


AREND RUIZENDAAL

‘Waar spannen wij ons dan nog

voor in?

STOOMBOOTSCHIP STAD AMERSFOOR

De stoombootdienst van Kievits
& Co. 1858–1859



De Wed. E. H. Kievits
en *de* *Dame*

Worden bij deze *icefdeijk* uitgenoodigd de proefvaart op *10* Julij 1859
tegenwoordig

Van Amsterdam *org. 7* naar Baarn, *en* *inmiddels* te
" Baarn *10* " Amsterdam, "

UEd. Dw. Dienaren,
P. P. KIEVITS &

Tot nu toe is nauwelijks geschreven over de tevergeefse inspanningen van de Amsterdamse ondernemers P.P. Kievits, H. van Dortmund en J.H. Swart om tussen Amsterdam en Amersfoort met moderne stoomvaartmiddelen een dienst te starten. Dit is onterecht. Deze kleine geschiedenis is een goed gearchiveerde botsing tussen oud en nieuw. Het illustreert dat de 'vooruitgang' van de industriële revolutie kon worden verhinderd door vernieuwingsangst, een verouderende bestuurlijke inrichting en falend ondernemerschap.

Dit verhaal is geschreven in het voorjaar van 2000. Ik nam deel aan een cursus bronnenonderzoek van Prof. Dr. Piet 't Hart. Eén van de opdrachten bestond uit het in een verhaal gieten van ontdekte archiefstukken. De Eem heeft altijd mijn warme belangstelling gehad. Juist daarom viel mij 'in het archief' een aantal brieven op die het fundament van de hier beschreven gebeurtenissen vormen. Het verhaal volgt het archief naar eer en geweten maar ook is veel ruimte gegeven aan de menselijke factor, zoals die verondersteld werd door mij, maar uiteraard minder onderbouwd.

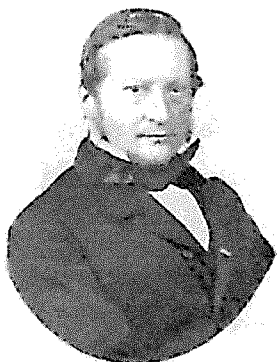
Voor dit jaarboek is het verhaal opgefrist. Het menselijke kantje vond ik wel aardig en heb ik maar zo gelaten.

Wijers wil wel

Begin november 1858 was de Amersfoortse burgemeester Wijers persoonlijk aanwezig op het Ministerie van Binnenlandse Zaken om de verzanding van de Eem onder de aandacht te brengen van de minister.¹ De verzanding was ernstig en Amersfoort was volledig verantwoordelijk voor het onderhoud. De boodschap was dat dit onbetaalbaar dreigde te worden voor deze armlastige stad. Hoewel de minister een onderzoek toezegde, haalde dit bezoek maar weinig uit.

Mogelijk tijdens deze reis, ontmoette Wijers de Amsterdamse ondernemers Kievits, van Dortmund en Swart. Deze ontmoeting was niet toevallig. Wijers probeerde namelijk de ondernemers over te halen om een moderne verbinding over water tussen Amsterdam en Amersfoort op te zetten. Als zij een concessie zouden aanvragen

¹ Archief Eemland, Archief Gemeentebestuur Amersfoort 1813 – 1945, inv.nr. 11, raadsnotulen, 8 november 1858, punt 196



Advocaat Albertus Gerardus Wijers (1816-1877). Van 1842 tot 1844 de eerste secretaris van de Kamer van Koophandel en Fabrieken te Amersfoort. Burgemeester van Amersfoort van 1852 tot 1877. (Archief Eemland)

voor een stoomvaartdienst tussen beide steden en deze dienst ook werkelijk zouden uitvoeren, dan konden zij rekenen, zo stelde Wijers voor,² op een vaste ligplaats in de Eemhaven én betaalden de ondernemers niet het normale maar een lager tarief voor het vuur-, haven- en tongeld (vht-geld).

De toegezegde korting op de tarieven van het vht-geld was hard nodig om concurrerend te zijn voor de traditionele beurtvaart. Een stoomboot vervoerde veel minder handelswaar dan een zeilend beurtschip van vergelijkbare grootte. Niet onverwacht, want een stoomboot moest een flink deel van het ruim reserveren voor brandstof, voor

steenkolen. Het zou dus de haven van Amersfoort binnenstomen met een ruim dat deels leeggestookt was voor de vaart vanaf Amsterdam. Mogelijk waren er zelfs nog steenkolen aanwezig voor de terugreis naar Amsterdam. Dit alles ten laste van de mogelijke winst op de verhandelbare vracht. Een korting op de tarieven van het vht-geld moest dit verlies aan omzet en potentiële winst compenseren. Temeer daar de gebruikelijke tarieven voor het vht-geld betrekking hadden op de totale lading, voor een stoomschip deels niet te verhandelen lading.

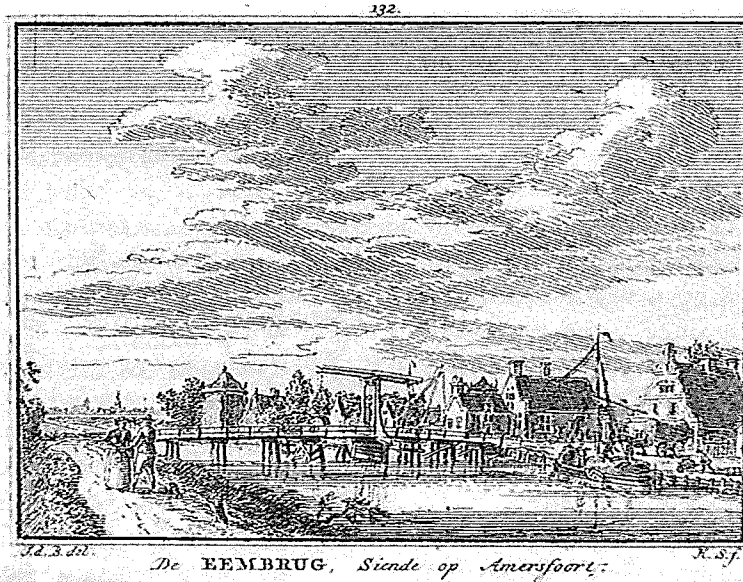
Kievits & Co ziet er brood in

Na rijp beraad zagen Kievits & Co er toch wel wat in. Wijers' missie had het resultaat waar hij op gehoopt had. De ondernemers vroegen 8 november 1858 een concessie voor een stoomvaartdienst tussen Amsterdam en Amersfoort aan.³ Die werd 15 december 1858 verleend voor het daaropvolgende jaar, mits zij aan een paar voorwaarden zouden voldoen: voor de dienst moest een goede stoomboot ingezet worden en deze moest zijn kwaliteiten bewijzen middels een proefvaart.⁴

