



Het gepantserde riviervaartuig *Isala* was een van de vier kanonneerboden die tussen circa 1880 en 1910 op Rijn, Waal en IJssel patrouilleerden en daarbij ook geregeld Zutphen aandeden. (collectie Nederlands Instituut voor Militaire Historie)

Pantferschepen op de IJssel

Rob Kammelar

Vesting- en garnizoensstad Zutphen heeft in de loop van de eeuwen de meest uiteenlopende troepen binnen haar poorten gehad. Nog in de 19e eeuw lagen hier in bonte afwisseling onder andere infanterie van de linie, kurassiers, lansiers, dragonders, pontonniers, vesting- én veldartillerie, huzaren en de Koloniale Reserve in garnizoen. Maar dat in de laatste decennia van de 19e eeuw ook de Koninklijke Marine – al heette die pas sinds 1905 zo – zich geregeld voor onze stad vertoonde, is niet algemeen bekend.

De Frans-Pruisische oorlog (1870/71) had laten zien hoe moderne oorlogsvoering verliep. Vestingen en forten leken hun langste tijd gehad te hebben. Mobiele legers hadden de toekomst. Ook in Nederland drong dit besef door. Verdediging van de IJssellinie werd steeds minder belangrijk gevonden. Bij wet werd in 1874 de vestingstatus van Deventer en Zutphen opgeheven.¹ Een uit het oos-

ten komende vijand moest slechts worden opgehouden tot ons leger zich achter de Nieuwe Hollandse Waterlinie in veiligheid had gebracht.

De marine stoomt de rivieren op

Helemaal vrij baan geven aan een oprukkende vijand was nu ook weer niet de bedoeling. Daarom kreeg ook de Koninklijke

Nederlandsche Zeemacht – zoals de marine toen nog officieel heette – een taak in de verdediging van de rivieren. Hiertoe liet de marine vier gepantserde kanonneerboten bouwen, speciaal ontworpen voor de riviervaart. In snel tempo liepen van stapel de *Isala* (1876), de *Rhenus* (1877), de *Mosa* (1878) en de *Merva* (1879). Deze riviervaartuigen – soms ook *monitors* genoemd – moesten vijandelijke schepen tot zinken brengen, pontonbruggen rammen, stellingen en aanvoerlijnen op de oevers beschieten, versperringen leggen enzovoort. Kortom, ze moesten voorkomen dat de vijand de rivier overstak. Daartoe had elk riviervaartuig twee 12 cm boordkanonnen en één 12 cm mortier. De bemanning telde organiek 49 koppen (later 37). Voor het overige waren de riviervaartuigen logge, ijzeren gevaartes van 48 meter lang en ruim 7,5 meter breed. De diepgang bedroeg slechts 1,30 meter en dat bleek dikwijls nog te veel.² Door hun enorme massa reageerden de riviervaartuigen traag op het roer en konden daardoor slecht wenden. Grote stuurmanskunst was vereist wanneer ze de rivier op of af stoomden. *Strijkijzers* werden de riviervaartuigen spottend genoemd.³ Daar leken ze inderdaad nog het meest op: reusachtige drijvende strijkijzers. De *Isala*, *Rhenus*, *Mosa* en *Merva* bleken echter vooral brokkenmakers. Toen de *Rhenus* op de IJssel bij Kampen een met tarwe geladen schip had aangevaren – het zoveelste incident in een reeks – vroeg een journalist sarcastisch of de stuurlieden van de riviervaartuigen niet beter door turfschippers vervangen konden worden.⁴

