

nijvertijd



Deventer is een Hanzestad en maakt daarmee graag reclame. Maar ook staat de gemeente bekend als Koekstad, Drukkerstad, Geert Grote stad en Tapijtsstad. Met deze 'merken' profileert Deventer zich.

'Deventer Industriestad' komt niet meer in het rijtje voor; 'Ingenieursstad' is misschien een goede vervanger. Hoewel Deventer geen specifieke havenstad mag worden genoemd, heeft de ontwikkeling van de haven wel positieve gevolgen voor de bedrijfstak van ingenieursbureaus. De opdracht voor het complex van de Prins Bernhardsluis, waaraan deze Nijvertijd is gewijd, markeert de start van Witteveen + Bos.

Ir. W.G. Witteveen komt naar Deventer in zijn rol als 'gemachtigde voor de wederopbouw', ontmoet ingenieur Bos en vervolgens vormen ze samen Witteveen + Bos.

Het adviesbureau Tauw (in 1928 opgericht als Technisch Adviesbureau van de Unie van Waterschappen, T.A.U.W.) bouwt het H.J. Ankersmit-gemaal in 1965-1967. Tauw wordt opgericht om de waterschappen te adviseren over de overgang van stoom- en dieselaandrijving naar elektriciteit. Het hoofdkantoor is in Deventer.

Met de komst van het gemaal hoeft de Prins Bernhardsluis niet

meer te zorgen voor het waterpeil in de haven; de pompen houden dat waterpeil constant.

Pas bij de recente grote renovatie van de sluis zijn de met Marshallhulp betaalde Amerikaanse dieselmotoren en pompen van Worthington verwijderd. De Stichting Industrieel Erfgoed Deventer heeft een van de diesel/pompcombinaties van het Waterschap Groot Salland verworven. Er is een serieuze kans dat deze combinatie na een opknopbeurt een plek krijgt bij het gemaal of het terrein van de sluis. We hebben voor die opknopbeurt een plan en een begroting gemaakt en hopen er fondsen voor te krijgen. Daarmee zal dan 'Deventer Ingenieursstad' ook in de openbare ruimte zichtbaar zijn.

Over het Sluiskwartier kan ik u helaas niets concreets melden. De gemeente Deventer en grondeigenaar Ieder1 zijn nog steeds in gesprek over de ontwikkeling van het gebied. De toekomst van het Ten Zijthoff complex is daardoor nog niet gegarandeerd. Ook is er nog geen kijk op tijdelijk gebruik van het pand door onder andere de SIED.

Ik hoop dat u veel plezier beleeft aan deze nieuwe Nijvertijd.

Eric Giesbers
voorzitter

Prins Bernhardsluis

29

JAARGANG 16 | DEC 2012

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 internetsite bezoeken: www.sied.nl

Haven toegankelijker door nieuwe sluis



De wens om een sluis te bouwen in de Deventer haven heeft lang bestaan voordat die sluis er kwam. Nadat in de jaren twintig en dertig van de vorige eeuw de Eerste en Tweede Havenarm waren gegraven, merkte men hoe sterk het waterpeil wisselde. Dat gaf problemen bij het laden en lossen van schepen, temeer daar er vaak geen kades waren. Dat het er toch niet snel van kwam, had te maken met het feit dat zich tot 1945 maar veertien bedrijven langs de haven vestigden.



Toch werd de noodzaak van een sluis urgent: de Pothoofdsluis (bij de Sluisstraat) schutte de schepen naar en van het Overijssels kanaal, via de Buitengracht en de Oude Haven. Deze in 1865 gebouwde sluis stond op instorten en voldeed niet meer door zijn geringe afmetingen en te hoge drempeldiepte: bij lage rivierstand kon er geen schip invaren. Bovendien wilde het stadsbestuur de Oude Haven dempen ten behoeve van (de oprit van) de Wilhelminabrug.

Het Rijk, de NV Overijsselse Kanalisatiemaatschappij en haar rechtsopvolger de NV Maatschappij Overijsselsche Kanalen (M.O.K.) alsook de gemeente raakten ervan overtuigd dat het beter was vanaf de kanaalbrug in de Snijpelingsdijk een nieuw 'Basiskanaal' te graven naar de Nieuwe Haven, en de sluis te bouwen vlak voor die haven, midden op de Bergweide. Het sluisje bij de Snijpelingsbrug kon dan vervallen zodat de schepen uit Raalte na het schutten direct de IJssel op zouden kunnen varen.

In juli 1940 gaat de gemeenteraad met het plan akkoord en in augustus Gedeputeerde Staten. Ook Rijkswaterstaat stemt in. Maar door de oorlogsomstandigheden gebeurt er vervolgens niets.