Om maximaal profijt te halen uit de concessie moest de dienst operationeel zijn gedurende het lucratieve hoogseizoen. Dit betekent dat haast geboden was. Al tijdens de zachte winter van 1858-'59 werd veel werk verzet door Kievits & Co. Allereerst werd het technisch ontwerp van de stoomboot vastgesteld.⁵ Een uitdagende klus. De stoomboot moest stabiel en veilig zijn op zee maar ook zo'n geringe diepgang hebben dat het over de ondiepe Eem kon varen. Ook moesten de potentiële reizigers argumenten in handen ge-

² Archief Eemland, Archief Gemeentebestuur 1813-1945, inv.nr. 3235, Brief van 17 december 1858 van Kievits & Co. aan de burgemeester van Amersfoort. ³ Amersfoortse Courant van 9 november 1858 (no. 572). Het bericht is van 8 november. ⁴ Archief Eemland, Archief Gemeentebestuur 1813-1945, inv.nr. 3235, Brief van 17 december 1858 van Kievits & Co. aan de burgemeester van Amersfoort.

⁵ Een raderstoomboot met paviljoen, grote kajuit en voorkajuit met een stoommachine van 24 pk. De lengte was 28,83 el, de waterverplaatsing was 64 ton, de diepgang was 7 palm of 2,5 voet, de breedte over de raderkasten was 5,94 el, de breedte van beide raderplanken was 6 voet, de diepte van een raderplank was 1 voet.



De Embrug over de Eem bij Baarn
in 1740. Gravure van Jan de Beijer
naar Hendrik Spilman, ca 1770
(Museum Flehite, F238/1921-143)

ven worden om hen deze moderne vorm van vervoer te laten kiezen in plaats van het traditionele beurtschip. Een hoge snelheid, punctualiteit en uitmuntend comfort zouden hiervoor kunnen zorgen, zo werd gedacht. De eisen aan snelheid, comfort, en veiligheid bepaalden het technisch ontwerp van dit schip, dat later de "Stad Amersfoort" zou worden genoemd.

Verkenning in de winter

Voordat zij echter opdracht gaven voor de bouw van de stoomboot inspecteerden de heren Kievits & Co. het te varen traject ook ter plekke. Waarschijnlijk medio januari 1859 bekeken zij de

Eembrug bij Baarn. Het leverde een tegenvaller op: de Eembrug stond in de weg. De breedte tussen de pijlers van de brug was te smal voor het te bouwen schip en moest dus vergroot worden. Dat regelen we even, moeten ze gedacht hebben.

Natuurlijk was het mogelijk geweest om het ontwerp van de stoomboot aan te passen. Dat ontwerp was net klaar. De Amsterdamse verkenner hebben deze mogelijkheid waarschijnlijk nooit serieus overwogen. Eerst maar eens informatie inwinnen. Navraag ter plekke, mogelijk in Baarn bij burgemeester, J.C.G.C. Laan,⁶⁷ leerde hun dat er een commissie was, de "Commissie, beheer voerende over de Eembrug" (hierna Eem-

6 J.C.G.C. Laan was kort daarvoor, op 11 oktober 1858 als burgemeester benoemd. Hij bekleedde deze functie tot 28 november 1867. 7 Archief Eemland, Archief Eembrugcommissie, inv.nr. 6, ingekomen stukken, brief van

Kievits & Co. aan burgemeester Laan, d.d. 26 januari 1859. In deze brief is een suggestie van persoonlijk of schriftelijk contact op 13 januari 1859 aanwezig.

brugcommissie genoemd) die het onderhoud aan de brug plande en liet uitvoeren.⁸ Dit beheer werd gefinancierd met tolgeld, te betalen bij passage van de Eembrug. De Amsterdammers hoorden ook dat het de burgemeester zelf was die secretaris was van deze commissie. Dit gaf een opening. Terug op het kantoor in Amsterdam werden twee brieven opgesteld, beide gedateerd 26 januari, met een tweetal wens. De eerste brief was gericht aan de hiervoor genoemde commissie met het verzoek de doorvaart onder de Eembrug te verbreden, met de opmerking dat een geldelijke vergoeding bespreekbaar was. De tweede brief was gericht aan burgemeester Laan met het verzoek het voorstel te steunen.⁹

De commissie wordt gewekt

Door de brief van de Amsterdamse ondernemers werd de Eembrugcommissie onverwacht bij elkaar geroepen.¹⁰ Tot dit jaar leidde de commissie een tamelijk slapend bestaan. In de jaren vóór 1859 werd er niet meer dan éénmaal per jaar vergaderd en soms sloeg men zelfs een jaartje over. De onderwerpen waren normaliter verpachting van de tol en het onderhoud. In dit jaar zou men in totaal driemaal over de kwestie Kievits & Co. vergaderen, naast de reguliere vergadering.

Tijdens een ingelaste vergadering op 9 februari in het gemeentehuis van Baarn werd het verzoek van Kievits en companen behandeld. De heer Kievits was ook aanwezig. Hij was uitgenodigd om zijn zaak toe te lichten. Ondanks het feit dat de commissie speciaal bij elkaar geroepen was om het Amsterdamse verzoek te bespreken wilden de leden dat blijkbaar niet al te zeer laten merken. Kennelijk in afwachting op afhamering

van de overige agendapunten moest de heer Kievits op de gang wachten totdat zijn zaak aan de orde kwam. Eindelijk werd hij binnengeroepen.

Al snel bleek dat de wens van Kievits moeilijk lag. De verbreding van de doorvaart onder de Eembrug zou naar schatting ruim 3000 gulden gaan kosten. Deze commissie kon niet zonder ruggespraak meer dan 1000 gulden uitgeven. Voor hogere uitgaven moest eerst toestemming verkregen worden en in dit geval was algemene instemming met een uitgave als deze niet erg waarschijnlijk. In de Eembrugcommissie zaten namelijk vertegenwoordigers van andere bestuursorganen, doorgaans colleges van eigenaren van landerijen aan weerszijden van de Eem. Deze colleges hadden geen enkel belang bij riviervaart. Hun belangen lagen bij een zo goedkoop mogelijk transport van vee en landbouwproducten over land, en dus bij zo laag mogelijke tolgelden bij de Eembrug. Aanpassing van de Eembrug naar de wens van de Amsterdammers kostte geld en dit geld moest via hogere tolgelden terugverdient worden. Hoe anders? Voor deze colleges was het ook onaantrekkelijk dat de verbrede Eembrug tweekleppig moest worden in plaats van éénkleppig en daarom door twee brugwachters bediend moest worden. Deze brugwachters moesten elk leven van de tolgelden. Kortom, het verbreden van de Eembrug leidde onvermijdelijk tot hogere tolgelden.

