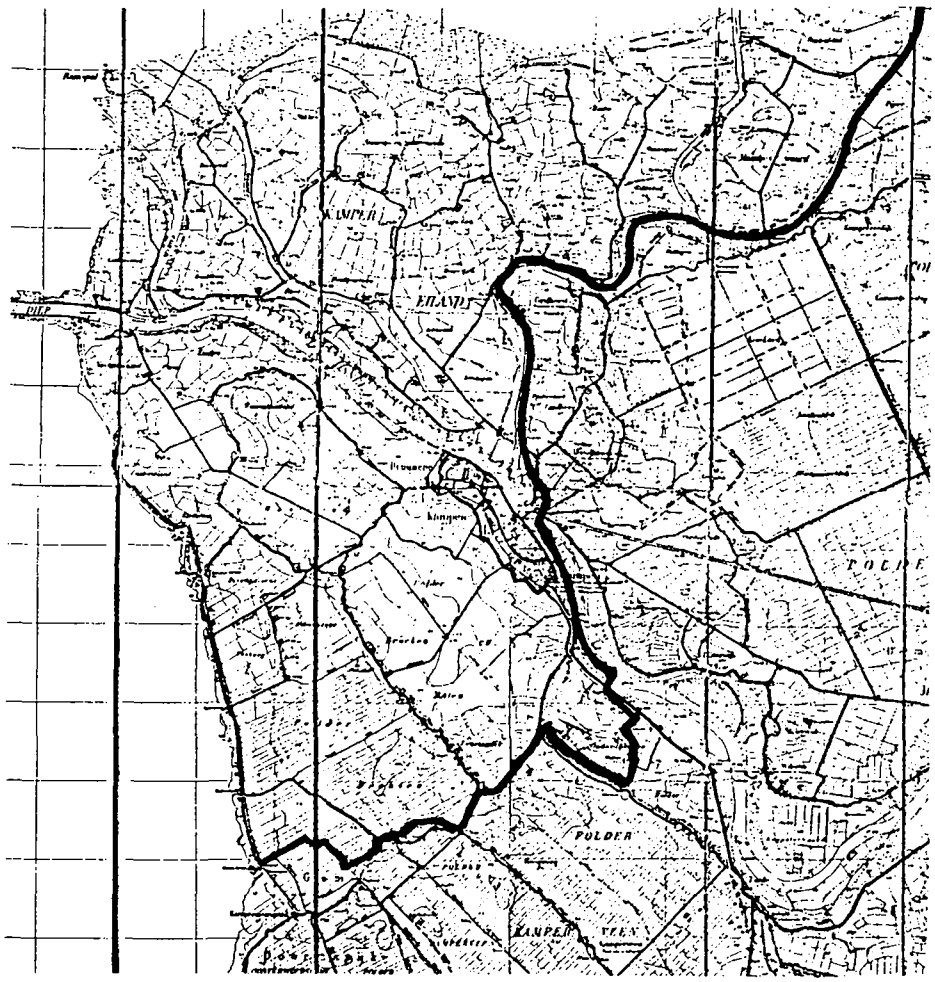
0 1 2 3 km

N

Bron: Topografische kaart van Nederland, 1917.

