

# De industriële geschiedenis van Deventer

René Berends, juni 2010

In dit artikel gaan we in op de industriële geschiedenis van Deventer. Allereerst wordt verteld wat er onder Industriële Revolutie verstaan wordt en hoe het zich vanuit Engeland over de rest van Europa verspreid heeft. Nederland volgde pas zeer laat. De algemene kenmerken van de industrialisatie worden vervolgens voor de plaatselijke situatie in de stad Deventer vertaald.

## DE INDUSTRIËLE REVOLUTIE IN ENGELAND <sup>1</sup>

*Mechanisatie van de productie, toepassing stoomkracht, centreren van productie in fabrieken, ijzer en staal als constructiemateriaal*

Rond 1770 is in Engeland in de ijzerindustrie en bij weverijen en spinnerijen, een nieuwe manier van produceren ontstaan. Het is het begin van wat de *Industriële Revolutie* genoemd wordt.

Het begrip 'revolutie' verdient een korte uitleg, omdat het in de loop der tijden romantisch, politiek en/of idealistisch gekleurd en geïnterpreteerd is. Bedoeld wordt de betrekkelijk korte periode van vijftig tot honderd jaar, waarin sprake was van een overgang van ambachtelijk produceren in de huisnijverheid naar vormen van *industrieel produceren in fabrieken* en waarbij steeds nieuwe technische vondsten leidden tot verbeteringen in de productiewijzen en tot sneller en goedkoper produceren. De ambachtelijke werkwijze uit de nijverheid werd steeds meer verdrongen door machinale, semi-automatische productie in *fabrieken*, waar men gebruik ging maken van op stoom aangedreven machines.

Naast de invoering van het *fabriekssysteem*, gaat het bij de 'Industriële Revolutie' dus ook om de invoering van *stoomkracht* als krachtbron voor de nijverheid en additioneel om de invoering van *ijzer en staal als constructiematerialen* voor de bouw van machines en gebouwen.

*Arbeidsdeling, massaproductie, arbeidsproductiviteit, lagere kostprijzen, specialisatie, concentratie van industrie, gelijktijdige groei en ontwikkeling*

---

<sup>1</sup> Er wordt wel over een eerste, tweede en derde Industriële Revolutie gesproken. Met de *Eerste Industriële Revolutie* wordt bedoeld de invoering van de stoommachine (1770-1850). Met de *Tweede Industriële Revolutie* wordt de grootschalige invoering van elektriciteit en petroleum bedoeld (1850-1960). Al in 1844 waren er in Parijs al experimenten met elektrische verlichting. In 1881 was er de eerste internationale tentoonstelling over elektriciteit in Palais de l'Industrie in Parijs. In Nederland werd in Leiden in 1907 de eerste tentoonstelling 'elektriciteit in woning en ambacht' gehouden. De *Derde Industriële Revolutie* refereert aan het gebruik van kernenergie en computers.

In een relatief kort tijdsbestek nam de industriële sector in vergelijking met de huisnijverheid, landbouw en verkeer- en dienstensector enorm in economische betekenis toe. Daarbij was de door de mechanisering mogelijk geworden *arbeidsdeling* en *massaproductie* van belang voor de verhoging van de *arbeidsproductiviteit*. Dit leidde tot *lagere kostprijzen*. De econoom Adam Smith (1723-1790) was de eerste die daarop gewezen heeft.

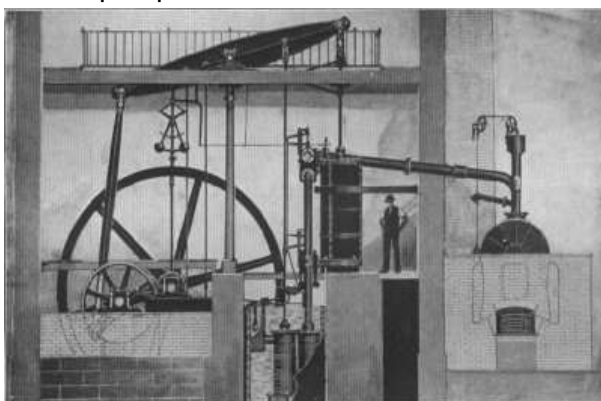
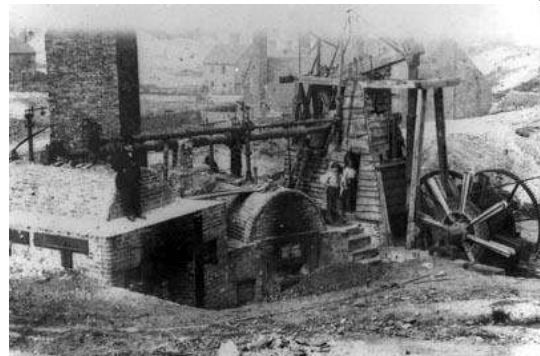
Er ontstonden industriële concentratiegebieden in met name midden Engeland. Deze gebieden trokken zelf weer nieuwe fabrieken aan, die zich op verschillende fronten van het productieproces gingen *specialiseren*.

