

nijvertijd



Tweeëntwintigste nummer

In september 1858 voer het eerste schip tussen Deventer en Lemelerveld in het splinter-nieuwe Overijssels Kanaal. Aangekomen in Deventer, werd de vrachtboot, klein voor onze begrippen, geschut in de Pothoofdsluis bij de huidige Sluisstraat in de Raambuurt. Het kanaal liep door de Buitengracht en voor dat sluisje was een gedeelte van de Buitengracht gedempt. Precies 150 jaar geleden.

Een mooie aanleiding voor de redactie om een artikel in Nijvertijd aan het jarige Overijssels Kanaal te wijden. In Deventer is de verjaardag van het kanaal tot nu toe wat ongemerkt voorbij gegaan. Dat is elders in Salland - in Raalte en Lemelerveld - wel anders. Daar is uitgebreid aandacht besteed aan het 150-jarig bestaan van het kanaal.

Door de Stichting Sallandus zijn gedurende het afgelopen jaar allerlei activiteiten rond het kanaal georganiseerd (wie hierover meer wil weten, zie www.onskanaal.nl).

In Deventer is er geen drukte rond de 150-jarig bestaan van het kanaal geweest. Ten onrechte. Het kanaal is ook voor Deventer van betekenis geweest, zoals u in dit nummer wel zal blijken.



Ik maak van de gelegenheid gebruik om uw aandacht te vragen voor enkele actuele zaken die met het Deventer gedeelte van het kanaal verbonden zijn, het gedeelte tussen Klosters en de Sluisstraat. Ik doel op de

eerste plaats op het Pothoofdsluisje dat in de periode van 1853 tot 1953, precies een eeuw, de verbinding vormde tussen de Oude Haven (en de IJssel) en het Overijssels kanaal. Bij de voorbereiding van het plan Pothoofdspark hebben wij nog overwogen om het Pothoofdsluisje terug te brengen, maar dat hebben we niet gedaan. Wij hebben gekozen voor het herstel van de Buitengracht ter plaatse. De gracht was sinds de 17e eeuw een wezenlijk onderdeel van de vestinggracht rond de historische binnenstad. De herkenbaarheid van het tracé van het Overijssels Kanaal vanaf Klosters via Monuta tot de Sluisstraat wordt flink aangetast door de aanwezigheid van woonboten, vooral in het gedeelte vanaf Klosters tot de Hanzeweg. Ook het aanzien van het bedrijventerrein lijdt hieronder. Jammer, maar die ontwikkeling zal niet meer te keren zijn. Vrij recent is op de hoek Hanzeweg/Snipperlingsdijk nog een stukje van het kanaal gedempt. Het zou voor de herkenbaarheid en het verband in de loop van het kanaal goed zijn om hier het gedempte deel - tot vlak voor de nieuw aan te leggen kruising - terug te brengen. Het water zal het aanzien van de stad op deze plek ten goede komen.

Ik wens u veel leesplezier.
Gijs van Elk, voorzitter.

De Stichting Industrieel Erfgoed Deventer, is opgericht in juli 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.

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 meer informatie: bel (0570) 641151 of mail info@sied.nl.

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

Vriend van de SIED

BAM Woningbouw Deventer
Deventer Kring van Werkgevers
Ten Hag Groep
Impress
Rabobank Salland
Rentree
Saxion Hogescholen
Schaap Bliksembeveiliging en
Ontstoringstechniek
Smurfit Kappa Zedek
Tauw
VHGP Architecten



22

150 jaar kanaal

(vanuit Zwolle)daar eindigt. Pas in de jaren '60 bereiken de spoorwegen Twente. Bovendien wordt het kanaal zo aangelegd dat het door de veengebieden van Noord-Oost Overijssel loopt. Daarvan zou ook Deventer profiteren, via de zijtak vanaf Lemele langs Raalte naar onze stad. In 1850 gaat de Overijsselsche Kanaal Maatschappij (OKM) van start.

Het kanaal bereikt Deventer

De aanleg van het kanaalvak Lemelerveld-Deventer verloopt voorspoedig, op één incident na: landeigenaren bij Raalte willen hun grond niet verkopen aan de OKM. De maatschappij denkt erover het kanaal Oostwaarts te verleggen, maar dat kost f. 20.000 meer. Bovendien moet men uiterlijk in 1858 klaar zijn, dat was een voorwaarde in de concessie. Op de reeds onteigende gronden wordt dan ook alvast gegraven, uiteindelijk door een 'legertje' van 700 arbeiders. De rechter wijst de Raaltenaren uiteindelijk een lagere vergoeding toe dan de OKM had aangeboden...