KAART 6

KAMPEN OMSTREEKS 1930



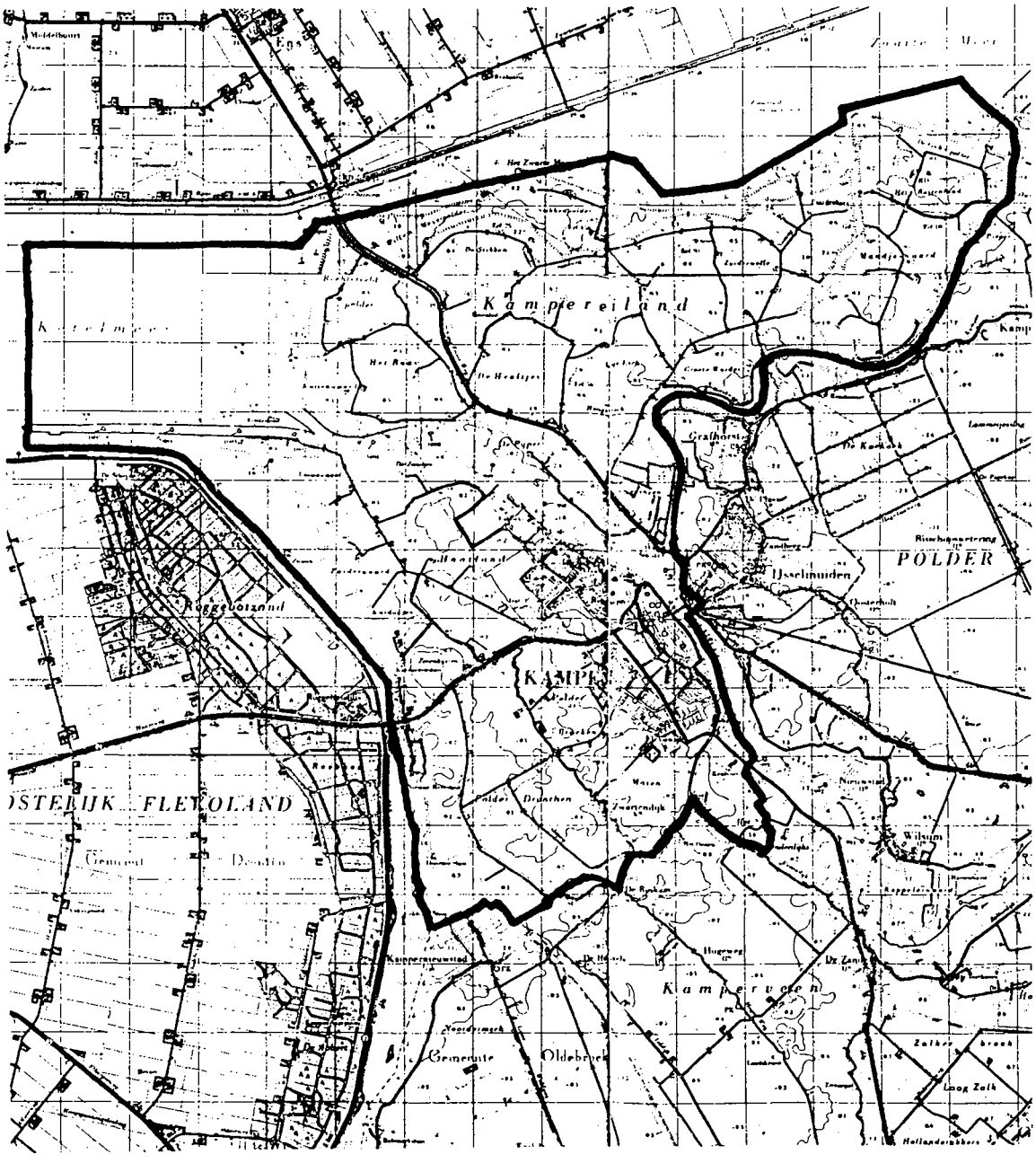
0 1 2 3 km

N

Bron: Topografische kaart van Nederland, 1933.