Daarnaast waren er nog andere argumenten tegen verbreding van de doorvaart. Net een jaar eerder was er een redelijk omvangrijk onderhoud aan de Eembrug uitgevoerd. De aflossing van de kosten, die hoger waren geweest dan 1000 gulden, zou volgens afspraak worden uitgesmeerd over de

⁸ Deze commissie werd pas in 1957 opgeheven. In dat jaar nam de provincie het onderhoud over. Borger, 1982, "Staat van land en water". Stichtse Historische Reeks nr.7, p.21 ⁹ Eembrugcommissie, inv.nr. 6, ingekomen stukken, brieven van Kievits & Co. aan burgemeester Laan, d.d. 26

januari 1859. In deze brief is een suggestie van persoonlijk of schriftelijk contact op 13 januari 1859 aanwezig.

¹⁰ Eembrugcommissie, inv.nr. 1, notulen van de vergaderingen. Verslag van 9 februari 1859.

komende jaren.¹¹ Ze waren net met de afbetaling begonnen en zouden dit de komende jaren nog moeten blijven doen. Waarom zouden ze nu alweer hoge kosten maken? Bovendien speelde ook de angst voor hoge indirecte kosten mee. De commissieleden, vooral de landeigenaren, waren nogal beducht voor de te verwachten schade aan de Eemoevers, veroorzaakt door de snel varende stoomboot. Ook niet-zakelijke argumenten werden aangehaald: 'Eigen schuld. Hadden die Amsterdammers maar niet zo'n brede boot moeten laten bouwen!'

Eén van de weinige voordelen van het plan was het feit dat de Eembrugcommissie een vrijwel geheel nieuwe brug in handen zou krijgen. De kosten van onderhoud zouden de komende jaren minimaal zijn, en Kievits was bereid deze nieuwe brug voor de helft te betalen, zo werd de commissie toegezegd. Andere voordelen waren echter nog moeilijker te vinden. Een commissielid noemde nog het feit dat men het algemeen belang zou steunen of de stoombeurtvaart in het bijzonder, maar dergelijke invalshoeken waren vrijwel irrelevant voor de commissie. Alles leek af te hangen van de argumenten van Kievits.

Het lukte Kievits niet de commissie te overtuigen. In de notulen van de vergadering is een nogal technische uiteenzetting te lezen. Kievits had kennelijk besloten om de commissie te overtuigen van de noodzaak om een brede stoomboot te bouwen. Dit had alles te maken met de gewenste snelheid van het vaartuig. Zo'n snelle boot zou meer klandizie kunnen trekken vanwege de grotere tijdswinst op de zeilende beurtvaart. Het was ook noodzakelijk voor de dienstregeling waar Kievits & Co. zich aan moesten houden. Daarnaast moest de boot ook wel een geringe diepgang hebben. Hoe anders zou het over de ondiepe Eem kunnen stomen? Maar de gekozen breedte, snelheid en diepgang van de boot hadden ook voordelen voor de heren commissieleden. Bij deze minimale diepgang zou ook

de te verwachten schade aan de oevers van de Eem naar verwachting minimaal zijn. De kosten van onderhoud aan de oevers zou dus gering blijven. Maar om al deze voordelen te behalen moest wel de Eembrug verbreed worden. Dit was onvermijdelijk.

Het betoog van de heer Kievits werd mogelijk niet door iedereen begrepen. Zeker de opsteller van de notulen, secretaris Laan, was niet in staat om van de hele voordracht een duidelijke en sluitende samenvatting op papier te krijgen. Was Kievits' verhaal niet helder of moet dit gezien worden als indicatie dat het fenomeen stoomboot in deze regio nog relatief onbekend was? Wat de reden ook was, Kievits' plan werd geen doorgang gegeven. De commissie besloot enerzijds een advies van een expert van Waterstaat te vragen over de te verwachten schade aan de Eemoevers. Daarnaast wilde de commissie een definitieve calculatie op laten stellen van de te verwachten kosten van verbreding van de doorvaart. Een besluit werd verschoven naar een volgende vergadering. Kievits moest nog even wachten.

Wijers zag zich geplaagd voor een dilemma. Hij wilde maar al te graag deze dienst op Amersfoort realiseren. Hij had niet zomaar zijn steun toegezegd aan de ondernemer Kievits en zijn compagnons. Maar deze toezegging had hij gedaan uit hoofde van zijn functie als burgemeester van Amersfoort. Helaas, in deze commissie vertegenwoordigde hij niet Amersfoort, maar verdedigde hij de belangen van het college van de Bunschotense Veen- en Veldendijk. Dit college had geen enkel belang bij de voorgenomen stoomvaartdienst. In de Eembrugcommissie kon Wijers zich dus geen warm voorstander betonen.

¹¹ Eembrugcommissie, inv.nr. 1, notulen van de vergaderingen. Verslag van 9 september 1857.

Subsidie op belastingen

Wijers deed ondertussen al het mogelijke om zijn beloften aan Kievits & Co in te vullen, maar niet tegen elke prijs.

Dat bleek al een week na de gebeurtenissen in Baarn, tijdens een vergadering op dinsdag 15 februari¹² van de Amersfoortse gemeenteraad. Aan de orde was een ingekomen verzoek van Kievits & Co. om het jaarlijks te betalen vht-geld vooraf te compenseren. Dit was blijkbaar hun interpretatie van de toezeggingen van Wijers aan hen. Het is niet waarschijnlijk dat Wijers het verzoek van Kievits & Co. tijdens de vergadering met vuur heeft verdedigd. Het vermoeden bestaat dat hij nog steeds sympathie had voor de ideeën van de Amsterdamse ondernemers maar hiervoor zijn eigen nek toch niet teveel wenste uit te steken. Op zijn verzoek werd een commissie benoemd en bemand, die het verzoek zou moeten bestuderen.¹³ Wijers zal vermoed hebben dat deze commissie wel een positief advies zou uitbrengen. Hij hoefde dit advies dan alleen nog maar uit te voeren.

