

nijvertijd



Negende nummer

Er gaat heel veel veranderen aan het Pothoofd, de IJsseloever gelegen tussen de Mr. De Boerlaan en de Wilhelminabrug. Dit gebied is een van de belangrijke projecten van het stadsbestuur om Deventer nog mooier te maken, zo geven ons de reclameborden aan. De bouwwerkzaamheden zijn druk gaande. Hier zullen 174 luxe appartementen verrijzen met een prachtig uitzicht op de rivier en de uiterwaarden.

Een goed moment voor ons om aandacht te vragen voor de geschiedenis van dit gebied en vooral voor de bedrijvigheid die hier in een relatief recente periode nog heeft plaatsgevonden. Centraal daarbij stond het transport en opslag van mensen en goederen over de weg en over het water in de 19e en de 20e eeuw. Met weemoed zullen oudere Deventenaren nog terugdenken aan het prachtige, grootschalige graanpakhuis (gebouwd door Van der Lande), dat hier nog tot 1973 ter plaatse van het intussen weer ontruimde tijdelijke parkeerterrein bij het bruggetje heeft gestaan. Als we dat enorme gebouw op die plek nog eens hadden!



Gedane zaken nemen geen keer. Een aansporing temeer om zuinig met het nog aanwezige industriële erfgoed in Deventer om te gaan. Daarvoor staan we als stichting op de bres. Minder fraai was overigens de bebouwing van de N.V. Deventer Overslagbedrijf tegenover het Knutteldorp met zijn solo's, hijskranen en loodsden, die eveneens tot de zeventiger jaren het beeld in dit gebied beheerste. Ook dat beeld zal bij velen nog op het netvlies staan.

Het buurtgebouw voor wijk 16 is nog (als enig gebouw) overgebleven uit de tijd dat hier de trams en stoomboten vertrokken. U leest in deze Nijvertijd over wat zich afspeelde op deze echt Deventer plek, waar zelfs plantensoorten naar genoemd zijn.

Wij danken hierbij onze leden, die de basis hebben gelegd voor deze publicatie. Onderzoek is immers ook ons doel! Zo zullen straks ook in dit gebied de verschillende ontwikkelingsperiodes van onze stad herkenbaar zijn. Met de nieuwe woonbebouwing treedt een nieuwe bloeiperiode aan waarbij van de ligging van dit gebied weer kan worden geprofiteerd.

Ik wens u veel leesplezier.

Gijs van Elk, voorzitter.



De stichting Industrieel Erfgoed Deventer, kortweg SIED genoemd, is opgericht in juli 1995.

Doel is het behoud van industrieel erfgoed in Deventer en omgeving. Ons werkgebied omvat de gemeenten Bathmen, Deventer, Diepenveen, Gorssel, Holten, Lochem, Olst, Raalte en Voorst.

Gegevens vastleggen, historisch onderzoek doen en daarover publiceren zijn belangrijke onderdelen van ons werk.

We organiseren excursies, bijeenkomsten en lezingen en geven advies op het gebied van hergebruik van industrieel erfgoed.

Natuurlijk zetten we ons in voor hergebruik van monumenten van bedrijf en techniek.

Voor het uitvoeren van deze activiteiten hebben we de werkgroep Behoud, de werkgroep Onderzoek en de werkgroep Publiciteit. Kortom: een actieve club met enthousiaste vrijwilligers die zich inzetten voor het industrieel erfgoed in Deventer en omgeving.

Voor meer informatie kunt u onze brochure aanvragen, bel (0570) 641151 of mail info@sied.nl.

U kunt ook onze Internetsite bezoeken: www.sied.nl



1920, Havenkraan, 3 tons, 21 meter zwaaï

Het moet in vroeger dagen een drukte van belang zijn geweest aan de kade van dit nu enigszins verlaten gebied: passagiers stapten er in de tram of scheepten zich in op een van de vele schepen die geregelde diensten onderhielden op verschillende steden. Deze bloeitijd van het Pothoofd viel na trekschuit en diligence en voor auto en vrachtwagen.

Het Pothoofd, oorspronkelijk een onderdeel van de toegang tot de vesting, ligt op een eeuwenoude dijk, aan de noordkant eindigend bij de ingang van de (vroegere)binnenhaven. Vanouds reisde men hier langs de rivier in de richting van Zutphen en omdat het Pothoofd net buiten de vesting lag, mocht er niet of nauwelijks gebouwd worden (in tegenstelling tot de Raambuurt), totdat de verdedigingswerken na 1874 mochten worden geslecht.