KAART 7

KAMPEN OMSTREEKS 1972



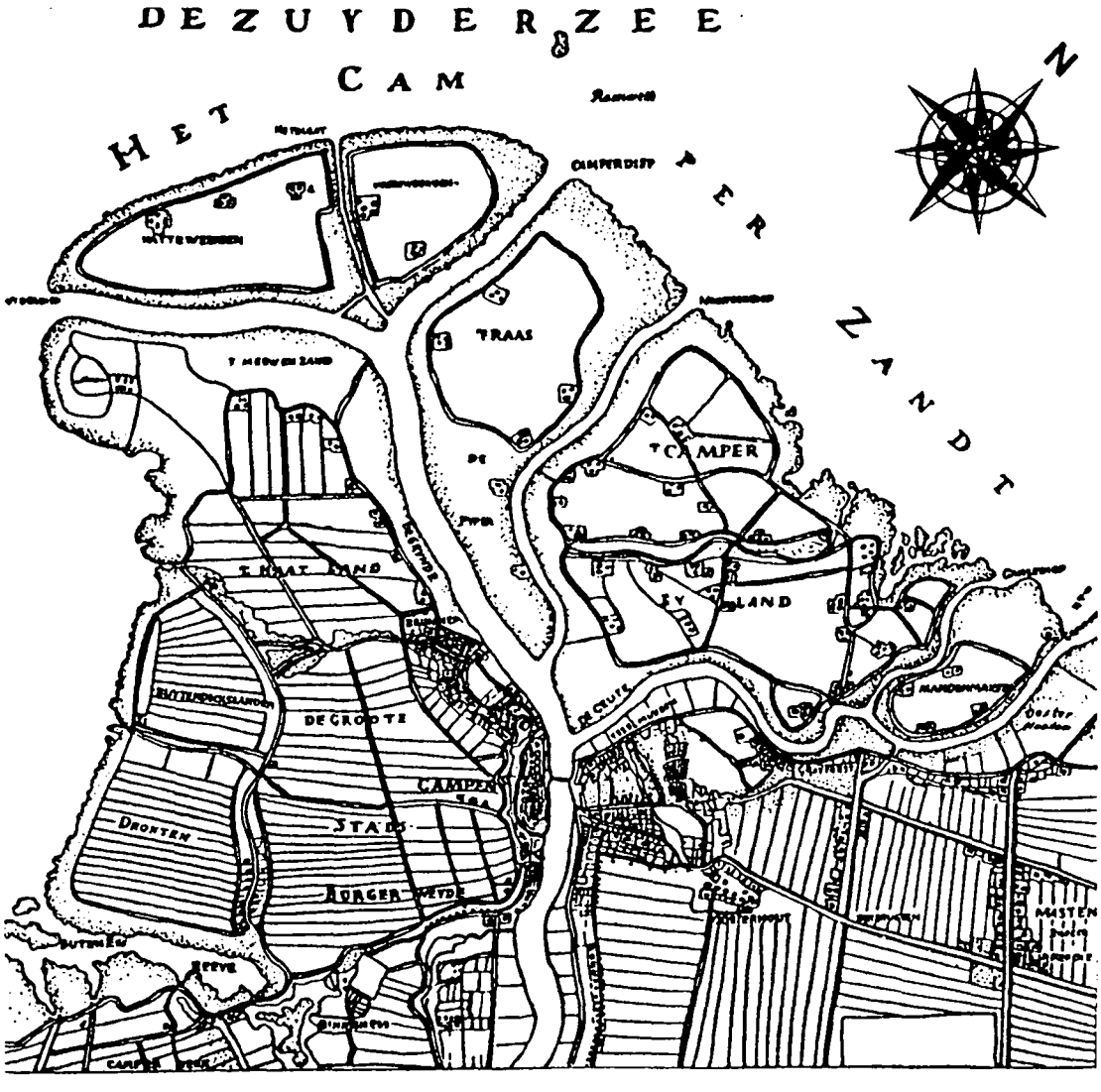
0 1 2 3 km

N

Bron: Grote Topografische Atlas van Nederland, 1987.