Onverwacht adviseerde deze commissie nogal gereserveerd tijdens een volgende gemeenteraadsvergadering te Amersfoort op dinsdag 22 maart.¹⁴ Het voorstel was om gedurende zes maanden het totaal door Kievits & Co. betaalde vht-gelden op te tellen en dit bedrag te vergelijken met het totale tonnage vervoerde nuttige vracht. Met deze berekening kon dan vastgesteld worden of de stoomboot van deze ondernemers echt zo weinig verhandelbare vracht kon vervoeren. Blijkbaar was er enige twijfel. Achteraf zou dan wel blijken of subsidie noodzakelijk was geweest. Het nadeel van dit voorstel was dat de Amsterdamse ondernemers pas na een half jaar,

eventueel, subsidie zouden krijgen. Kievits & Co. wilden juist vooraf geld zien van Amersfoort. Wijers besepte dit. Hij stelde de gemeenteraad voor in te stemmen met een subsidieverstrekking voor de periode van één jaar tot de helft van de betaalde vht-gelden. Feitelijk werd het tarief van de vht-gelden dus tot maximaal 50% verminderd. Dit voorstel werd met een kleine meerderheid aangenomen.

Dit leek dus goed af te lopen voor de Amsterdammers. Maar er traden een tweetal complicaties op, zoals duidelijk werd tijdens de raadsvergadering van dinsdag 5 april.¹⁵ Er was ontevredenheid. De groep beurtvaarders die tot op dat moment de dienst tussen Amsterdam en Amersfoort onderhield had natuurlijk gehoord dat de Amsterdamse ondernemers subsidie toegezegd was ter compensatie van het vht-geld en eisten nu een vergelijkbare subsidie. Dat was wellicht te verwachten, maar het bleek dat Kievits & Co. zelf ook niet tevreden waren met de verleende subsidie. De ondernemers ontvingen liever vooraf een vaste som geld waaruit de vht-gelden betaald konden worden. Zij beweerden dat dat de gebruikelijke gang van zaken was in andere steden, zoals Amsterdam en Zwolle.

De bedoeling van Kievits & Co. leek duidelijk. Zij wilden zo snel als mogelijk geld van Amersfoort hebben. Niet voor de betaling van toekomstige vht-gelden. Het was ondertussen onwaarschijnlijk dat de dienst nog het lopende jaar serieus gestart kon worden. Dit jaar zouden Kievits & Co. dus ook niet of nauwelijks vht-gelden aan Amersfoort hoeven af te dragen. Het geld van Amersfoort zou wel gebruikt kunnen worden voor de aanpassing van de Eembrug bij Baarn. Volgens het voorstel van de

¹² Archief Eemland, Archief Gemeentebestuur 1813-1945, inv.nr. 11, raadsnotulen, 15 januari 1859, punt 25 ¹³ De commissie bestond uit, of had affiniteit met, het koopmansbedrijf. Ook een oude Kamer van Koophandel collega van Wijers moest het verzoek van Kievits & Co.

beoordelen. ¹⁴ Archief Eemland, Archief Gemeentebestuur 1813-1945, inv.nr. 11, raadsnotulen, 22 maart 1859, punt 29 ¹⁵ Archief Eemland, Archief Gemeentebestuur 1813-1945, inv.nr. 11, raadsnotulen, 5 april 1859, punt 44

Amsterdamse ondernemers zou eigenlijk Amersfoort de verbreding van de doorvaart onder de Eembrug gaan betalen, door middel van een vooraf toegekende subsidie op de te betalen vht-gelden. Overigens, was dit scenario nog het meest gunstig voor Amersfoort, de Eembrugcommissie of de Eemvaart in het algemeen. Kievits en Co. hadden namelijk alleen voor het lopende jaar een concessie bemachtigd, onder de voorwaarden dat de stoomvaartdienst in dat jaar operationeel zou worden. Aan deze voorwaarde was nog in het geheel niet voldaan. Het was dus onzeker of zij voor het volgende jaar nog wel een concessie zouden krijgen. Waarom dan nog de Eembrug aanpassen? De kans dat ze het geld van Amersfoort zouden accepteren en vervolgens met de noorderzon zouden vertrekken was zeer reëel. Waren deze ondernemers wel betrouwbaar?

Wijers zal rekening hebben gehouden met deze mogelijkheid. Zijn conclusie was simpel. Ondanks zijn belofte aan Kievits & Co. zou hij nooit goedkeuren dat Amersfoort de subsidie vooraf beschikbaar zou stellen. De tijd was echter nog niet rijp voor openheid. Het verzoek van Kievits & Co. om de subsidie vooraf te krijgen werd nog niet ingewilligd. Eerst moest maar eens navraag gedaan worden in Amsterdam en Zwolle.¹⁶

Angst voor de oevers

Ondertussen naderde de stoomboot van Kievits & Co. zijn voltooiing. In een brief aan de burgemeester van Baarn d.d. 14 april¹⁷ drongen zij aan op enige haast rond de besluitvorming van de Eembrugcommissie. Zij verwachtten dat de proefvaart namelijk reeds eind mei of begin juni uitgevoerd zou kunnen worden. Laan negeerde dit verzoek waarschijnlijk. Wat had hij, nu hij aangesproken wordt als burgemeester, te maken met de

Eembrugcommissie? Op 20 april werd dit verzoek namelijk herhaald.¹⁸ Zij schreven: "Als de Eembrug, niet verbreed kan worden, dan kan er geen proefvaart plaatsvinden. Als er geen proefvaart plaatsvindt, dan kan de stoombootdienst niet starten". Deze op zichzelf logische gedachtegang werkte averechts bij de burgemeesters van Amersfoort en Baarn, beiden ook leden van de Eembrugcommissie. Het versterkte het vermoeden, al gevoed door de subsidiewens van Kievits & Co., dat men te maken had met niet betrouwbare ondernemers, die niet serieus van plan waren deze dienst te starten.

Toevallig dezelfde dag, 20 april 1859, was deze commissie weer bijeen om een definitief besluit te nemen over het verzoek tot verbreding van de doorvaart onder de Eembrug.¹⁹ De heren Kievits & Co. waren niet bekend met deze datum, ze waren niet uitgenodigd en dus niet aanwezig bij deze vergadering.

De commissie had enig huiswerk laten afronden, met een negatief en een positief resultaat. Door de architect C. Kater en ingenieur A.J.M. Beusekom was een gedegen onderzoek uitgevoerd, wat zelfs een bouwtekening van de nieuwe brug had opgeleverd. Daarin werden de kosten van de verbreding van de doorvaart begroot op 3900 gulden. Positiever was dat een geconsulteerde ingenieur van Waterstaat, de heer De Reede, uitgesproken had dat hij geen schade aan de oevers verwachtte. Een hoofdelijke stemming leverde desondanks geen meerderheid op voor de verbreding van de doorvaart. Meest genoemde argument om tegen te stemmen was nog steeds de angst voor schade aan de oevers.