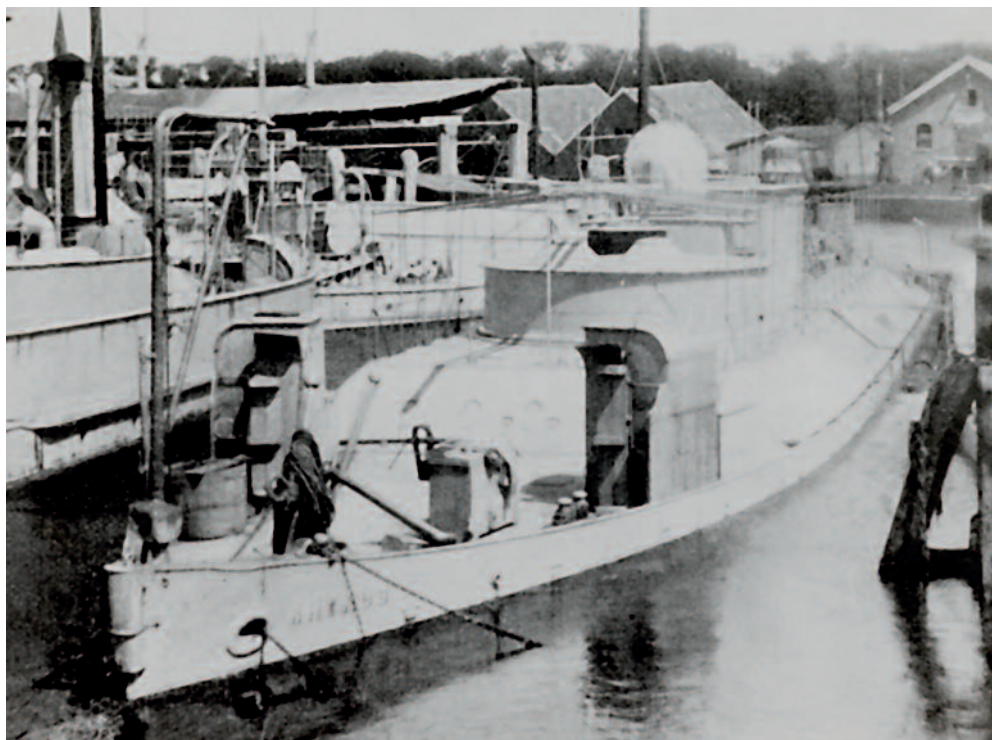
Hulpeloos

Bij toerbeurt patrouilleerden de monitors op de bovenrivieren. Ze stoomden de Waal op en af tussen Gorinchem en Pannerden, bevoeren Rijn en Lek tussen de Duitse grens en Rotterdam, en zakten de gehele Gelderse IJssel af tot voorbij Kampen om vervolgens terug

te stomen. Dat wil zeggen: als de waterstand van de rivieren het allemaal toeliet. De riviervaartuigen waren gestationeerd in Nijmegen. Daar was de enige haven aan de bovenrivieren waar het altijd voldoende diep was. Voor grote reparaties en periodiek groot onderhoud moesten de riviervaartuigen naar de marinewerf in Hellevoetsluis.

Symptomatisch voor de betrouwbaarheid en inzetbaarheid van de riviervaartuigen was het berichtje in de *Nieuwe Zutphensche Courant* van 24 juni 1896: ‘Gisteren namiddag passeerde alhier de monitor *Rhenus*, doch geraakte even beneden de brug defect, zoodat hij zijn reis niet verder kon doorzetten. Heden morgen werd hij op sleeptouw genomen en naar Nijmegen over gebracht.’

De grootste bedreigingen voor deze riviervaartuigen bleken namelijk niet vijandelijke troepen te zijn, maar lage waterstanden, ondiepten in de rivier, ijsgang, bruggen, het overige scheepvaartverkeer en falende techniek. Op 23 augustus 1893 had de *Merva* net de haven van Nijmegen verlaten voor een patrouillevaart op de Gelderse IJssel, toen het schip zich op het Pannerdensch Kanaal muurvast voer op een zandige ondiepte. Dagenlang bleef het schip hulpeloos liggen en gaf ‘van verre den indruk als wilde hij zich met vollen stoom een weg banen door het zand’, zoals een correspondent het uitdrukte.⁵ Maar ook bij hoog water liep het niet altijd even soepel. Op 26 juni 1894 lichtte de *Rhenus*, die ’s nachts voor Dieren had gelegen, om 9 uur het anker om in gezelschap van de *Mosa* verder de IJssel af te zakken naar Zutphen. Voor de verdere gebeurtenissen citeren we het logboek, waarin 1e luitenant ter zee J. Hosang het relaas van die dag nog optimistisch begon: ‘[. . .] Door het hooge water van de IJssel stuurt het schip goed en worden alle bochten