Het begin

In 1856 werd de oude brug over de havenmond vervangen door een voor die tijd moderne, ijzeren draaibrug, een nieuw systeem, ontwikkeld door de Engelse ingenieur Stephenson



Ingang van de haven

en gebouwd door 'A. J. Enthoven en Co, fabrikanten te S'Hage'. Deze verbinding heeft bijna een eeuw dienst gedaan! De mooie plek bij de brug, met zowel uitzicht op de IJssel als op de haven en de stad, voorzien van schaduwrijke bomen werd de 'Jodenworp' genoemd, omdat zij op Sabbath 'niet over stromend water mochten gaan' en dus het Worpplantsoen niet mochten bezoeken. Op de uiterste punt van het Pothoofd stond het kloke woonhuis van directeur Bloemendal van de gelijknamige machinefabriek (nu automuseum hoek Sluisstraat).

Ernaast was in 1863 een overdekte vismarkt opgericht, die in 1889 werd vervangen door een fraai ontwerp van stadsarchitect Mullock Houwer, met gietwerk van Nering Bögel. Er werd vis uit zowel de rivier als de Zuiderzee verhandeld. In 1922 werd de verkoop in

Korte aan de

dit gebouw beëindigd.

Bij de bouw van de Wilhelminabrug in 1939 werden zowel het woonhuis als de vismarkt gesloopt, terwijl de brug over de haven nog enkele jaren in gebruik bleef.

Waar nu de panoramaflat vlak naast de brug staat, werd in 1882 het De Weerds gesticht gebouwd voor behoeftige en bejaarde schippers, mogelijk gemaakt door een schenking van de gezusters De Weerd. In november 1944 verwoestte een geallieerde bom het



Vismarkt. Ontwerp: Mullock Houwer (1889). Afgebroken in 1939

thuis; van de in 1960 gebouwde flat zijn de onderste twee verdiepingen nog steeds gereserveerd

voor schippers.

Nog in 1973 is het prachtige pakhuis gesloopt, dat ter hoogte van het bruggetje over de

Stoombootdienst
Deventer - Kampen - Amsterdam
Olst - Veenendaal - Willebroek

Buitengracht stond. Het was in 1887 gebouwd als graanpakhuis in opdracht van de firma Van der Lande naar een ontwerp van



Pakhuis, gebouwd in 1887 voor Noury & Van der Lande. Gesloopt in 1973

Steeds meer bedrijvigheid
Naast het laden en lossen en het passagiersverkeer per boot kwamen er ook tramwegen. In 1881 nam het bestuur van de Nederlandse Maatschappij tot Bevordering der Nijverheid het initiatief tot de oprichting van

bloei van bedrijvigheid de Pothoofd

architect te Riele. Na glashandel Wernink was het laatstelijk in gebruik bij firma Kappelle, die aan de kade in 1940 ook een silo oprichtte.

Stoombootdiensten

Op 9 september 1838 verscheen voor de verbaasde ogen van de Deventenaren een geheel nieuw vaartuig op de IJssel, volgens sommigen 'een griezelig verderfdreigend vuurschip'. 'Het was de 'Drusus', die de eerste stoom-

de eerst helft van de 20e eeuw waren er talloze beurtschippers die eerst met zeilvoerende zompen en later met ijzeren stoomschepen op vaste routes vracht en passagiers vervoerden. Ook in Deventer waren verschillende maatschappijen actief, die vrijwel alle hun aanlegplaats hadden 'tusschen de Vischmarkt en het lunet'. De familie Van Egmond was een van de bekendste: vele telgen hebben in de loop der tijd met andere firmanten gevaren. Huis en kantoor waren gevestigd in het pand naast het De Weerds Gesticht. In 1865 bracht de Deventer Stoomboot Maatschappij twee schepen in de vaart op Rotterdam: de raderboot Paul van Vlissingen en een met schroefbladen genaamd 'Gouverneur Generaal Duymaer van Twist'. Het stoomschip had natuurlijk als voordeel een betrouwbare, niet van de wind afhankelijke dienstregeling, maar een nadeel was er ook: door de grotere diepgang moest stroomopwaarts soms in Deventer worden overgeladen.

De vervoerstarieven bleven door de grote concurrentie erg laag. In 1893 kwam er zelfs een nachtboot, de Daventria. Passagiers konden boeken bij de kantoor-tjes, die tussen de 'straatweg' en de wal werden gebouwd. Er verzezen ook kleine loodsen en een 'hijschpaal'.

Na de tweede Wereldoorlog kwam aan al deze drukte binnen enkele jaren een einde.