Bij deze vergadering had Wijers wél de juiste argumenten gevonden om voor verbreding van de Eembrug te stemmen. Hij verbaasde zich over de

¹⁶ Archief Eemland, Archief Gemeentebestuur 1813 – 1945, inv.nr. 11, raadsnotulen, 5 april 1859, punt 44 ¹⁷ Eembrugcommissie, inv.nr. 6, ingekomen stukken, het

citaat is geïnterpreteerd. ¹⁸ Eembrugcommissie, inv.nr. 6, ingekomen stukken. ¹⁹ Eembrugcommissie, inv.nr. 1, notulen van de vergaderingen. Verslag van 20 april 1859.

angst voor de Eemoevers bij de commissieleden. Dit ondanks de mening van de expert dat leerde dat er geen gevaar voor de Eemoevers te verwachten zou zijn. Wijers meende dat de landeigenaars en dus de achterban van deze commissie voordelen van de stoombootdienst zouden kunnen hebben in de vorm van een nieuwe wijze van transport voor vee of landbouwgoederen. Het mocht echter niet baten.

Op 23 april schreef Wijers een brief aan Kievits & Co. met het slechte nieuws.²⁰ In dezelfde brief wilde hij ook nog even zijn gram halen over de opmerkingen van de Amsterdamse ondernemers in hun brief van 20 april. "Is het mogelijk dat de stoombootdienst niet doorgaat? Waar spannen wij ons dan nog voor in?", was de teneur van zijn kritiek.

Wantrouwen en weerstand

Kievits & Co. probeerden het nogmaals, op 2 mei. Een herhaling van zetten zou het niet moeten worden. Dat had weinig zin. Hun aanbod moest nog aantrekkelijker zijn. Niet de helft van de kosten, maar het gehele bedrag wilden Kievits & Co. betalen.²¹ De verbouwing moest dan wel in eigen beheer uitgevoerd worden. Mogelijk een poging de kosten van verbreding binnen de perken te houden. Zij drongen er verder op aan om dit maal wel een vertegenwoordiging van de onderneming bij de vergadering uit te nodigen.

Burgemeester Laan, de secretaris van de Eembrugcommissie, had zo zijn bedenkingen over de nog niet afnemende belangstelling voor de Eembrug en verzamelde de commissieleden middels een weinig enthousiaste brief. Het antwoord van Wijers is bewaard gebleven.²² Hij

bevestigde de suggestie van Laan dat men maar met een paar vreemde snuiters te maken heeft: "„ in sommige opzichten zondigen zij tegen de vorm", maar schreef wel dat "een spoedige beslissing gewent was". Had Wijers nog hoop of wilde hij het avontuur snel beëindigen? Volgens zijn brief was het belang van de stoombootdienst steeds boven elke twijfel verheven.

De Amsterdammers speelden het ook niet bijzonder tactisch. We hadden dat al eerder geconstateerd. Nu weer een tamelijk ongelukkige lobby. Kievits verraste de heer Gallenkamp Pels, de burgemeester van Soest, vrijdagochtend 20 mei met een bezoek. De ondernemer wenste dat hij nog dezelfde middag persoonlijk bij de burgemeester van Baarn de belangen van Kievits & Co. zou verdedigen. Gallenkamp Pels had nog tegenworpen, zo schreef hij nog dezelfde dag aan Laan,²³ dat hij werkelijk niets te maken had met de hele voorgenomen stoombootdienst, maar, over zijn hart strijkend, had hij toch zijn medewerking aangeboden. Mogelijk was het slecht weer, mischien was er een andere reden, maar Gallenkamp Pels reisde niet naar Baarn. Hij gebruikte de gelegenheid om zijn schrijfkunst te etaleren. In bloemrijke zinsneden, die enigszins verontschuldigen voor de bemoeienis, wijst hij zijn Baarnse collega op het algemene belang van de stoombootdienst.

Het nieuwste voorstel van Kievits & Co., namelijk volledige betaling van de verbreding van de doorvaart, en de wervende tekst van de heer Gallenkamp Pels werden voorgelezen op 25 mei, tijdens de derde ingelaste vergadering van de Eembrugcommissie.²⁴ De heer Kievits en een onbekende tweede persoon van zijn onderneming

²⁰ Archief Eemland, Archief Gemeentebestuur 1813-1945, inv.nr. 3235, Brief van 23 april 1859 van Wijers aan Kievits & Co. ²¹ Eembrugcommissie, inv.nr. 6, ingekomen stukken, brieven van Kievits & Co. aan de Eembrugcommissie (2 mei 1859), aan J.C.G.C. Laan (2 mei

1859) en een herinnering aan dhr Laan (12 mei 1859). ²² Eembrugcommissie, inv.nr. 6, ingekomen stukken, Brief van Wijers aan J.C.G.C. Laan, d.d. 14 mei 1859 ²³ Eembrugcommissie, inv.nr. 6, ingekomen stukken, Brief d.d. 20 mei 1859

STOOMBOOT STAD AMERSFOORT.



De Wed. Ed. Kievits
en eenz. Vriend

Worden bij deze beleefdelijk uitgenoodigd de proefvaart op 10 Juli 1859 met hunne tegenwoordigheid te vereeren.

Van Amsterdam 'smorg. 7 uur naar Baarn, en 's namiddags ten 4 ure
" Baarn " 10 " " Amsterdam, " " " 7 "

U. Ed. Dw. Dienaren,
P. P. KIEVITS & Co.

Open uitnodiging om de proefvaart bij te wonen op 10 juli 1859. Aan vele belangrijke personen in de regio waren dergelijke formulieren verstuurd, met

de bedoeling dat ze zelf daarop de namen van de genodigden schreven. Ook burgemeester Wijers ontving een aantal van deze formulieren²⁶

hadden hun plaats op de gang weer betrokken.

Helaas, nog steeds vond de commissie verbreding van de doorvaart onder de Eembrug onaantrekkelijk, vanwege eerder genoemde argumenten: angst voor schade aan de oevers, hoewel men ondertussen beseftte dat de landelijke overheid hiervoor waarschijnlijk aansprakelijk te stellen was. Maar nog steeds was men beducht voor verhoging van de tol en had men geen boodschap aan het algemene belang. Ook was de behoefte niet gegroeid om de Amsterdammers een dienst te bewijzen. Ze hadden zich niet bijzonder geliefd gemaakt, eerder verdacht.

