

‘Hier heb je de sleutels, je red je er maar mee.’

Jan Eckenhausen, bedrijfsleider bij Stoomolieslagerij Ten Hove

Hoe ik bij Ten Hove binnenkwam in 1959? Via mijn vader. Toen die na de oorlog terugkwam uit Duitsland was er bij zijn vorige werk op de oliefabriek en molen in Overschie eigenlijk niks te doen. Hij reageerde daarom op een advertentie van Ten Hove in Deventer. Dat was raak: hij kon direct beginnen en werd daar bedrijfsleider. Er was een gebrek aan mensen toentertijd. Toen ik zo'n jaar of zeventien was hoorde ik van mijn vader dat er ook een plek voor mij was in de expeditie. Mijn broer die drieënhalve jaar in Indië had gezeten, werd als monteur aangenomen.

Ik heb het werk van mijn vader geleerd toen we nog in Overschie woonden (tegenwoordig een wijk van Rotterdam.) Ik was nog niet eens veertien jaar. Ik ging met mijn vader mee naar olie molen 'de Speelman'. In de oorlog, daar persten we clandestien olie en veevoer van koolzaad of lijnzaad. De Duitsers zaten boven in de fabriek als uitkijkpost over het havengebied, naar Rotterdam en de polders aan de andere kant. Het elektriciteitsbedrijf in Rotterdam leverde ook stiekem stroom op die kabel. En zo werd het zaad dan gewalst. Ik moest dan de aanvoer verzorgen en afvoeren wat aan olie en wat verder geproduceerd werd. En vervolgens zorgde mijn vader dat het allemaal later weer stofvrij was. Dat was heel spannend hoor. Ook moest je wachten tot 's morgens 8.00 uur voordat je pas over straat mocht, want de werf was afgezet. Dus als je daar 's avonds naartoe ging kon je niet eerder dan de volgende dag naar huis.

Er was slecht aan woningen te komen toen we in Deventer kwamen. Maar op een gegeven moment zei de directeur van Ten Hove: we kopen aan de Kazernestraat een huis. Ik bleef wonen in het grote huis dat naast hun kantoor stond, mijn ouders verhuisden naar de Kazernestraat.

Het haventje daarachter de Bergpoortstraat lag barstensvol met schepen

Op enig moment, ik was denk ik 23, werd mijn vader ziek en liet mij de zaken regelen. Hij riep me met de mededeling: 'Jan hier heb je de sleutels, je redt je er maar mee'. Ja, dan wordt 't heel anders. Ik moest opeens van alles regelen: met het personeel, schepen en wagons lossen, het transport in orde maken naar de boeren, de veevoederbedrijven of naar de wederverkopers.

Zo'n beetje het hele land door, van Friesland tot aan Brabant toe dus. De schepen kwamen door de sluis heen de binnenhaven door en zo bij de Mr. De Boerlaan. Daar had je toen nog die ophaalbrug. Het haventje achter de Bergpoortstraat lag barstens vol met schepen. Die schepen waren beladen met gewoon bulk- en zakgoed, ook veel granen. Boten van zo'n 100 tot 200 ton vooral uit de havens van Rotterdam. Dat zakgoed was om door het veevoeder heen te mengen. Want de fabriek zelf produceerde lijnkoek: kleine veekoeken, brokjes en korrels werden ervan geperst. Die gingen naar de koeien.

De olie werd verder afgevoerd. Er was toentertijd veel vraag naar de lijnolie in de linoleumfabrieken: het werd in het vloerzeil verwerkt. Ook werd er olie gebleekt om blanke vernis te maken en verder ging er wel wat olie naar de landbouw.

Zo'n honderd man en soms een losploeg

Er werkten veel mensen, wel ongeveer honderd man. We hadden een drie-ploegendienst in de oliefabriek. Een man of tien per ploeg en dan had je mensen die in het mengvoerb企业 draaiden. Dat was een twee-ploegendienst. Daarbij ook de laad- en losploegen. Verder monteurs, timmerlui en machinisten want de stoomketel draaide toen op volle toeren. Tussendoor moest er af en toe een wagon kolen gelost worden. Dat betekende een enorme verantwoordelijkheid als bedrijfsleider, want de boel moest wel blijven doorgaan. Als er te weinig personeel was kon ik een beroep doen op

een speciale 'los ploeg'. Die kon je dan laten weten: 'ik heb morgen op dat tijdstip vier of vijf mensen nodig', zij moesten dan schepen lossen of wagons laden.

