

nijvertijd



Deventer was een belangrijke nijverheidsstad, vanwege haar ligging aan het water maar ook - in de industriële bloeitijd - door die aan het spoor. De bedrijfsterreinen Raambuurt, Pothoofd en Bergweide hadden een fijnmazig net van spoorverbindingen. In de jaren twintig van de vorige eeuw kwam daar wegvervoer bij. Dat was destijds een belangrijk voordeel in de concurrentiestrijd met andere industriesteden.

In de Bergpoortstraat waren de drie transportmethoden tegelijkertijd beschikbaar. Aan de kant van de Buitengracht lagen schepen; aan de oostkant, met onder meer het pand van Ten Hove, reden goederenwagens en vrachtwagens. In de Bergpoortstraat is ter herinnering aan het bedrijfsspoor in het trottoir een stuk rails teruggebracht.

Het water- en het wegtransport zijn gebleven. De spooransluitingen zijn er niet meer omdat bedrijven er geen gebruik meer van wilden maken. Het wegverkeer was flexibeler en sneller.

Het bestaan van het industriespoor is tot 2003 gerekend door de afvoer van huisvuil naar de VAM in Wijster. Velen zullen zich nog de knalgroene wagens herinneren. De SIED heeft in

2000 aandacht aan het spoor besteed door een stoomtrein over de Industriegeweg te laten rijden.

Uiteindelijk viel het doek voor het bedrijfsspoor. Slechts een paar stukjes ontkwamen aan de snijbranders door de inzet van enkele mensen. De kans om bij herinrichting de belangrijke rol van het spoor zichtbaar te houden, was verkeken.

De geschiedenis van deze ooit zo belangrijke succesfactor van de Deventer industrie valt nu nauwelijks meer waar te nemen. In dit nummer leest u over de plaatsen waar het spoor nog te zien is. Het behoud van deze laatste restanten is echter niet gewaarborgd. De SIED blijft alert op het behoud ervan.

Maar er is ook goed nieuws: de spoorrails die uit de Hanzebrug zijn gehaald, zijn bij de SIED opgeslagen om later een nieuwe bestemming in het Havenkwartier te krijgen. Dit nummer van Nijvertijd brengt deze geschiedenis van het bedrijfsspoor weer tot leven en draagt daarmee bij aan het behoud van de laatste herinneringen daaraan.

Eric Giesbers

27

JAARGANG 15 | DEC 2011

De Stichting Industrieel Erfgoed Deventer is opgericht in 1995. Doel is het behoud van industrieel erfgoed in Deventer en omgeving. Ons werkgebied omvat Bathmen, Deventer, Diepenveen, Olst, Twello, Voorst en Wijhe. Gegevens vastleggen, historisch onderzoek doen en daarover publiceren zijn belangrijke onderdelen van ons werk. Wij organiseren excursies, bijeenkomsten en lezingen en geven advies over hergebruik van industrieel erfgoed. Natuurlijk zetten we ons in voor hergebruik van monumenten van bedrijf en techniek. Voor meer informatie: bel (0570) 615838 of mail info@sied.nl. U kunt ook onze website bezoeken: www.sied.nl.

Foto:
De VAM-trein op de
Mr. H.F. de Boerlaan,
2000

Bedrijfsspoor

Sporen naar bedrijven



Nadat in 1887 de lang verwachte spoorlijn over de IJssel was geopend, werd railvervoer voor Deventer steeds belangrijker. Het was een welkome aanvulling op het vervoer over water. In 1855 was de Buitengracht bij de Raambuurt onderdeel geworden van het Overijssels kanaal. Maar pas tijdens de sloop van de vesting (1880-1900) ontstond de mogelijkheid om langs een ander deel van de Buitengracht schepen af te meren: de Handelskade werd aangelegd. Vanaf 1889 konden de bedrijven die zich daar vestigden aan de achterkant ook gebruikmaken van het eerste industriespoor.

De volgende stap was de verbinding tussen het goederenemplacement van de Staatsspoorwegen (boven de Veenwegtunnel) en het Pothoofd, waar goederenoverslag in en uit schepen op de IJssel kon plaatsvinden. De gemeenteraad nam op 6 december 1915 het beginselbesluit daarvoor, maar er was heel wat voorbereiding nodig voor de rails gelegd waren. Waar nu het SVB-gebouw staat, was toen de Turfhaven die gedempt moest worden. Het Overijssels kanaal, dat toen nog langs de Snijpelingsdijk de stad naderde, werd verlegd zodat het in de Buitengracht ging uitmonden ter hoogte van het huidige gebouw van Monuta.

Een nieuwe, zware basculebrug moest ook de trein kunnen dragen. Tenslotte was ter-



Boven: Elektrische hefbrug over monding haven (1926)
Rechts: Opening bedrijfsspoor (1925)



reinophoging nodig, want het tracé liep door de laaggelegen Bergweide.