Er waren ook wel wat inzichten gewijzigd. Door het aanbod van Kievits & Co. was het kostenaspect van de verbouwing weggefallen, maar deze positieve ontwikkeling werd overschaadwd door een nieuwe zorg. Een eventuele ver-

bouwing van de Eembrug kon het naderende hooiseizoen wel eens ernstig frustreren. Een belangrijke zorg voor de landeigenaren onder de commissieleden.

Na het vooroverleg werden Kievits en de onbekende tweede binnengelaten. De commissieleden waren slecht geluimd. Ze hadden nog een appeltje te schillen over de dreiging de stoombootdienst niet te starten. Kievits nam de onrust niet weg. Hij bevestigde het verhaal zelfs, maar, zo zei hij, "het heeft mijn voorkeur niet". Hij maakte zich nog minder populair door te stellen dat de te verwachten schade aan de oevers het gevolg zou zijn van verwaarlozing. Een regelrechte belediging. Er waren zeker commissieleden die

²⁶ Eembrugcommissie, inv.nr. 1, notulen van de vergaderingen. Verslag van 25 mei 1859.

in andere functies verantwoordelijk waren voor oevers of dijken. Met name werd Wijers en de Amersfoortse gemeenteraad een hard verwijt gemaakt. Zij waren grotendeels verantwoordelijk voor het onderhoud van de Eem.

Weer nam de Eembrugcommissie geen besluit. Voor Wijers kwam dit resultaat niet onverwachts. De uitkomst en de motivatie van deze vergadering wist hij tijdens de gemeenteraadsvergadering de dag ervoor, al mede te delen.²⁵

Een deel van de dienst

Op 28 juni²⁷ meldden Kievits & Co. aan burgemeester Wijers dat de stoomboot gereed was en klaar lag voor inspectie door de burgemeester. De proefvaart zou zaterdag 2 juli plaatsvinden. Voor de organisatie van de proefvaart was een lid van de Eembrugcommissie gevraagd, namelijk de oude heer H.A. Laan. Waarschijnlijk was hij gevraagd, om de Amsterdammers weer op goede voet te laten komen met de commissie. Of dat nog mogelijk was zou je je kunnen afvragen. Ook Wijers was gevraagd als lid van het organisatie-team. Hij bedankte echter voor de eer.²⁸

Uiteraard voer de boot niet vanaf Amersfoort maar zou het het traject Baarn – Amsterdam – Baarn afleggen. Vele notabelen uit de regio waren uitgenodigd, ook Wijers mocht zich gelukkig prijzen. Het plan was al de volgende dag te starten met de reguliere stoombootdienst. Volgens de Amersfoortse Courant werd de proefvaart uitein-

delijk op 11 juli 1859 uitgevoerd: ²⁹ “De raderboot, tusschen Amersfoort en Amsterdam in dienst zulende worden gesteld, heeft gister een proeftogt, gechargeerd met geinviteerden gemaakt, loopende tot de Eembrug. Waarschijnlijk voorzigtigheidshalve is de afstand in ietwat meer tijdruimte afgelegd, dan wel, naar te hopen is, bij de in dienststelling het geval zal wezen”.

Blijkbaar waren er nog wat problemen op te lossen. In tegenstelling tot het plan werd de dag na de proefvaart niet gestart met de reguliere stoombootdienst. De problemen hoeven niet uitsluitend technisch van aard te zijn geweest. Een mogelijke indicatie daarvoor wordt gevonden in het archief van de Eembrugcommissie.³⁰ Hier wordt verslag gedaan van een verschil van mening tussen de Amsterdamse ondernemers en burgemeester Laan, in zijn functie als secretaris van de commissie. Kievits & Co. wilden de reguliere dienst zo snel mogelijk starten vanaf de Eembrug, om dat jaar nog iets terug te verdienen van de investeringen. Laan vond dat strijdig met de regels van de verleende concessie. Volgens de concessie moesten ze een stoomdienst op Amersfoort uitvoeren. Het leek hem beter om voor de vierde maal een verzoek tot verbreding van de doorvaart onder de Eembrug in te dienen bij de Eembrugcommissie. Ook leek het de burgemeester onwaarschijnlijk dat een dienst vanaf Baarn voor de ondernemers zou leiden tot een gezonde omzet, laat staan winst.

²⁵ Tijdens de vergadering van de Amersfoortse gemeenteraad de dag ervoor etaleerde Wijers voorspellende gaven. Hij zei; “Waarschijnlijk zal de stoomboot dit jaar niet in werking komen, door het besluit van de Eembrugcommissie dat de brug voor het einde van de hooibouw niet kan worden veranderd”. Archief Eemland, inv.nr. 11, raadsnotulen, 24 mei 1859, punt 80. ²⁶ Archief Eemland, Archief Gemeentebestuur 1813-1945, inv.nr. 3235, In een brief van 28 juni van Kievits & Co. Aan Wijers werd de zending van een aantal deelnamekaarten aangekondigd. ²⁷ Archief Eemland, Archief Gemeentebestuur 1813-1945, inv.nr. 3235, Brief van 28

juni 1859 van Kievits & Co. aan de burgemeester van Amersfoort. ²⁸ Archief Eemland, Archief Gemeentebestuur 1813-1945, inv.nr. 3235, Brief van 30 juni 1859 van Wijers aan Kievits & Co. Tijdgebrek was het argument van de burgemeester. ²⁹ Amersfoortse Courant van 12 juli 1859 (no. 641). Het bericht beschrijft de gebeurtenissen van 11 juli. ³⁰ Eembrugcommissie, inv.nr. 6, ingekomen stukken, Brief van Kievits & Co. aan J.C.G.C. Laan, secretaris van de Eembrugcommissie, d.d. 12 juli 1859. en kladbrieven, d.d. 13 juli 1859, waarschijnlijk van J.C.G.C. Laan aan Kievits & Co.

Een vierde verzoek tot verbreding van de doorvaart is er niet meer gekomen. De reguliere stoombootdienst startte vanaf Baarn op 25 juli. Dat kan geconcludeerd worden uit advertenties die vanaf 22 juli regelmatig verschenen in de Amersfoortse Courant.

De Stad Amersfoort vertrok aldaar dagelijks om 7.00 uur en 's zondags om 6.00 uur. Uit Amsterdam was de afvaart om 16.30 en op zondag om 8.00 uur. De stoomboot kende drie tarieven voor reizigers: paviljoen 1,60, 1^e kajuit 1,30 en 2^e kajuit 1,00.