Wagons door de Bergpoortstraat

De wagons die bij ons aankwamen moesten allemaal over de draaischijf voor de poort heen om van spoor te wisselen. De wagons moesten dan de Bergpoortstraat in, helemaal tot het aan het eind toe. Met onze overburen, de IJzergieterij werkten we ook veel samen als het even druk was. Toen ik de rol van mijn vader overnam, heb ik met deze overbuur gewoon samen verder gewerkt. Soms kregen zij een hele partij zink, koper of ijzer aan. Op zo'n moment werd er gevraagd: wil jij me even helpen? Natuurlijk, ik stuurde alleen een rekening voor de heftrucks. Tja, dat ging destijds allemaal wel wat gemoedelijker.

Automatisering na oorlogsschade

Het bedrijf is in de oorlog gebombardeerd, waardoor er een heel stuk vernietigd werd. Ook bij de ijzergieterij aan de overkant was veel schade. Op het gebombardeerde deel is later een nieuwe veevoederfabriek naast de hoge silo neergezet. In de nieuwe productiehal werd eigenlijk al het voer geproduceerd: slofjes, kleine koekjes die voor de koeien geperst werden, maar ook het varkens- en kippenvoer. Ik weet niet meer precies wanneer die is gebouwd. Aan de waterkant werd aan de derde verdieping een takel gemaakt om alles aan uit het schip naar boven te hijsen en binnen te halen. Het proces was vanaf toen enigszins geautomatiseerd. Boven waren allemaal bunkers tegenover elkaar. Daaronder hadden we rails met een rijdende weegschaal. Als je los goed stortte vanuit de bunker, ging de klep open en dan viel de inhoud in die weegschaal tot vijfhonderd of duizend kilo. Zo ging het voer uiteindelijk via de elevator naar de mengkraan. In die mengketels ging 5.000 kilo, dat gelijktijdig werd vormalen. De apparaten die dat deden stonden in de kelder, dat waren Hamermolens. Dat was een rad met pinnen, waarin ijzeren hamers zaten, die in een vijzel ronddraaiden en zo'n 3.000 toeren per minuut maakten. Als het dan allemaal fijn gemalen was, dan werd het opgezogen en dat ging in de transportwagen. Het maakte ontzettend veel herrie. Je sprak bij ons met hand- en vingergebaren, want in de kelder, waar drie van die hamermolens stonden te draaien, kon je elkaar echt niet verstaan.

In 1965 kregen we een andere naam: van 'Stoomolieslagerij gebroeders Ten Hove' werd het 'Olie en mengvoederbedrijf gebroeders Ten Hove'. Van stoom gingen we over op oliestook. Later gingen we over op gas. De ketel ging eruit en de stoommachine werd verkocht. Later veranderde er nog veel meer, want alle transport verliep vanaf toen via de Bergpoortstraat. Er moest veel omgebouwd worden. En op een gegeven moment, in 1972, kwam de grote baas bij me en die zei: 'Ik heb een ander baantje voor je, want we worden overgenomen door chipsfabriek Golden Wonder. Ik ga nu naar het hoofdkantoor in Zwolle, en als ik over vijf dagen terugkom moet je zeggen wat je doet, want dat moet ik dan wel weten'. Uiteindelijk heb ik de beslissing genomen om de stap te zetten naar Golden Wonder, waar ik al mensen kende. In Deventer heb ik nog zo'n jaar of vier gewerkt. Maar uiteindelijk belandde ik ook op het hoofdkantoor in Zwolle bij de sauzen fabriek. Behalve coördinerend kantoorwerk, kwamen er ook andere klussen bij: als Golden Wonder meer ruimte nodig had, wist ik altijd wel een plekje, een lege loads of garage. Want ik kende gewoon veel mensen. Zo ging dat. Tot slot heb ik ook nog in Goor gewerkt, daar ging het transport per container naar Frankrijk. Al met al was het een boeiend bestaan, zeker weten!

Heleen Janszen

zomer 2025