De *Rhenus* in het dok van de marinewerf in Hellevoetsluis. Hier brachten de vier monitors veel tijd door, niet alleen voor periodiek onderhoud, maar vooral ook voor reparatie van opgelopen averij. (collectie Nederlands Instituut voor Militaire Historie)

makkelijk gemaakt. 10u50 Bij het maken echter van een scherpe bocht een lange tegenliggende sleep ontmoetende, en de binnenbocht houdende loopen hier m/h voorschip in de wal, zwaaien i/d stroom rond, laten het anker vallen. Lichten daarna het anker (de sleep en Hr.Ms. Mosa gepasseerd zijnde), zwaaien door de stroom rond, doch komen daardoor achter lichtelijk geboeid. Brengen 2 werpen met trossen uit en slagen na enige moeite er in vlot te komen, zwaaien daarbij echter met vaart rond, zoodat een tros v/h zware stop breekt en de andere in sb schroef verward raakt. Ankeren. [?] en lichten de stopankers; klaren met eenige moeite de schroef v/d tros, waartoe de schroefas een

weinig wordt uitgevoerd en 2 man zich te water begeven. [. . .]’⁶

Ramsteven

De riviervaartuigen waren voorzien van een geduchte ramsteven. Vijandelijke pontonbruggen hebben ze er echter nooit mee kapot gevaren. Wel moesten meer dan eens de schipbruggen op de IJssel het ontgelden. Op 15 juni 1886 ramde de *Mosa* met grote kracht de brug bij Doesburg. Drie brugschepen werden compleet met bovendeck weggerukt, een ervan dreef ondersteboven in de rivier. Een gedeelte van de brug, die net verzwaard was met ijzeren balken ten behoeve van de stoomtram, viel over het voordek.⁷ De bemanning had de grootste moeite het schip weer los te werken. In de nuchtere woorden van 2e luitenant ter zee A. Gelderman, die het logboek bijhield, klonk het gebeuren als volgt:

‘[. . .] Willen den schipbrug bij Doesburg pas-



De IJsselbrug te Doesburg, genomen van af een kribbe; deze brug werd onlangs verlengd en is thans 110 M. lang; bovenstaande opname werd gedaan terwijl een sleepboot de opening door vaart.

De schipbrug in Doesburg bleek meer dan eens een niet te nemen hindernis voor de monitors. Op 15 juni 1886 veroorzaakte de *Mosa* grote schade aan de brug, die daardoor enige tijd gesloten moest worden voor het verkeer. (Streekarchivariaat De Liemers en Doesburg)

seeren, doch door verkeerde aanwijzing bakkenmeester aan de roergangers komt het schip niet recht voor het open gedeelte. Ong. 140 M voor den schipbrug lieten het stopanker achteruit vallen, sloegen volle kracht achteruit, doch konden de vaart niet stuiten, waardoor het schip tusschen het 2e en 3e schip van den linker oever doorging, zoodat eenige schade ontstond aan de houten verbinding dier schepen, en het beschotwerk op de bak beschadigd werd. Ruimen de vleet van de brug van de bak af, verstroomen, na achteruit op een hanepoot te zijn gaan liggen, door 2e werp sb anker uit te brengen, de stroom af, komen ten anker tussen de kribben beneden de schipbrug en meerden daar om twee ijzeren leggers van de stoomtram af te geven. [. . .]⁸

In 1908 ramde de *Mosa* opnieuw de brug bij Doesburg en ook de *Rhenus* had die zelfde brug al eens flink geraakt.⁹

Aanmeren aan de IJsselkade

De vaart van Nijmegen naar Kampen duurde gewoonlijk twee dagen. Terug, stroomopwaarts, deden de riviervaartuigen er meestal een dag langer over. 's Nachts werd er niet ge-

varen. De schepen meerden dan aan in Deventer of Zutphen. Hier werd ook proviand of steenkool ingenomen. Jaarlijks informeerde de commandant van het dienstdoende riviervaartuig schriftelijk bij het Zutphense gemeentebestuur waar hij het beste zijn vers vlees, groente en andere levensmiddelen kon inkopen voor het geval de schepen aanmeerden in Zutphen. Bereidwillig verstrekten B & W namen en adressen.¹⁰ Vaste ligplaatsen hadden de monitors niet aan de IJsselkade en ook werd hun komst niet kort van tevoren aangekondigd. Dat blijkt uit het logboek van de *Rhenus*.¹¹ Toen het schip op 25 juni 1895 in Zutphen wilde aanmeren, werd eerst een vlet naar de wal gestuurd om bij de havenmeester om een ligplaats te vragen. Andere keren werd er voor de nacht niet eens aangelegd aan de kade, maar ankerden ze op de rivier bij de Noorderhaven.¹²