Amersfoort laat Kievits & Co. vallen

In een p.s. van de al eerder aangehaalde brief van 28 juni³² vroegen Kievits & Co. aan burgemeester Wijers of er al een besluit genomen was over de hoogte van het te betalen vht-geld. Zoals we al gelezen hebben was een besluit hierover bewust vertraagd. Echter, ondertussen was het duidelijk dat de verbreding van de doorvaart onder de Eembrug én de stoomvaartdienst op Amersfoort dit jaar niet meer zou lukken. De kwestie over de hoogte van het door Kievits & Co. te betalen vht-geld enerzijds, of het door Amersfoort toe te kennen bedrag aan subsidie aan Kievits & Co. (en andere beurtschippers) kon nu dus opgelost worden.

De eerstvolgende vergadering van de Amersfoortse gemeenteraad was op 30 juli. Na kennis te hebben genomen van de regelingen rond de betaling van de vht-gelden in de steden Amsterdam en Zwolle formuleerde burgemeester Wijers een nieuw voorstel voor subsidie aan Kievits & Co.³³ In tegenstelling tot het besluit van 22 maart, toen nog voorgesteld werd om voor de periode van 1 jaar de helft van de betalen vht-gelden kwijt te schelden,

Tweede advertentie, d.d. 26 juli, gepubliceerd in de Amersfoortse Courant, met de regeling en de prijsstelling van de stoombootdienst. Op 22 juli was de eerste advertentie verschenen, waarin de alinea beginnende met 'Passagiers en goederen ...' ontbrak³¹

STOOMBOOT STAD AMERSFOORT.

De Directie heeft het genoegen het geachte publiek te verwittigen, dat de Stoombootdienst is geopend op Maandag den 25 Julij, voortloopt van de Eembrug nabij Baarn; dat er dagelijks gelegenheid zal bestaan van Amersfoort naar de Eembrug en terug, tot vervoer van passagiers en goederen, in directe verbinding met de STOOMBOOT.

Dagelijkse Dienst.

EITGEZONDERD ZONDAGS.

Des Morgens ten 7 ure van de EEMBRUG.
• Namiddags • 4½ • • AMSTERDAM.

Des ZONDAGS extra Helze,

aangekomen ZONDAG 24 Julij.
Des Morgens ten 8 ure van AMSTERDAM.
• Namiddags • 6 • • de EEMBRUG.

Passagiers-vrucht:

PAVILJOEN 1,60.
1^e KAJUIT 1,30.
2^e " 1,00.

Passagiers en Goederen zullen opgenomen en afgezet worden, als volgt:

• van NIJKEER, BUNSCHOTEN en SPAKENBURG, aan het Havenkij, die van EEMNES-BUITEN en LAREN, aan de Eemnesser-vaart.

De gelegenheid om van en naar de Stoomboot te rijden is gesteld bij A. VAN NIMWEGEN, Diligence-ondernemer in de Slijkstraat alhier.

stelde Wijers nu voor om 9/10 van dit bedrag kwijt te schelden, voor onbepaalde tijd. Echter, deze regeling zou pas ingaan vanaf het moment dat de dienstregeling daadwerkelijk tussen Amersfoort en Amsterdam in werking zou zijn.

Dit voorstel leek gunstig, maar feitelijk betekende het dat Kievits & Co. dit jaar geen subsidie zou ontvangen. Immers, hun boot zou Amersfoort voorsnog niet bereiken. De Eembrugcommissie was nog steeds niet akkoord met het voorstel tot verbreding van de Eembrug bij Baarn. Het was al bijna augustus. Het concessiejaar was zo goed als voorbij, zeker de meest winstgevende maanden van dat jaar, en het was bijzonder twijfelachtig of Kievits & Co. voor het volgende jaar nog wel een nieuwe concessie zouden kunnen bemachtigen. Dit besluit van de gemeenteraad luidde het einde van de stoombootdienst in.

Uiteraard kon Wijers dit hele scenario voorzien. Als Kievits & Co. voor dit jaar geen subsidie zouden ontvangen was ook de claim van de Amsterdamse

³¹ Amersfoortse Courant van 22 juli 1859 (no. 644) en 26 juli 1859 (no. 645). ³² Archief Eemland, Archief Gemeentebestuur 1813-1945, inv.nr. 3235, Brief van 28

juni 1859 van Kievits & Co aan burgemeester Wijers. ³³ Archief Eemland, Archief Gemeentebestuur 1813-1945, inv.nr. 11, raadsnotulen, 30 juli 1859, punt 103

beurtschippers op niets gebaseerd. Volgend jaar zou er geen concessie voor deze stoombootdienst komen. Dus ook dan was er geen verzoek tot subsidie voor de onderneming van Kievits & Co. te verwachten. Ook dus niet van de Amsterdamse beurtschippers. Het vht-probleem was opgelost. Wel jammer van de stoombootdienst.

De afwikkeling

Op het kantoor van Kievits & Co. zal men ondertussen gewerkt hebben aan een ontsnapingsstrategie. De dienst tussen Amsterdam en Baarn was absoluut niet interessant.³⁴ Wanneer de dienst tussen Amsterdam en Amersfoort niet zeer spoedig gestart kon worden, dan hield alles op en moesten ze een oplossing zoeken voor hun stoomboot. Verkoop of inzet in een bestaande dienst waren opties, maar mogelijk was de inzet van de boot in een geheel nieuwe dienst lucratiever. Zou het toevallig zijn dat Kievits & Co. op 8 juli 1859 een concessie kregen voor een stoombootdienst tussen Utrecht en Vreeswijk?³⁵

Ondanks deze nieuwe concessie en het verruimde subsidieaanbod van Wijers waren de Amsterdamse ondernemers nog niet tevreden. Kievits en companen bleven vragen om een gunstiger regeling, die waarschijnlijk inhield dat ze een vergoeding vooraf wilden, in plaats van achteraf. Dit leidde tot een schriftelijke aanvaring tussen de ondernemers en een coalitie van burgemeesters.

Op 5 augustus³⁶ schreef burgemeester Gallenkamp Pels van Soest aan Kievits & Co. een brief waarin hij de resultaten verwoordde van een ver-

gadering tussen ambtsgenoten, waarschijnlijk hijzelf, burgemeester Wijers van Amersfoort en burgemeester Laan van Baarn. De brief startte met de zinsnede: "Het gevoelen mijner geachte ambtsgenoten, waarmede ik mij heb verenigd komt kortelijk hierop neder:". Daarna werden in zeer heldere, tamelijk harde taal de ondernemers gewezen op hun eigen verantwoordelijkheid tot het aangaan van risico's en het doen van investeringen, waarbij hooguit eventueel resterende tekorten aangevuld zouden kunnen worden door overheden.