In november vraagt de Kamer van Koophandel aan ingenieursbureau

Dwars, Heederik en Verwey te Amersfoort advies over de juiste plaats van de sluis, want medewerkers van Openbare Werken Deventer zijn het daarover niet eens. In januari 1941 luidt het advies, de sluis in de voorhaven te bouwen.

Wederopbouw

In 1945, als de Tweede Wereldoorlog is afgelopen, begint de wederopbouw. Een aantal verwoeste bedrijven in de Deventer binnenstad zal daar niet herbouwd worden: het braak liggende industriegebied is de aangegeven plek. Dat is een argument om haast te maken met de 'havenwerken' zoals de gemeente het project gaat noemen. Op 2 juni 1945 wordt een commissie benoemd om de kwestie te bestuderen.

Die commissie werkt snel; al in september verschijnt het 'Rapport inzake verbetering van de industriehavens te Deventer'. De commissie ziet drie met elkaar samenhangende bezwaren: het havenpeil gaat met de IJssel op en neer, wat in 1921 een stand van 1m15 NAP oplevert en in 1926 van 7m33 NAP, terwijl de bedrijventerreinen op 6m50 liggen. Bovendien kent de haven geen kades maar



links: Zandtrein in bouwput (foto Hakeboom)
rechts: Sluiskolk met muurpaneel en deur (op rails)

'hellende beloopten' (taluds), waardoor een schip bij laag water een heel eind van de wal af ligt. Nog een belemmering: voor de hefbrug in de buitenhaven (Zutphenseweg) wordt bij hoogwater een vloeddeur geplaatst, waardoor de scheepvaart stil ligt. Dit bezwaar vervalt als de sluis, zoals voorgesteld, in de voorhaven komt.

Op het terrein waar de sluis is gepland, stonden vroeger twee bedrijven die in de oorlog zijn verwoest: houthandel v/h Van Orden en smeerolie-industrie Twentol. De commissie dringt erop aan deze terreinen spoedig te onteigenen (en andere beschikbaar te stellen), zodat er ruimte is om de sluis iets ten zuiden van de voorhaven te bouwen. Op 15 oktober 1945 aanvaarden B&W het rapport en op 13 juni 1946 geeft de minister van Openbare Werken en Wederopbouw toe-



COMMISSIE INDUSTRIEHAVEN DEVENTER

In juni 1945 wordt een commissie benoemd die onderzoekt welke havenwerken nodig zijn.

Dit zijn de leden:

- H.J. Ankersmit, voorzitter van het departement Deventer van de Nederlandse Maatschappij voor Nijverheid en Handel
- Th. Beerents, wethouder van openbare werken
- ir. C.A. Doets, tijdelijk burgemeester
- ir. A. Kraayenhage, stedenbouwkundige voor de wederopbouw van Deventer
- P.L.M. van der Lande, voorzitter van de Vereniging tot verbetering van den Gelderschen IJssel
- J.D. Postma, architect
- prof. Ir. J.W. Thierry, hoogleraar waterbouwkunde te Delft
- ir. W.G. Witteveen, stedenbouwkundige in algemene dienst van de Wederopbouw

stemming om het havenplan uit te voeren als wederopbouwwerk; later zou de rijksbijdrage worden bepaald.

De uitwerking van de plannen draagt de gemeente in november 1946 op aan ingenieursbureau Witteveen en Bos. Het bureau is begin dat jaar gesticht. Ir. W.G. Witteveen, een ervaren stedenbouwkundige, had in 1944 onenigheid gekregen over het wederopbouwplan van Rotterdam. Als compensatie voor zijn ontslag stelde de Gemachtigde voor de Wederopbouw hem voor, in algemene dienst te komen werken om zo opdrachten te krijgen. Samen met de jonge ingenieur Bos begint hij aan zijn eerste project: de haven van Deventer. Een Havendirectiecommissie houdt toezicht en adviseert rijk en gemeente.



boven: Bouw kolkbodem, betonmolens en silo Lammers (foto Hakeboom)

midden: Gedenkbord. inscriptie: DEVENTER SLUIS- EN HAVENWERKEN en IN GEBRUIK 3 AUG. 1951

onder: Prins Bernhard verlaat het omloopkanaal



Uitvoering

Op 30 mei 1947 start de bouw van de sluis. Eerst graven draglines een grote bouwput; ze werken aansluitend aan de verlegging van het havenkanaal richting Hanzebrug. Het zand wordt met een smalspoortrein verplaatst. In november 1948 verdwijnt de hefbrug in de Zutphenseweg (en vindt in Zutphen een nieuwe bestemming). Ter vervanging is in augustus de nieuwe hefbrug over het basiskanaal opgegaan. Deze draagt ook de industriespoorlijn, die nu via een omweg Noury en van der Lande (later Akzo) en de Gasfabriek bereikt.