Na de aanvaring met de schipbrug van Doesburg in juni 1886 vervolgde de *Mosa* haar reis. Op dinsdag 15 juni passeerde het schip om elf uur Zutphen op weg naar Kampen. Op de terugreis werd een stop gemaakt in onze stad. Vrijdag 18 juni meerde de *Mosa* tegen het middaguur aan aan de IJsselkade, even boven de spoorbrug. Ze bleef enkele dagen liggen en vervolgde haar reis naar Nijmegen pas op maandag 21 juni. Het zou geen rustig weekend worden.

Nadat de *Mosa* was aangemeerd, werden de



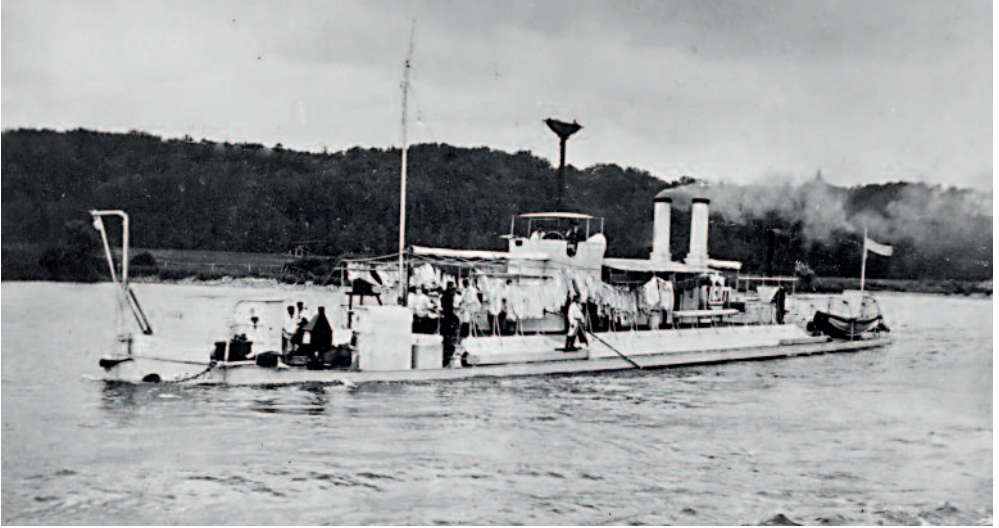
De *Mosa*, hier in Amsterdam. Om daar te komen zakten de monitors de IJssel af, voeren voorbij Kampen de Ketel op en staken vervolgens de Zuyderzee over. (collectie Nederlands Instituut voor Militaire Historie)

machines gestopt. Kranen en kleppen werden gesloten. Het schip werd zo veel mogelijk lens gepompt. Vijf matrozen – die bij normale dienst niets in de machinekamer te zoeken hadden – moesten helpen bij het droogmaken. Tegelijkertijd werden de overige matrozen aan het *lappen en naaien* gezet. Doordat het regende kon dat niet zoals gewoonlijk aan dek worden gedaan. Vervolgens werd het tussendeck schoon en droog gemaakt. Ondertussen onderzochten de commandant, 1e luitenant ter zee A. Frackers, en zijn tweede man, 2e luitenant ter zee A. Gelderman, een geval van diefstal, die 's nachts aan boord was gepleegd. De verdachte was matroos 3e klas Pasch. Om vijf uur 's middags ontvingen de opvarenden hun tractement en mochten daarna passagieren. 's Avonds om half negen stond iedereen weer present op het appèl. Bij zonsondergang werd de vlag neergehaald en om negen uur 's avonds werd taptoe geblazen. De gehele volgende dag – zaterdag – werd besteed aan een grondige schoonmaakbeurt van het schip. Er werd geschuurd met zand, de dekken werden gepoetst en ook de batterij werd flink onderhanden genomen. Stokers en machinisten pleegden onderhoud

aan machines en gereedschappen. Bij het droogmaken en het afnemen van de beschotten kregen ze opnieuw assistentie van een vijftal matrozen. Na theewater mocht de bemanning weer passagieren. Wat er daarbij precies is voorgevallen, zullen we niet meer te weten komen, maar 's nachts moest de matroos 3e klas J.M. Dikken naar het hospitaal gebracht worden 'wegens verwonding door de politie', zoals het logboek enigszins raadselachtig vermeldt.