Het unieke was dat industrialisatie (verdringing ambachtelijke productie door gemechaniseerde vormen van produceren), economische groei (groei van het inkomen) en economische ontwikkeling (groei van productiegoederen en diensten) gelijktijdig plaatsvonden.

*Technische ontwikkeling, flying shuttle, spinning Jenny, waterframe, stoommachine*

Het grote verschil tussen (huis)nijverheid en industrie is het gebruik van een *krachtbron*. In eerste instantie werd daarbij gebruik gemaakt van windmolens en watermolens (Het Engelse woord voor fabriek is nog steeds 'mill'). Maar water en wind zijn grillig en vaak niet aanwezig op de gewenste plaats bij bevolkingscentra, zodat men op zoek ging naar andere krachtbronnen. Stoommachines boden daarbij een uitkomst.

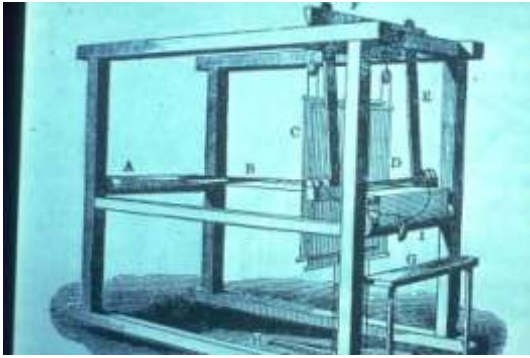
Voordien kende men stoommachines alleen in de mijnen om het water uit de mijngangen weg te pompen. Thomas Newcomen (1662-1729) gebruikte in 1712 voor het eerst stoommachines om ijzererts- en steenkoolmijnen droog te pompen.<sup>2</sup> Hierdoor was men in staat mijngangen dieper uit te graven.



Tussen 1760 en 1794 bracht James Watt (1736-1819) verbeteringen aan de *stoommachine* aan. Door aan de machine drijfstangen, krukassen, vliegwiel en leren drijfriemen te bevestigen kon stoom als aandrijfmiddel voor machines gebruikt worden. Men vroeg Watt vaak hoeveel

<sup>2</sup> Heron van Alexandrië, een Griekse geleerde uit de 1<sup>e</sup> eeuw na Christus bouwde al een eenvoudige stoomturbine.

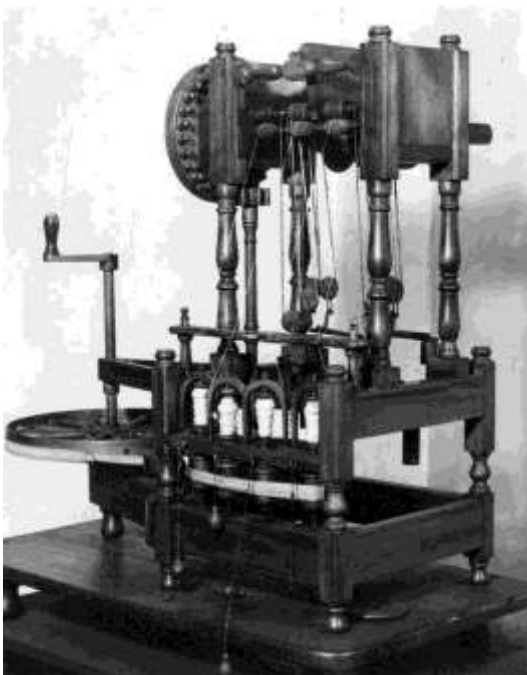
paarden zijn machine konden vervangen. Zo is de term 'pk' ontstaan.



Verder zijn drie uitvindingen in de textielindustrie (katoenindustrie) van essentieel belang geweest.

De in 1733 door John Kay uitgevonden 'flying shuttle', de schietspoel, leidde tot een enorme verhoging van de arbeidsproductiviteit.

Bottleneck in de katoenindustrie was echter de spincapaciteit. Door de in 1764 door James Hargreaves uitgevonden 'spinning Jenny' (zijn dochter heette Jenny) werd het mogelijk dat spinsters gelijktijdig meerdere spoelen konden bedienen. Hierdoor werd de spincapaciteit verhoogd.



Die spincapaciteit werd nog verder opgevoerd door het inzetten van de in 1769 door Arkwright uitgevonden 'waterframe', een op waterkracht draaiende spinmachine. Hierbij was het echter nodig spinsters in fabrieken bijeen te brengen, die gebouwd waren bij watermolens. Maar omdat waterkracht vaak niet in bevolkingscentra beschikbaar was is men al snel overgegaan tot het aandrijven van die spinmachines met stoommachines.