Verskillende visies

Maar toenmalig wethouder van Gemeentewerken Mr. H.F. de Boer keek anno 1915 veel verder. Hij zag een uitgebreid havengebied voor zich, waar in de stad klemzittende bedrijven konden uitbreiden en waar nieuwe zich konden vestigen. In De Boers visie pasten zelfs meerdere havenarmen, met langs het water aan te leggen bedrijfsspooren. De burgerij en ook veel raadsleden konden het zich niet voorstellen: zoveel grond en zulke grote werken, dat zou toch nooit rendabel zijn?

Het draaide zelfs uit op een heftige ruzie met de directeur Gemeentewerken, die tot in de krant werd uitgevochten. Krediet kwam daardoor maar mondjesmaat los, maar toch

werden op 25 februari 1925 het spoor naar het Pothoofd en (het eerste deel van) de haven officieel geopend. De feesttrein – voor één keer met passagierswagons – reed vanaf het rangeerterrein over de Mr. H.F. de Boerlaan (ook deze naam van een nog zittende wethouder gaf aanleiding tot luid gekrakeel) langs het net gebouwde Knutteldorp naar het Pothoofd. Ter hoogte van het pakhuis van Kappelle (bij het bruggetje in de Buitengracht) stapten de genodigden over op een boot voor een tocht naar de haven. Het schip voer de nieuwe havenmond in en passeerde de elektrische hefbrug in de Mr. H.F. de Boerlaan, waarover de tramlijnen naar Zutphen en Borculo liepen, en het goederenspoor naar de Gemeentelijke Gasfabriek en de fabrieken van Noury en Van der Lande. Via (het begin van) het Basiskanaal kwamen de genodigden in de voorlopig enige havenarm. Met een kade: de Zuiderzeestraat. De hoogwaardigheidsbekleders hielden enkele toespraken over het belang van de nieuwe werken.

Maar nog steeds zette de gemeente zijn kaarten in de eerste plaats op bedrijvigheid



Het bedrijfsspoor in de Bergpoortstraat, 2008

Onder: Kazernestraat met hefbrug over de Buitengracht (1926)



aan de IJsseloever: in 1929 startte het Deventer Overslagbedrijf met enkele kranen en opslagloodsen aan het Pothoofd, waar nu de appartementengebouwen staan.

Moeizame exploitatie

De spoorlijn was eigendom van de gemeente Deventer. Die zorgde voor de infrastructuur; de NS verzorgde met goederenwagons het vervoer naar en van de bedrijven. Gedurende zijn bestaansperiode van ruim 75 jaar hebben meer dan 100 bedrijven gebruik gemaakt van het bedrijfsspoor. Sommige grote bedrijven hadden een eigen aansluiting: Noury & Van der Lande, Thomassen & Drijver, Nefit, de Condensfabriek, de VAM, Polygas en de Sallandsche elevator maatschappij (Granaria). In het beginjaar 1925 reden 1.562 wagons over de lijnen. De gemeente kreeg van de NS een

vergoeding per wagon. Een deel van het onderhoud van het spoornet kon Deventer daarmee bekostigen. De verwachting was dat de onderhoudskosten bij 7.000 wagons per jaar gedekt zouden zijn. Het hoogste aantal werd in 1956 gehaald: 6.893 wagons. De gemeente heeft altijd een tekort op het bedrijfsspoorbedrijf moeten boeken.

Uitbreiding

In 1945 verscheen het Rapport Verbetering Industriehaven. Dat leidde tot een nieuwe uitbreiding van de haven en dus ook van het bedrijfsspoor. Op de brug bij de Prins Bernardsluis die in 1951 gereed kwam, was geen plaats meer voor railvervoer. Om de Gasfabriek en Noury te kunnen bereiken, werd de spoorlijn omgelegd via de Industrieweg en de Hanzeweg. Door de verbinding van het Basiskanaal met het Overijssels kanaal ter hoogte van de huidige Snippelingsbrug (bij bouwcenter Klosters) was een nieuwe brug noodzakelijk om de Zutphenseweg te bereiken. Dat werd de Hanzebrug, die al in 1948 in gebruik werd genomen. Door de economische voorspoed vestigden zich meer bedrijven op de Bergweide, waarbij het bedrijfsspoor een aantrekkelijke factor was.

In de jaren zestig beleefde het bedrijfsspoor zijn hoogtepunt wat betreft aansluitingen en vervoer; het net was in die tijd het grootst. Inmiddels waren de onderhoudskosten gestegen: er was soms maar net genoeg geld om de sporen berijdbaar te houden.

Basculebrug over het Overijssels kanaal (ca 1970)



NS loc 6406 in de Industriestraat (1992)

DE DRAAISCHIJF

Een bijzondere spoorlijn was die naar Ten Hove/Wijers in de Bergpoortstraat. Nadat een trein vanaf de Mr. H.F. de Boerlaan over de toenmalige hefbrug over de Buitengracht was gereden, moest de rechte hoek van de Kazernestraat naar de Bergpoortstraat genomen worden via een draaischijf. Dat ging niet altijd goed: er zakte soms een wagon doorheen.