KAART 8

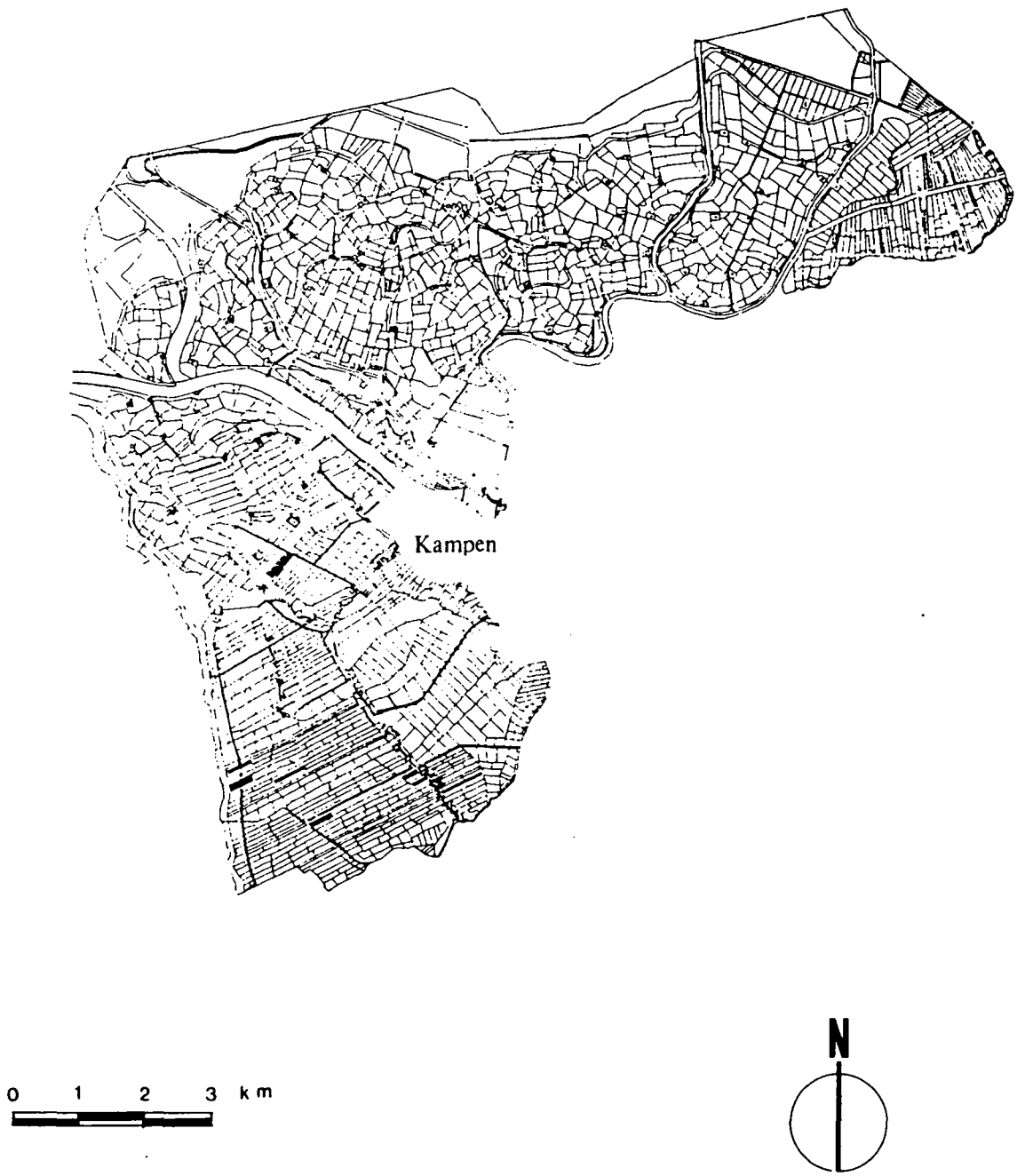
DE VRIJHEID VAN KAMPEN OMSTREEKS 1700



Bron: Hendriks, G., Een stad en haar boeren, p. 57.