Mede door de bovengenoemde uitvindingen werden de textielindustrie en de ijzerindustrie in

het Engeland van 1750-1780 de 'leading sector' bij de verdere industrialisatie.

*Politieke stabiliteit, internationale handel, aanvoer grondstoffen, aanwezigheid delfstoffen, expansie van de markt, bevolkingsgroei, ontwikkeling agrarische sector, uitbreiding werkgelegenheid, verhoging besteedbaar inkomen, daling transportkosten, ondernemingscapaciteit, kapitaal en investeringen*

De Industriële Revolutie is, zoals gezegd, te typeren als een verandering in productiewijzen. Deze veranderingen konden echter pas renderend zijn door een aantal kenmerkende omstandigheden in het Engeland van de 18<sup>de</sup> eeuw.

Engeland was in deze periode *politiek stabiel* en had door zijn koloniën een belangrijke positie in de internationale *handel*. Dat was een enorme stimulans voor de scheepsbouw en leidde tot een eenvoudige aanvoer van noodzakelijke *grondstoffen*. Belangrijke *delfstoffen*, zoals steenkool en ijzer waren in het land zelf te vinden en hoefden niet te worden aangevoerd. Bovendien breidde de *markt* sterk uit doordat tussen 1690 en 1810 de bevolking verdubbelde en dit niet gepaard ging met hongersnood, omdat de *agrarische sector* zich in deze periode ook verder ontwikkelde. Er was voldoende *werkgelegenheid*. Stijging van het *besteedbaar inkomen* deed de vraag naar producten toenemen. Voorts daalden de *transportkosten* door het verbeteren van de *infrastructuur*.

Wegen werden aangelegd en verhard en kanalen gegraven. Ook de aanleg van spoorwegen, zoals de lijn tussen Liverpool en Manchester in 1829



waren van belang. Bovendien was er voldoende *ondernemerscapaciteit* aanwezig was. *Kapitaal* was er in voldoende mate en werd ook ingezet voor de noodzakelijke investeringen.

## DE INDUSTRIËLE REVOLUTIE IN DE REST VAN EUROPA



Buiten Engeland kwam het zichzelf aanzwengelende proces van wat we de Industriële Revolutie noemen later op gang. In België na 1815, in Frankrijk na 1830, in Duitsland tussen 1850 en 1870 en in Nederland tussen 1870 en 1890. Hier zien we de hoogovens van de Cockeril-fabrieken in Wallonië bij nacht.

*Politieke verdeeldheid, feodale structuur, dun bevolkt gebied, slechte infrastructuur, problemen met grondstoffen, delfstoffen nog niet ontdekt, gebrekkige ondernemerscapaciteit, verbod op export machines en geschoold personeel, mercantilisme*

Het vasteland van Europa kende in de 19<sup>de</sup> eeuw een grote *politieke instabiliteit*. Er heerste een nog sterk feodale structuur en er speelden tal van conflicten (revoluties: 1789, 1848, Napoleon, Frans-Duitse oorlog). Grenzen, tolsystemen, verschillen in maten, gewichten en munten bemoeilijkten de handel. Een slechte infrastructuur gaf nog problemen bij de aanvoer van grondstoffen. Veel van de aanwezige delfstoffen waren nog niet ontdekt. Er werd nog sterk vastgehouden aan de gildenstructuur, hetgeen de concurrentie belemmerde. Over het algemeen werd er ook een luxere levensstijl aangehangen en was er sprake van een gebrekkige ondernemingszin. De bevolkingsgroei maakte mechanisering van de arbeid minder urgent. Er waren genoeg potentiële arbeiders aanwezig. Van groot belang was ook het in Engeland ingestelde verbod op het exporteren van machines (tot 1842) en op het emigreren van geschoold personeel (tot 1825). Ook de Europese overheden voerden een economische politiek – *mercantilisme* – gericht op bescherming van hun nationale nijverheid.

De groei van de industrie op het vasteland van Europa kwam dus later op gang. Hier en daar is dat proces versneld doordat er sprake was van pure bedrijfsspionage, zoals bij de staalindustrie in Wallonië.

## GEVOLGEN VAN DE INDUSTRIALISATIE

*Bevolkingsgroei, urbanisatie, slechte woon- en werkomstandigheden, kindersterfte, armoede, slechte gezondheidszorg, opkomst arbeidersbeweging, toename verkeer en handel, grootschalige ontginningen, verbeteringen in de landbouw, milieuvervuiling, vooruitgangsidee*

De industrialisatie leidde op een veel breder terrein tot veranderingen.

