

nijvertijd



Vierentwintigste nummer

In het 22ste nummer van Nijvertijd is aandacht besteed aan het Overijssels kanaal. Dit keer aandacht voor de tweede pijler van de economische infrastructuur uit de tweede helft van de 19e eeuw: het spoorwegnet. Nog meer dan de aanleg van waterwegen een product van de industriële revolutie.

Het spoorwegnet kwam niet zonder slag of stoot tot stand. Het is opvallend hoe terughoudend de regering zich in die tijd opstelt. Hoe anders ging het met de aanleg van het stelsel van waterwegen! De regering nam het heft in eigen hand en handelde met daadkracht.

In Nederland kwam er eerst een commerciële exploitatie, in 1839. De Nederlandse regering beperkte zich tot het geven van toestemming. Het bedrijfsleven toonde wel terdege belangstelling. Er was zelfs sprake van een spoorwegkoorts. Tussen 1845 en 1860 kreeg de regering

bijna 100 aanvragen binnen. In elke stad of regio wilde men een lijn hebben. Auke Van der Woud citeert in zijn boek "Een nieuwe wereld, het ontstaan van het moderne Nederland"* het verhaal van drie heren: zij kochten voor zes keer de waarde een laantje in Delft dat voor de geplande spoorlijn naar Rotterdam nodig was. Ze waren van plan dat met woekerwinst aan de Hollandsche IJzeren Spoorwegmaatschappij te verkopen of om bij hun bezittingen een halte af te dwingen. Deze maatschappij liet zich echter niet chanteren en legde het spoor met een bocht om het perceeltje heen.

Eind jaren vijftig raakte de regering er van overtuigd dat de vrije markt het probleem niet ging oplossen en kwam met een wetsontwerp dat een "goed en behoorlijk aaneengeschakeld net van spoorwegen in Nederland" voorstelde. In 1860 kwam de Spoorwegwet tot stand. Het spoorwegnet zou met staatssteun via concessies (en dus via de vrije markt) worden gerealiseerd. Thorbecke pleitte voor een natuurlijke, organische groei: "Men moet hier de gang der natuur volgen. Eerst de stam en daarna de takken. Het netwerk behoorde wel te beginnen op een plaats waar de meeste ondernemingslust, de beste voorbereiding, de meeste energie was. Op die plek hoorde de stam te komen die takken moest gaan krijgen."

Wat dit voor Deventer betekende (en nog veel meer) kunt u in dit nummer lezen.

Ik wens u veel lees (en kijk) plezier.

Gijs van Elk

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

ABN AMRO
BAM Woningbouw Deventer
Deventer Kring van Werkgevers
Ten Hag Groep
Impress
Rabobank Salland
Rentree
Saxion Hogescholen
Schaap Bliksembeveiliging en
Ontstoringstechniek
Soils milieuvadvisbureau
Tauw
VHGP Architecten





*'Per Stoomkoets
tien uur wegs in
één uur af te leg-
gen, Slaagde op
een IJzerbaan...'*

A.C.W. Staring

Station HJSM, gezien vanaf de handelskade. Ca 1890

Het spoor naar Deventer

Deze verzen schrijft de dichter A.C.W. Staring al in 1829, ze geven het enthousiasme weer voor de spoorweg, waarover hij uit Engeland had gehoord. Tien jaar later rijdt ook in Nederland de eerste trein, tussen Haarlem en Amsterdam. In 1845 richt de staat de Nederlandsche Rijnspoorweg-Maatschappij (NRS) op, die de lijn van Amsterdam (Weesperpoort) via Utrecht naar Arnhem aanlegt. Maar doordat verschillende maatschappijen overal 'losse' trajecten bouwen, neemt de regering het initiatief om tot een samenhangend net te komen. In 1860 komt de Spoorwegwet van Van Hall, waarmee de Staatsspoorwegen (S.S.) 800 km lijnen zal aanleggen. Zo bereikt in 1865 vanuit Arnhem de eerste spoorlijn Deventer (en het volgend jaar Zwolle). Omdat de Vestingwet nog tot 1874 van kracht is, moet het stationsgebouw, dat vlak bij de wallen staat, in verband met het schootsveld snel gesloopt kunnen worden.. Het wordt dus houtskeletbouw, gevuld met steen en gestuukt, ook ontbreekt de gebruikelijke verdieping. Het stond ongeveer op de plaats van het huidige busstation. Waar nu de linkervleugel van het kantorencomplex De Leeuwenbrug staat, verrijzen een locomotiefloods met draaischijf en een 'kolenpark'.