Vreemde capriolen

Zondag ging het schrobben, poetsen en schuren verder. Ook de machinekamer werd grondig onder handen genomen, het water in de stoomketels op peil gebracht en de stookplaatsen in gereedheid gebracht voor het ontsteken van de vuren. Ziekenoppasser C.J. Könemann, die voor een boodschap de wal was opgestuurd, had een adresje te veel bezocht en kwam met een stuk in de kraag terug aan boord. Het kostte hem drie dagen hutarrest met waarneming van dienst. Om negen uur trad de bemanning aan in uitgaanstenuet. Na baksgewijze inspectie van schip, tuig en equipage mochten de mannen de wal op. De volgende dag kwamen er drie nieuwe matrozen aan boord. Ze waren afkomstig van het schroefstoomschip *Koninging Emma* en kwamen de plaats innemen van drie matrozen van de *Mosa* die naar de *Emma* waren overge-



De *Merva* op patrouillevaart, vermoedelijk op de Rijn. De kleding van de matrozen hangt te drogen of te luchten. (collectie Nederlands Instituut voor Militaire Historie)

plaatst. In de machinekamer waren ondertussen de vuren ontstoken en om 13.30 uur was het schip stoomklaar. Nadat de trossen waren losgemaakt en het stuurboordanker gelicht, stoomde de *Mosa* om 13.50 uur de IJssel op.¹³

Soms lagen er twee riviervaartuigen tegelijkertijd in Zutphen. Dat was bijvoorbeeld in juni 1894 het geval. Nadat de *Rhenus* op de ochtend van 26 juni net onder Dieren enkele vreemde capriolen had uitgehaald, waarbij lichte averij aan de stuurboordschroef was opgelopen, meerde het schip 's middag rond drie uur aan aan de IJsselkade in Zutphen. Even later arriveerde daar ook de *Mosa*, eveneens met problemen aan een van de schroeven. Met het achterschip was een stenen beschoeiing geraakt, waardoor een blad van de bakboordschroef was verbogen. Beide schepen konden de volgende dag weer verder.

Lang niet altijd maakten de Zutphense nieuwsbladen melding van het passeren van een riviervaartuig of het aanmeren aan de IJsselkade.¹⁴ Zelfs toen *Mosa* en *Rhenus* in juni 1894 tegelijkertijd in Zutphen aan de kade lagen, berichtten de *Zutphensche Courant* en

de *Nieuwe Zutphensche Courant* daar niets over. Huidige binnenvaartschepen zijn weliswaar veel groter dan *Isala*, *Rhenus*, *Mosa* en *Merva* waren, maar in hún tijd waren deze riviervaartuigen ongeveer de grootste schepen die men op de IJssel kon zien.¹⁵ Het moet dan ook bevestigend een niet alledaags schouwspel zijn geweest wanneer een monitor op de rivier voor Zutphen manoeuvreerde, daarbij uit beide schoorstenen dikke zwarte rookwolken uitbraakte, terwijl haar machines driftig stampden en dreunden, commando's klonken en matrozen luid roepend over het dek heen en weer renden. Menig voorbijganger op de IJsselkade zal ongetwijfeld geboeid hebben staan kijken naar het aanmeren of ontmeren van het riviervaartuig met zijn dreigende kanonnen. Zutphenaren die de rivier goed kenden, zoals binnenvaartschippers en beroepsvissers, zullen misschien hun hoofd hebben geschud bij het zien van het moeizame gemanoeuvreren van de logge strijkijzers.