Over de diepte van de sluisvloer bestaat tot het laatst onduidelijkheid. Aanvankelijk zou die 0.90m beneden NAP worden, maar dan zou niet ieder schip bij lage IJsselstand de haven kunnen bereiken. Om dat te voorkomen stapt het gemeentebestuur over de hogere kosten heen: de drempel komt op min 1m60, gelijk met de bodem van de rivier.

Ook de maten van de sluis kolk groeien mettertijd, want de omvang van de schepen neemt steeds toe. De kolk zal uiteindelijk 105 meter lang worden, 12 meter breed en ongeveer 8 meter diep. Het is een U-vormige bak, bestaande uit zes segmenten die met speciale constructies waterdicht aan elkaar zijn verbonden. In het midden komen (ook) deuren, die de kolk in een verhouding van 60/40 verdelen, zodat men kleinere schepen sneller kan schutten. Van de deuren bestaat per paar een hoge (7m60) en een lage (5m80) variant; er zijn dus twaalf deuren gemaakt, van azobé (hardhout) en elektrisch aangedreven. Onder de kaden be-

Colofon

Tekst: Ipe de Graaf
Fotografie: SAB / Theo de Kreek / Ab Hakeboom
Redactie: Ipe de Graaf, Marja Kroef en Janleo van de Laar
Vormgeving: Pieter Ellens
Allison grafische vormgeving
Drukwerk: Ovimex

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: Parkweg 3, 7411 SG 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:

Ardagh Groep

BAM Woningbouw Deventer

Deventer Kring van Werkgevers

Ten Hag Groep

Rentree

Saxion Hogescholen

Schaap Bliksembeveiliging Ontstoringstechniek

Soils milieudadviesbureau

Tauw

Witteveen + Bos



www.sied.nl



vindt zich een groot 'omloopriool' waardoorheen een dieselpomp water in de sluis kolk brengt. Dit omloopkanaal dient ook om in droge tijden de haven en het Overijssels kanaal op peil te houden.

Het eerste schip vaart door de sluis, 3 augustus 1951 (foto Hakeboom)

Aan de IJsselkant komt naast de sluis een basculebrug in de Zutphenseweg. Het Rijk heeft vanwege materiaalschaarste bezwaar tegen de geplande tweede brug aan de havenzijde, maar het betonwerk voor de brugkelder (contragewicht), de opleggingen en het fundament van de aandrijving komen wel gereed. De bewapening wordt 230.000 gulden goedkoper door het gebruik van oude tramrails van de lijn Deventer-Borculo. De totale kosten van sluis, voorhaven, binnenhaven, 'oeververdedigingen', basiskanaal en de hefbrug daarover schat Witteveen en Bos op 5 miljoen gulden.

Op 3 augustus 1951 opent Prins Bernhard de naam hem genoemde nieuwe sluis, waarmee ook de vernieuwde haven in gebruik komt.

Hoe het verder ging

Tientallen jaren lang werkt de sluis naar behoren. Op het terrein worden in 1952 twee woningen voor het sluispersoneel gebouwd; in het begin zijn er vijf à zes mensen nodig, later kan één man al het werk doen. Pas in 1973 komt de tweede brug gereed. Begin jaren tachtig vindt een (te) bescheiden onderhoudsbeurt plaats. In 1988 gaat het Overijssels kanaal dicht, en worden in de Prins Bernhardsluis alleen nog schepen van en naar de haven geschut. Tegenwoordig zijn dat er nog ongeveer 50 per week.

Van 2010 tot 2013 vindt een grote renovatie plaats waarbij de acht buitenste deuren worden vervangen; ook de nieuwe zijn van azobé-hout, dit keer uit Kameroen. De middelste deuren komen te vervallen (dienen alleen nog als waterkering) en alle motoren en elektrische installaties worden vervangen. De sluismeester krijgt een modern onderkomen van waaruit hij alle installaties bedient.



Bronnen

- Rapport inzake verbetering industriehaven Deventer, 1945
- W. G. Witteveen en Rotterdam, 2007
- Gemeenteverslagen van Deventer, 1945 – 1949
- Speciale editie Deventer Dagblad, 3 augustus 1951
- SAB

Fotografie: SAB / Hakeboom / Theo de Kreek

Met dank aan Witteveen + Bos en de heren Brand, Koldewijn, Nijboer en Werger