Opvallend is het feestgedruis bij de opening op 2 augustus 1865: de Deventer Schutterij, de Dragonders en de Veldartillerie, maar ook het Deventer Mannenkoor zijn van de partij. Er wordt een luchtballon opgelaten en 's avonds baden het station, de toren van de Lebuïnus en de Worp in het licht van Bengaals vuur. Na een groot vuurwerk brengt een extra trein om 12 uur de feestgangers weer thuis..

De groeitijd van de spoorwegen is aangebroken: al na enkele weken voert men het aantal treinen vanuit Deventer op van drie naar vijf, die

800 mensen per dag vervoeren. Landelijk groeit het net van de S.S. in datzelfde jaar van 61 naar 295 km. Overigens gaat dat nog tal van jaren over enkel spoor.

Het lange wachten

Hoewel Deventer het meest profijt zou kunnen hebben van een Oost-Westverbinding, laat die op zich wachten doordat de hoofdlijn naar het Ruhrgebied van Amersfoort via de Zutphense IJsselbrug naar Twente loopt. De aanleg van de lijn Apeldoorn-Almelo komt niet in de plannen van de Staatsspoorwegen voor, de politiek legt het initiatief bij de particuliere onderneming.

Die meldt zich uiteindelijk in de vorm van de Koninglijke Nederlandsche



Lokaaltrain uit Apeldoorn aan de halte bij de spoorbrug over de IJssel in de zomer van 1888.



STATION STAATSSPOORWEGEN

Locaalspoorweg Maatschappij, opgericht op 30 september 1880 'om de Veluwsche dorpen op het spoorwegnet aan te sluiten'. Na enig aarzen neemt de gemeente Deventer financieel deel op voorwaarde, dat de te bouwen IJsselbrug naast de rails voldoende ruimte zal bieden aan het wegverkeer wanneer de Schipbrug door ijsgang of hoog water buiten gebruik is.

In 1885 beginnen Nederlandse aannemers met de bouw van acht landpijlers 'op den Osschenweerd', twee stroompijlers in de rivier en twee landhoofden. De brug krijgt daarmee acht openingen van 35 meter en drie grote van 65 meter. Deze onderbouw gaat 480.000 gulden kosten. De firma Cockerill te Seraing bij Luik



Spoorwegemplacement met rechts de Handelskade. Ca 1890.

zorgt voor de stalen bruggdelen (de bovenbouw) voor de somma van 405.000 gulden. Tijdens de bouw voert een 'paardenspoorweg' over het tracé van de toekomstige lijn materialen aan. Eind 1887 vindt met goed gevolg de 'beproeving' plaats: vijf locomotieven met tenders belasten de brug met 300.000 kg en veroorzaken slechts 16 mm doorbuiging. Op 21 november rijden de treinen naar Apeldoorn en al het jaar daarop naar Almelo. In 1892 wordt de hele lijn geschikt gemaakt voor sneltreinen, waarvan sommige tot Berlijn doorrijden. De exploitatie komt in handen van de (al lang bestaande) Hollandsche IJzeren Spoorwegmaatschappij (HIJSM) die een tweede station moet bouwen aan de Brinkgreverweg, tegenover de Beestenmarkt. Het gemeenteverslag meldt dat 'het houten gebouwtje...bij de overweg naar den Voorstad geplaatst, nauwelijks aan de



Spoorwegovergang en voetgangersbrug Brinkgreverweg.

eischen van de dienst zal voldoen'. Toch zal het tot 1919 in bedrijf zijn!

De maatschappij krijgt eigen rangeersporen en de trein die naar Apeldoorn vertrekt, rijdt vlak langs de Diepenveense weg, maakt een grote bocht

waar nu het voormalig hoofdpstkantoor staat, kruist (gelijkvloers!) de lijn naar Zwolle om van daar op te klimmen naar de IJsselbrug. De spoordam loopt over de buitenrand van de vroegere vesting; daarbinnen ontwerpt Leonard Springer het Rijsterborgerpark.

In 1889 legt men al het eerste stukje 'industriespoor' aan ten behoeve van de bedrijven aan de Handelskade. Het verloop zou lang op zich laten wachten...