Ze gaven het op. Op vrijdag 26 augustus schreven Kievits & Co. de burgemeester van Amersfoort dat de stoombootdienst a.s. maandag tot nader aankondiging zou worden gestaakt.

En de Eembrug?

Op 20 september werd de technische staat van de Eembrug gecontroleerd. Het paalwerk onder de brug was in slechte staat. Spoedig herstel was noodzakelijk, zo bleek. De Eembrugcommissie, die dezelfde dag vergaderde, sprak wijselijk niet meer over Kievits & Co.³⁷

Nabeschouwing

Er was bewondering voor de nieuwe mogelijkheden van de techniek. Burgemeester Wijers liet dat duidelijk merken. Wijers was nog jong en had tijdens zijn jaren bij de Kamer van Koophandel al kennis mogen maken met de leef- en gedachtewereld van ondernemers. Nu hij burgemeester was wilde hij de nieuwe mogelijkheden van de techniek kennelijk graag aanbieden aan de stad. Ter meerdere eer en

34 Amersfoortse reizigers moesten met de diligence van en naar Baarn gebracht worden, wat de reistijd behoorlijk verlengde. Om voldoende passagiers te werven werd ook geadverteerd met een ophaaldienst vanuit Nijkerk, Bunschoten/Spakenburg, Eemnes-Buiten en Laren. Echter, de weg van Nijkerk over Bunschoten/Spakenburg naar Baarn was zelden bruikbaar en vanuit Eemnes-Buiten en Laren zullen er snellere manieren zijn geweest om naar Amsterdam te reizen. 35 Amersfoortse Courant

van 26 juli 1859 (no. 645). Het bericht is gedateerd 25 juli 1859. 36 Archief Eemland, Archief Gemeentebestuur 1813-1945, inv.nr. 3235, Afschrift d.d. 6 augustus 1859 gericht aan Wijers van deze brief van Gallenkamp Pels aan Kievits & Co. Eembrugcommissie, inv.nr. 6, ingekomen stukken, Afschrift d.d. 6 augustus 1859 gericht aan J.C.G.C. Laan van deze brief van Gallenkamp Pels aan Kievits & Co. 37 Eembrugcommissie, inv.nr. 1, notulen van de vergaderingen. Verslag van 20 september 1859.

glorie van hemzelf? Waarschijnlijk. Wel is het aannemelijk dat een goed functionerende stoombootdienst Amersfoort wel degelijk in de vaart der volkeren had kunnen opstuwen. Zeer gewenst voor deze noodlijdende stad.

Natuurlijk was dit was niet de enige strategie om de economie van Amersfoort uit het slop te trekken. In dit verhaal zijn de spoorwegen helemaal niet genoemd. Maar, de pogingen om Amersfoort een stoombeurtvaart te geven werden geheel overschaduwed door de hoge mate van aandacht van publiek en bestuur voor de ontluikende aanleg van spoorwegen. Met veel energie werd geprobeerd om Amersfoort zo vroeg mogelijk op het spoorwegennet aangesloten te krijgen. De spoorwegen hadden de toekomst. Mogelijk werden pogingen om het oude concept van de beurtvaart te moderniseren, bij voorbaat gezien als een laatste stuip-trekking van dit overbodig wordende systeem.

Maar er was ook argwaan voor de techniek. De stoombootdienst zou er niet zo maar komen. Een oude vaarweg als de Eem moest ervoor aangepast worden. De oeverbescherming was plotseling niet meer afdoende. Te zwak voor de te verwachten golfslag, zo werd gevreesd. Kennelijk moest deze stoomboot ook breder zijn dan de zeilende beurtschepen. Maar, waarom zo breed dat de oude Eembrug bij Baarn daarvoor moest wijken? Uit niets bleek dat de bestuurders het begrepen. Voortdurend werden de Amsterdammers verweten dat ze een te brede boot hadden gebouwd. Ze zouden hiervoor geen goede reden hebben gehad. Volgens de bestuurders hadden zij ook geen goed excuus om subsidie te vragen, ondanks het nadeel van het met kolen gevulde ruim. Een ondernemer hoorde zijn risico zelf te dragen en deze niet af te wentelen op de overheid, zeker toen bleek dat de Amsterdamse beurtvaarders hetzelfde idee plotseling ook aantrekkelijk leken te vinden.

Kon het zittende bestuur nieuwe problemen aan? Alle raden, commissies en colleges waren ingericht en bemand om de dagelijkse problemen

het hoofd te bieden. Niet vreemd uiteraard, maar dit verhaal schetst de moeilijkheden waar het bestuur voor staat als zich onverwacht een nieuw probleem voordoet. De Eembrugcommissie hield zich tot dan toe uitsluitend zorgen te maken over onderhoud, tol en verpachting van de tol. Ineens bleek dat de brug een hindernis vormde voor de vooruitgang. Schijnbaar onoplosbaar, want er was geen pleitbezorger van dit soort zaken in de commissie aanwezig. De Amersfoortse gemeenteraad deed het al niet veel beter. De raad had het zeer moeilijk met de wens van de ondernemers tot verlaging van de vht-gelden. Ondernemers hoorden niet te vragen om subsidie. Toch was deze wens billijk: de wind was gratis maar kolen niet. Zonder subsidie op de vht-gelden zou stoomvaart niet concurrerend zijn. De gemeenteraad heeft dat nooit willen inzien.

Wie weet wat er nog besloten werd als Kievits & Co. voldoende tijd hadden gehad. We zullen het nooit weten. De concessie was maar één jaar geldig. Nooit zijn de verschillende bestuursorganen in de verleiding gekomen om slagvaardiger besluiten te nemen.

Waren deze ondernemers geschikt voor hun vak? Het is jammer dat het nog niet bekend is of het bedrijf Kievits & Co. geleid werd door oude rotten in het vak of door starters. Dat laatste is niet onwaarschijnlijk, gezien hun optreden dat vaak als onhandig ervaren werd door de bestuurders. De financiële slagkracht van de Amsterdammers leek ook beperkt. Deze mogelijk nieuwe ondernemers leken te zijn opgegroeid met de mogelijkheden van de techniek, zonder te beseffen dat deze in een veranderende wereld moest opereren en ingepast moest worden. Ze zagen kansen, ze durfden te ondernemen, maar faalden.

Tot slot. Mijns inziens het aardige van dit verhaal is dat het illustreert dat geschiedenis niet alleen bestaat uit succesverhalen, maar vooral uit vele mislukkingen.