STOOMBOOTDIENST
DEVENTER - KAMPEN - AMSTERDAM
OLST - VEENENDAAL - WILLEBROEK

wat zou leiden tot de Gelders-Overijsselse Spoorweg Maatschappij (G.O.S.M.). Naast Deventer en verscheidene gemeenten werd ook aan particulieren gevraagd geld te lenen voor de aanleg van een stoomtramverbinding tussen Deventer en Borculo. Ongeveer waar de garage van firma Pouw heeft gestaan bevond zich aanvankelijk de remise, van waaruit de tram eerst achteruit reed tot aan de Vismarkt en daarna langs het tramstation over de Koerhuisbeek naar Epse en zo de Achterhoek in. Vanaf 1885 werd de afstand naar Borculo met de toegestane snelheid van 15 km, later zelfs 20 km per uur overbrugd. Toch voorzag de tram in een behoefte: het goederenvervoer steeg tot 39.000 ton in 1909 en honderden passagiers togen ermee naar de markt en op zondagmiddagen naar de bossen.



bootdienst ging verzorgen tussen Amsterdam en Keulen. In de tweede helft van de 19e en



1910. Geheel rechts L. van Egmond, directeur



Omdat de draaibrug over de haven de locomotief niet dragen kon, werd een paardetram ingezet om de reizigers via de Brink naar station Staatsspoor te brengen. Al in 1904 werd deze verliesgevende paardentracie beëindigd.

In 1926 werd de tramlijn van een andere particuliere maatschappij, de 'Zutphen-Emmerik' naar Deventer verlengd en tevens een nieuw gezamenlijk emplacement aangelegd langs de Zutphenselaan met remise en station. Dit als enige overgebleven gebouw fungeert nu als wijkgebouw voor wijk 16. Omdat beide ondernemingen verschillende spoorbreedten voerden, moest het gemeenschappelijke traject tot de splitsing

bij Epse (de Pessink) driesporig worden uitgevoerd. De rit naar Zutphen nam nu nog maar 30 minuten!
Desondanks werd spoedig de vrees van velen bewaarheid: de Al in 1931 ging de bus rijden naar Borculo. De G.O.S.M. werd overgenomen door de Gelderse Tramwegen te Doetinchem en nog voor de oorlog stopte het passagiersvervoer.

Het Overslagbedrijf

Hoewel in 1927 de nieuwe haven aarzelend in gebruik werd genomen, richtte de gemeente twee jaar later samen met Verschure te Amsterdam en Van der Schuyt te Rotterdam een semi-overheidsbedrijf op met als doel 'massagoederen uit schepen over te laden in tram- en treinvagons (en andere wagens)'. Het gemeentelijke industiespoor werd daartoe via de mr. De Boerlaan doorgetrokken tot

langs de IJssel, er verschenen twee op rails lopende kranen (van 3 en van 6 ton) en er werden twee flinke opslagloodsen en een silo gebouwd. Pas toen na de oorlog de industriële activiteiten in de haven een hoge vlucht namen en de vrachtauto het vervoer per spoor verdrong, werd in 1969 het



Ca. 1935. Gedeeltelijk gedempte haven

Overslagbedrijf gesloten en een jaar later verdwenen kranen en loodsen uit het gebied. Weldra zal rustig en riant wonen de plaats innemen van de eens zo uitgebreide bedrijvigheid van laden, lossen, opslaan en vervoeren.



Ca. 1935. Links het woonhuis van de directeur van machinefabriek Bloemendal, rechts de achterkant van de Vismarkt. Op deze plek ligt nu de Wilhelminabrug

Bronnenonderzoek

De tekst in dit nummer is van Ipe de Graaf. Hij heeft daarbij o.m. de volgende bronnen geraadpleegd:

- Gemeente archief Deventer.
- 'Straat in beeld', Deventer Dagblad. 1982.
- 'Deventer, zo was het', René Berends. 2001.
- 'Hoe Deventer vroeger spoorde'. 1982.
- 'Deventer en hare Nijverheid'. 1931.
- 'Van Handelskade tot Pothoofd', Van Baalen en Oltheten. 2001.

Fotomateriaal:

met dank aan Gemeente archief.

Colofon

Nijvertijd is een halfjaarlijks verschijnend bulletin van de Stichting Industrieel Erfgoed Deventer (SIED), bestemd voor donateurs en andere betrokkenen en geïnteresseerden. Donateur kan men worden door overmaking van: € 15,- (of meer) voor particulieren, € 25,- (of meer) voor organisaties, € 50,- (of meer) voor bedrijven op rekening 65.56.06.459 van de ING Bank Deventer of Postbankrekening 415141 t.n.v. de Stichting Industrieel Erfgoed Deventer. Adres: Rozenstraat 39, 7419 BA Deventer. Vormgeving: reclameadviesbureau Allison Deventer.