Het spoor wijkt

Rond de eeuwwisseling wordt de situatie met de vrijwel geheel gescheiden terreinen van beide maatschappijen steeds onpraktischer; ook de stations voldoen

niet meer. Na jaren van voorbereiding besluit men één geheel nieuw, groot emplacement aan te leggen en een gezamenlijk stationsgebouw en andere voorzieningen te bouwen. Daarbij wil de gemeente van spoorwegovergangen af: vooral die in de Brinkgreverweg is dan al



Het nieuwe viaduct aan de Brinkgreverweg rond 1920.

zeer druk. Er is daarom al een voetgangersbrug gebouwd, die ook diende voor overstappende reizigers (van station S.S. naar HIJSM en viceversa). Vanaf de Veenweg tot en met de Boxbergerweg wordt de spoorlijn enkele meters omhoog gebracht. De rijweg onder de vijf viaducten graaft men uit, zodat er onder de nieuwe viaducten een doorrijhoogte ontstaat van 3m86.

Het nieuwe station

Eerst bouwt men tussen de sporen voor de reizigers een groot 'eilandperron', dat via een tunnel te bereiken is en waarop gebouwen komen voor de stationschef, restauratie, wachtkamers 1e, 2e en 3e klasse en een 'retirade' (toiletten). Nog steeds is deze zeer solide bouw te zien met zijn granieten sokkels, fraaie tegeltableaus en de constructie van de perronkap.

In dezelfde stijl ontwerpt Menalda van



illustratie: Ruud Johannes



Aanleg viaduct Brinkgrevenweg, Ca 1918.

Schouwenburg in 1914 het nieuwe station. Het villa-achtige voorgebouw krijgt een asymmetrische gevel met links tegen de zijgevel een vijfhoekige traptoren naar een bovenwoning. Links van de reizigersingang op de hoek bevindt zich een klein aanbouwtje met daarin de voordeur van de andere twee woningen op de verdieping. Verder verrijst naast het station een watertoren annex ketelhuis met een hoge schoorsteen, die na de oorlog gesloopt is.

Al deze werken beginnen in 1914, maar lopen door de Eerste Wereldoorlog vertraging op. Maar in 1920 rijden de treinen over het

nieuwe spoor 'hoog boven de straten'. Tenslotte komt pas het jaar daarop het nieuwe station in gebruik.

Al in 1913 staat op de plaats van de linkervleugel van het huidige kantoorgebouw de Leeuwenbrug een directiewoning van de Staatsspoorwegen, een opval-

lend wit houten gebouw, met plat dak. Na later een tijd als VVV-kantoor dienst te hebben gedaan, maakt het plaats voor De Leeuwenbrug, het kantoor. Een ander dienstgebouw, een timmerwerkplaats en smederij, daterend uit 1921, staat nog in de 'vork' tussen de viaducten Stationsweg en Hoge Hondstraat.

Een late uitbreiding

Intussen meldt zich nog in 1910 de Overijsselsche Lokaal Spoorweg Deventer- Ommen (OLDO), die ook voorzieningen krijgt op het stationsterrein. Deze buurtspoorweg doet de haltes Boxbergerweg en Platvoet aan, waarna de lijn afbuigt naar het forse station Diepenveen-Oost en zo verder richting Raalte. Door het opkomende bus- en autoverkeer blijkt de lijn eigenlijk te laat gebouwd: al in 1935 eindigt het kortstondig



Het nieuwe station, 1920.



Aanleg Baileybrug, 1945.

avontuur. De voormalige stationsgebouwen van Eikelhof en Wesepe herinneren nog aan dit lijntje, maar ook het plantsoentje op het Deventer station, waar de rails liepen voor deze lijn.

Een laatste verbetering

De IJsselbrug, in mei 1940 door het Nederlandse leger opgeblazen, door de Duitsers weer provisorisch opgebouwd, maar aan het eind van de oorlog door hen weer onklaar gemaakt, krijgt een opvolger in de vorm van een Baileybrug van de Canadezen, die dan nog steeds enkelsporig is. Pas in 1982 komt er –onder druk van het toenemende treinverkeer– een definitieve brug op nieuwe pijlers met betonnen aanbruggen en één grote overspanning over de rivier. Voor het eerst in haar bestaan is de verbinding Deventer-Apeldoorn geheel dubbelsporig...



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

- J.W. Montenberg en H.J. Wolters, Hoe Deventer vroeger spoorde, 1982.-De geschiedenis van de techniek in Nederland, deel II, 1993;
- Jan ten Hove, Aan knellende banden ontworsteld, 1998;
- H.J. van Baalen en H.J.M Oltheten, Een metamorfose, 2000;
- W. van de Velde, De Overijsselsche Locaalspoorwegmij. Deventer-Ommen, 2000;
- H.J. Nalis, Deventer verleden tijd, 2005.
- SAB
- Het Utrechts archief

Met dank aan René Berends, Henk Nalis en Ruud Johannes.

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.