Uit de vaart

De *Isala*, *Rhenus*, *Mosa* en *Merva* hebben zich gelukking nooit in een echte oorlog hoeven te bewijzen. Het valt moeilijk in te denken dat deze logge, trage en moeilijk te wenden schepen een moderne bewegelijke troepenmacht, zoals het toenmalige Pruisische leger, ook maar voor een ogenblik de overtocht over de IJssel hadden kunnen beletten. Net zo moei-

lijk valt het te geloven dat de drijvende strijkijzers, ondanks hun imposante boordgeschut, vertrouwen en gevoelens van veiligheid hebben ingeboezemd aan de inwoners van Zutphen en andere IJsselsteden.

In 1912 waagde de *Rhenus* zich nog één keer een eindje stroomafwaarts de IJssel af. Het schip bereikte Doesburg, wendde vóór de brug de steven en stoomde terug naar Nijmegen. Het was een van de laatste malen dat een monitor zich in de buurt van Zutphen vertoonde. Kort daarna zonk de *Rhenus* na een aanvaring met een vrachtschip op de Waal bij Beuningen. Herstel werd niet meer de moeite waard gevonden. De *Isala* en de *Mosa* waren toen al enkele jaren opgelegd. Kort na het vergaan van de *Rhenus* werd ook de *Merva* uit de vaart genomen. De IJssel en haar steden moesten het verder zonder nautische verdediging stellen.¹⁶ ●

Noten, bronnen en literatuur

1. Vestingwet van 28 april 1874.
2. Meer technische gegevens in: Jt. Mulder & W.F. Ruijgrok: *Pantserscheepen, pantserscheepen en monitors*. Emmen 2004.
3. Annie Romein-Verschoor: *Omzien in verwondering*. Deel 1. Amsterdam, 1970 (de vader van deze bekende historica was commandant op de *Mosa*).

4. *Nieuwe Tilburgsche Courant* 22 mei 1887.
5. *Het Nieuws van den Dag* 28 augustus 1893.
6. Nationaal Archief (NA), toegangsnummer 2.12.03, inv.nr. 3665.
7. *Zutphensche Courant* 18 juni 1886; *Nieuwe Zutphensche Courant* 19 juni 1886.
8. NA, toegangsnummer 2.12.03, inv.nr. 3174.
9. *Het Nieuws van den Dag* 5 juni 1908.
10. Regionaal Archief Zutphen, archiefnr. 2 (Gemeente Zutphen 1818-1919), inv.nr. 418 (Ingekomen stukken 1e halfjaar 1897, daarin: brief J. Daelens aan B & W 27 jan 1897).
11. NA, toegangsnummer 2.12.03, inv.nr. 3665.
12. *Nieuwe Zutphensche Courant* 30 augustus 1902.
13. NA, toegangsnummer 2.12.03, inv.nr. 3174.
14. Onder andere *Nieuwe Zutphensche Courant* 29 mei 1895, 26 juni 1895, 24 juni 1896.
15. Zie bijv. R. Martens & F.R. Looimeijer, *Binnenvaartscheepen*. Alkmaar 1977.
16. Onder druk van de toenemende oorlogsdreiging gingen er in de jaren dertig van de 20e eeuw opnieuw kanonneerboten op de bovenrivieren patrouilleren. Dit waren opgelapte, volledig verouderde marinescheepen, die aan dezelfde kwalen leden als de monitors: te traag en te kwetsbaar (bron: Mulder & Ruijgrok, t.a.p.).

Behalve de *Zutphensche Courant* en de *Nieuwe Zutphensche Courant* zijn de geciteerde kranten in april 2011 geraadpleegd op <http://kranten.kb.nl>.

Gebruikte marinetermen

baksgewijs: pelotonsgewijs, afdelingsgewijs

batterij: scheepsartillerie

beschot: scheidswanden tussen de diverse ruimtes

equipage: opvarenden met uitzondering van de officieren

hanenpoot: meerpaal

lappen en naaien: herstelwerkzaamheden aan kleding en uitrusting

lens: droog

SB: stuurboord

stop, stopanker: anker om schip korte tijd in rustig water vast te leggen

taptoe: signaal 'naar de kooien' (in dit geval de hangmatten)

thewater: avondeten, meestal brood met koffie

tractement: wedde, loon

tros: drie tot zes ineengevlochten touwen of kabels

vleet: tuigage

vlet: hier: roeiboot

werp: werpanker, licht anker