Bij de Snippeling bouwt men in 1855 naast de ophaalbrug in de Holterweg ook een schutsluis. Vanaf dit punt volgt het kanaal tot de Buitengracht de bedding van de (gekanaliseerde) Schipbeek langs de Snippelingsdijk. Vlak voor de haven ligt sinds 1853 de Pothoofdsluis, waarlangs de schepen via de haven de IJssel bereiken. Op 7 september 1858 varen de eerste schepen. In 1888 bouwt men nog de



Nieuwe route van het kanaal in de twintiger jaren van de vorige eeuw. In Bij dit kruispunt staat de dukdalf nog in het water van de buitengracht, a



Kanaalbrug bij Schipbeek bij de firma Trip (later Klosters) 1940.

VOOR DE
KANALEN
EN DAARTOE BEHOORENDE WERKEN DER
OVERIJSSELSCHER
KANALISATIEMAATSCHAPPIJ.

Als in de eerste helft van de 19e eeuw de textielindustrie in Twente opkomt, zijn de verkeersverbindingen nog slecht: de mulle of

modderige landwegen en de oude vaarwegen met hun wisselende waterpeil konden het steeds drukker vrachtverkeer niet aan. Weliswaar worden met steen verharde 'straatwegen' aangelegd, zoals van Deventer naar Oldenzaal in 1827, maar daarop wordt tol geheven. Zo liggen in 1839 de vervoerskosten van steenkool uit het Duitse Ibbenbüren voor de 'Enschedesche Stoomspinnerij' over de weg drie maal hoger dan die van de brandstof zelf.

Meerdere plannen voor kanaalverbindingen worden aanbesteed, maar steeds te kostbaar geacht door de Provincie, die tenslotte haar kaarten op de spoorwegen zet: in 1843 ontstaat de 'Overijsselsche Spoorweg Maatschappij'. Maar twee jaar later blijken de aanlegkosten van het spoor te hoog en de Maatschappij verdwijnt weer. Nu handelt de Provincie snel: de landmeters Staring (zoon van de dichter) en Stieltjes onderzoeken de 'staat der waterleidingen en waterlossingen en de middelen om derzelve te verbeteren'. Bij het kanaalplan dat hieruit voortkomt, valt op dat van de Twentse steden alleen Almelo in de kosten bijdraagt, zodat het kanaal

Overijssels en Deventer

Overijssels Kanaal rond 1920.



OVERIJSSCHE KANAAL - MAATSCHAPPIJ.

Raambrug, die nu weer naar de oorspronkelijke tekeningen is hersteld; ernaast staat een nog bestaand sluiswachtershuis uit hetzelfde jaar.

graven van een KANAAL van den mond der Steenwetering bij de Linthorsterbrug tot aan de Rivier de Regge, bij de Kade, uitmakende eene lengte van 19100 Ellen, met het maken van rijwegen, jangpalen, afwatering- en scheidingssloten

Oer en turf

De kanaalmaatschappij had hoge verwachtingen van de vestiging van bedrijven langs het water, maar dat valt wat tegen. Wel komt het vervoer van grondstoffen in de beginperiode goed op gang, vooral van ijzeroer en turf naar Deventer. Langs het nieuwe kanaal lagen toen nog uitgestrekte woeste gronden, die de grootgrondbezitters laten ontginnen. Daarvoor moest eerst het ijzeroer eruit, roestbruine, ijzerhoudende grond, die in banken voorkomt in zandgrond en het water tegenhoudt.



het witte kader: kruispunt Mr. De Boerlaan/Industrieweg.
herinnering aan de verdwenen loop van het kanaal.

Van Snippeling tot Buitengracht

Waar nu bij de brug over het Overijssels Kanaal in de Snippelingsdijk het bedrijf van Klosters staat, bouwt Hendrik Kruissink in 1896 een 'schelpkalkfabriek met lesschuis tegen den dijk'. Het terrein lag ideaal aan het water voor de aanvoer van schelpen en turf voor de ovens; bovendien liep de straatweg naar Twente erlangs. Er kwamen drie ovens, een voorraadschuur voor de turf en een gebouw voor het blussen ('lesschen') van de gebrande schelpen.

Rond 1900 was een goede tijd voor schelpkalkfabrikanten dankzij de ontwikkeling van schelpenzuigers die op de Waddenzee en in Zeeland werkten. Ook waren er afspraken over de hoeveelheid te produceren kalk en 'regionale prijzen'... De afzet ging voornamelijk naar de bouw, maar ook naar de ontginningen als meststof.

Vanaf 1908 is het bedrijf in handen van de familie Trip. In de crisistijd (jaren dertig) komen er voorzichtig wat producten bij, zoals zelfgemaakte cementen dakpannen. Op 17 september 1945 nemen Jan en Joop Klosters de onderneming over.

De boeren groeven het oer uit en zeeften het, waarna het per schip naar ijzergieterij Nering Bögel ging. Daarnaast was er een directe verbinding ontstaan met de grote veengebieden waardoor een constante aanvoer van turf naar de stad was verzekerd. Deze turf werd gelost op een terrein, waar nu het SVB-gebouw staat, dat in de volksmond de Turfhaven werd genoemd, al bleef het officieel Bergpoortkade heten.