KAART 9

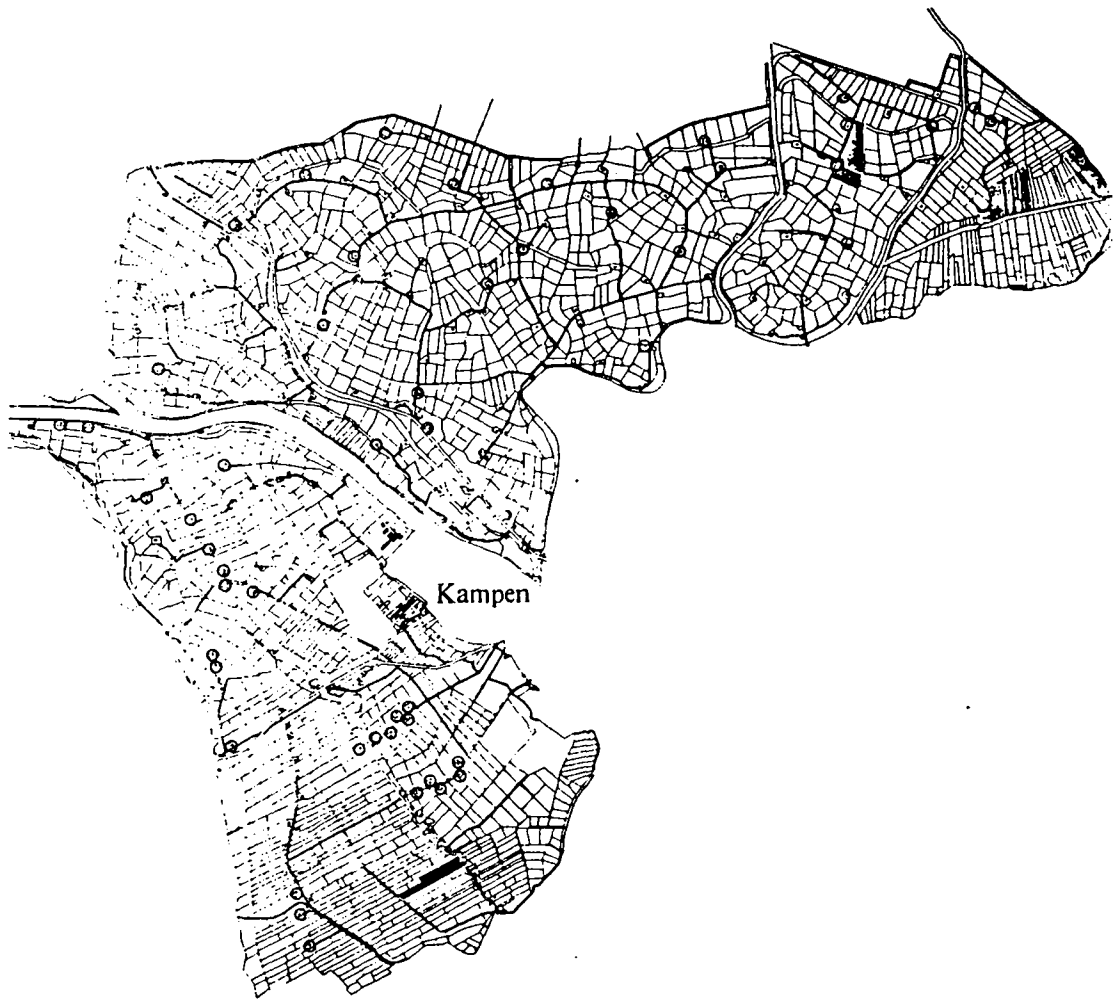
SITUATIE VOOR DE RUILVERKAVELING (1953-1966)



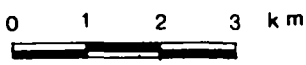
Bron: Ruilverkaveling Kampereiland, c.a., p.10.

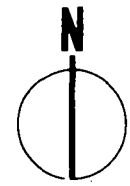
KAART 10

SITUATIE NA DE RUILVERKAVELING



O = Uit de stad verplaatste boerderij.





Bron: Ruilverkaveling Kampereiland, c.a., p.10.