T&D wagon bij het rangeerterrein (1980)

Bovendien viel in 1969 het doek voor het Overslagbedrijf; de ruime haven met de sluis waren aantrekkelijker voor bedrijven. Vervoer over weg en over water werden steeds grotere concurrenten. Maar gelukkig kwam er soms ook nieuw aanbod. Zo liet Thomassen & Drijver blikrollen vervoeren in speciale T & D-wagons met een donkerblauw zeil aan de zijkanten. De firma Granaria kreeg een spooransluiting voor de aanvoer van graanproducten en Nefit (de voormalige Fitting fabriek) liet cokes aanvoeren per trein.

Uitbreiding

In de jaren zeventig komt er meer aandacht voor het milieu. Omdat Deventer nog steeds een industriestad is en de hoeveelheid huishoudelijk afval door de welvaart flink groeit, vraagt de verwerking van afval om een andere oplossing. De gemeente heeft te weinig mogelijkheden of grond om het in eigen beheer te laten verwerken. Zo ontstaat het plan om bedrijfs- en huishoudelijk afval door de Vuil Afvoer Maatschappij (VAM) te laten verwerken. In 1972 wordt daarvoor een overlaadstation gebouwd aan de Schonenvaarderstraat met een aansluiting op het industriespoor langs de Kamperstraat/ Industrieweg. De groene

VAM-treinen bepalen al gauw het beeld op het bedrijfsspoor, vooral op de Mr. H.F. de Boerlaan waar het verkeer vaak moet wachten tot de lange trein is gepasseerd.

Vanaf 1992 houdt het vervoer naar en van T&D, Nefit en Granaria op en blijft alleen het VAM-vervoer over. Daardoor blijft de lijn nog tien jaar bestaan, maar het gebruik ervan wordt onhoudbaar vanwege het steeds drukere verkeer.

In de Bergpoortstraat is een stuk spoor ingepast in de heringerichte straat. Tussen Hogeschool Saxion en het ROC ligt in de oprit naar het emplacement nog een stuk rails met een stootblok. Op de hoek Industrieweg/ Hanzeweg bevindt zich een stuk spoor met een wissel; dit kan hopelijk worden ingepast in de plannen voor het Havenkwartier. Zo blijft nog iets behouden van het bedrijfsspoor, dat vroeger de sfeer naar en in de Bergweide zo sterk bepaalde.

Er is nog gestudeerd op een andere verbinding met het overlaadterrein; dat zou kunnen door een aftakking in de spoorlijn Zutphen-Deventer en langs de Zweedsestraat. Maar de investeringen blijken te hoog.

In de jaren negentig worden plannen gemaakt voor de revitalisering van het industrieterrein Bergweide. De industriespoorlijn past niet meer in de verkeersafwikkeling en de ruimte van de rails kan beter worden gebruikt. Alleen de VAM rijdt nog over het bedrijfsspoor, maar hergebruik van afval neemt toe en er komt samenwerking met andere gemeenten op gang; uiteindelijk blijken vrachtauto's het meest rendabel voor afvalvervoer. De laatste VAM-trein rijdt op 9 mei 2003; daarmee houdt het gebruik van het industriespoor na 78 jaar op. Enkele jaren later worden de rails opgeruimd, met rijks subsidie voor het revitaliseren van oude industrieterreinen.

Bronnen

- Deventer Dagblad 27 september 1921
- De haven-, uitbreidings- en spoorplannen voor Pothoofd en Bergweide
- Met dank aan SAB

Colofon

Tekst: Arno Dijkhof en Ipe de Graaf
Fotografie: Roef Ankersmit en Theo de Kreek
Redactie: Ipe de Graaf, Marja Kroef en Janleo van de Laar
Vormgeving: Pieter Ellens
 Allison grafische vormgeving
Drukwerk: Ovimes

Nijvertijd is een halfjaarlijks verschijnend bulletin van de Stichting Industrieel Erfgoed Deventer (SIED), bestemd voor donateurs en andere betrokkenen en geïnteresseerden. Nijvertijd is gratis te downloaden op www.sied.nl

ISBN 1388-2759

Donateur

Donateur kan men worden door overmaking van:

€ 15 (of meer) voor particulieren

€ 25 (of meer) voor organisaties

€ 50 (of meer) voor bedrijven

€ 250 (of meer) voor 'Vrienden'

op bankrekening 415141

t.n.v. Stichting Industrieel Erfgoed Deventer.

Adres: Huenderkolkweg 8, 7427 RA Deventer.

Vriend van de SIED

De SIED heeft een bijzondere relatie met een aantal donateurs, die we Vriend van de SIED noemen. Voor de Vrienden gelden extra faciliteiten: het logo prominent op de website en vermelding in Nijvertijd.

De Vrienden van de SIED zijn:

ABN AMRO

Ardagh Groep

BAM Woningbouw Deventer

Deventer Kring van werkgevers

Eno Zorgverzekeraar

Ten Hag Groep

Rentree

Saxion Hogescholen

Schaap Bliksembeveiliging en ontstoringstechniek

Soils milieudadviesbureau

Tauw

Witteveen + Bos



www.sied.nl