De periode van de Wederopbouw (na de oorlog) zorgt voor hoogtijdagen in de schelpkalkproductie: schepen varen af en aan om turf en schelpen te lossen. Eind jaren vijftig leiden hogere lonen en brandstofprijzen evenals concurrentie van steenkalk en portlandcement tot neergang. In april 1964 gaat de oven niet meer aan,



"De Crödenbrug": café en brug bij het Overijssels Kanaal 1899.



„Stuizen van Oschner“ genoemd naar de sluiswachter, Pothoofdsluis rond 1920

maar in de volgende jaren ontstaat er een bloeiende bouwmaterialenhandel. In 1974 worden de laatste twee ovens gesloopt. Verder naar de stad toe is al eerder gebouwd. In 1878 besluit de gemeente om een nieuwe centrale stort, een ‘mestplaats’, in te richten aan de Mosterdijk, zoals de Hunneperkade toen heette. Ter hoogte van de huidige Schonenvaardersstraat laat de gemeente een brug over het kanaal slaan en bouwt o.a. een wasloods, een desinfectieloods en een paardenstal, alles naar ontwerp van stadsbouwmeester W.C. Metzelaar. Op den duur is daaruit de grote stortplaats ontstaan, die nog maar onlangs is verplaatst.

Nadat in 1874 de vesting is opgeheven legt men in de gracht van het Hoornwerk, een onderdeel van de vesting buiten de grachten, in 1894 een ‘volkszwemkom’ aan, verdeeld in een jongens- en mannenbassin. Wat zuidelijker komt in 1897 een schietbaan, ‘op aanwijzen van de minister’.

Een grote verandering is de verschuiving van het kanaal tussen de mestplaats en de Buitengracht, begin jaren twintig van de vorige eeuw. Voordat in de hoek van de nieuwe Mr. H. F. de Boerlaan en de Snijpelingsdijk het slachthuis kan verrijzen, moet eerst de Turfhaven gedempt en het laaggelegen Bergweideterrein flink worden opgehoogd. Ernaast komen 69 arbeiderswoningen langs het omgelegde kanaal; dit is de wijk het Hoornwerk, die in 2007 is gesloopt. In de Mr. H. F. de Boerlaan



Aanleg ontleiding Overijssels Kanaal tussen Snijpelingsdijk en Hunneperkade rond 1920.

bouwt de gemeente een zeven meter brede hefbrug, die na de oorlog door een dam wordt vervangen (waarop nu het gebouw van Monuta staat); de vergane remmingswerken staan nog in de Buitengracht.

De neergang van het kanaal

Er zat weinig vooruitgang in de opbrengsten van de Kanaalmaatschappij. Er komt vrijwel geen aanbod van nieuwe goederen; in de jaren dertig van de vorige eeuw neemt de hoeveelheid turf sterk af en met ijzeroer is het na 1937 helemaal gedaan. Het verschil tussen tolopbrengsten en kosten is zo groot, dat in 1941 de N.V. Maatschappij Overijsselsche Kanalen (MOK) wordt opgericht, waarbij het rijk voor tien jaar garant staat voor de tekorten. Tussen 1945 en 1955 krijgt het kanaal nog een opknopbeurt, maar het mag allemaal niet baten: steeds meer kanaaldelen (‘panden’) gaan dicht.

Na 1964 blijft alleen Raalte-Deventer over. In 1951 gaat de Prins Bernhardsluis en de vergrote haven open en ontstaat via het Basiskanaal een vlotte verbinding met de IJssel. Men sloopt in 1953 de oude Pothoofdsluis. Plannen om het kanaal te verbreden ten behoeve van de Raalter industrie, blijken veel te kostbaar: in 1988 gaat het laatste kanaalpand dicht. Het partyschip ‘de Oosterkim’, vroeger de ‘Internationaal’ van schipper Veltman, was een van de laatste schepen die er voer.



Het artikel is van Ipe de Graaf. Hij gebruikte o.a. de volgende bronnen:

- Drs. A. Smolders, De geschiedenis van de Overijsselse kanalen, Rijkswaterstaat, nr 50, 1989
- Bertus Boivin, Een eeuw bouwmaterialen aan de Snijpeling, 1995
- J. de Vries, De turfhandel in Deventer. In: Deventer Jaarboek, 2006
- Overdruk Deventer Dagblad 21-9-1921
- SAB

Met dank aan dhr Veltman, oud-schipper.

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 Postbankrekening 415141 t.n.v. de Stichting Industrieel Erfgoed Deventer. Adres: Vonderstraat 111, 7419 BN Deventer. Vormgeving: Allison, grafische vormgeving en reclameadvies, Deventer.

ISBN 1388-2759