Er is in deze periode sprake van een grote *bevolkingsgroei* (zo'n 1½ % per jaar). Bovendien vindt een snel groeiend percentage van de bevolking haar bestaan in de industrie. Dat leidt tot *urbanisatie*, de trek naar de stad. *Verkeer* en *handel* nemen in deze periode enorm toe, waardoor ook het gebruik en de inrichting van de ruimte snel verandert. Ook de *landbouw* zien we sterk veranderen door onder andere het grootschalig ontginnen van 'woeste gronden', het gebruik van kunstmest en de ook



hier ingevoerde technische verbeteringen in productiewijzen.

De industrialisatie leidde tot tal van problemen.

Er is soms sprake van ernstige *milieuvervuiling*. In het begin zijn de *woon- en werkomstandigheden* van de arbeiders slecht. Er heersen besmettelijke ziekten en er is sprake van een grote *kindersterfte*. In de vele sloppen en stegen van de steden wonen de arbeiders in bittere *armoede*.

Maar door de grote productie van goederen in de industrie, door verbeteringen in de *gezondheidszorg* en in de woon- en werkomstandigheden, als ook door de opkomst van de *arbeidersbeweging* en hun strijd voor betere scholing en beloning worden de scherpe kanten van het *kapitalisme* afgezwakt en zien we ook het welvaartsniveau van de arbeiders geleidelijk stijgen. Kinderarbeid wordt verboden, de hygiënische omstandigheden in de arbeiderswijken en veiligheid in de fabrieken verbeteren, scholing wordt verplicht en de eerste sociale voorzieningen komen tot stand.



De snelle maatschappelijke veranderingen en de vele uitvindingen die gedaan zijn in de tweede helft van de 19<sup>de</sup> eeuw hebben bij velen tot een optimistisch *voortgangsidee* geleid. De wereldtentoonstellingen, zoals bijvoorbeeld de wereldtentoonstelling in het Crystal Palace in Londen in 1851 waren hiervan exponenten.

## DE INDUSTRIALISATIE VAN NEDERLAND

### Nederland in de 19<sup>de</sup> eeuw geen industrieland

Nederland is lang 'het land van navigatie, negotie en religie' geweest en de Nederlanders 'een volk van vissers, landbouwers en kooplieden'.<sup>1</sup>

Tot ver in de 19<sup>de</sup> eeuw was Nederland te typeren als een land van landbouw en handel, met scheepvaart en kleinschalige, geografisch sterk verspreide nijverheid.

*Vroeg-industriële bedrijvigheid, economische teruggang, einde stapelmarkten en terugloop trafieken, meer kooplieden dan industriëlen, de tariefmuur, Nederland handelsnatie*

Dit beeld behoeft nuancering. Nederland kende al ver voor de Engelse industrialisatie vroeg-industriële bedrijvigheid. In de 17<sup>de</sup> en tot ver in de 18<sup>de</sup> eeuw kende de Zaanstreek honderden industriemolens, kende de Oost-Veluwezoon rond 1750 tientallen waterradmolens, die als papier-, olie en kopermolens werkzaam waren en kende met name de streek in de Achterhoek en langs de Oude IJssel een opmerkelijke ijzer- en

staalindustrie en hadden de droogmakerijen van de polders en de ontginningen van de veenkoloniën tal van technologische en vroeg-industriële kenmerken.<sup>2</sup>

Bij de droogmakerijen zien we ook de eerste stoommachines in gebruik. In 1776 richtte de Rotterdamse horlogemaker Steven Hoogendijk onder begeleiding van het Bataafse Genootschap van Proefondervindelijke wijsheid een stoompompmachine op. Het eerste Nederlandse experiment om met 'de vuurmachine' een polder droog te leggen mislukte overigens. Later ging dat aanmerkelijk beter, zoals de drooglegging van de Haarlemmermeer aantoont. Daar werden in 1848 drie stoommachines voor ingezet, waaronder Nederlands bekendste stoommachine, de Cruquius.



In de middeleeuwse steden kwamen vele takken van ambacht en nijverheid in Nederland tot grote bloei met voor het belangrijkste deel de eigen steden als *grote thuishmarkt* voor de producten. Die situatie hield na de Franse Tijd nog aan. Nederland kende bijvoorbeeld in 1850 nog 658 regionaal verspreide bierbrouwerijen, die vooral voor de thuishmarkt produceerden.

Daarnaast kende Nederland gespecialiseerde bedrijven die producten maakten voor afzetgebieden buiten het land. Denk daarbij o.a. aan lakense stoffen (Leiden), aardewerk (Makkum) en plateel (Gouda).

De bloei van met name de Hollandse steden hebben we vooral te danken aan de handel. Amsterdam was een *stapelplaats*. Daar werden goederen opgeslagen en verhandeld. Parallel aan die functie van stapelplaats ontstonden in de Hollandse steden *trafiëken*, verkeersindustrieën of veredelingsbedrijven. Hier werden, vaak in de buurt van de zeehavens, ingevoerde grondstoffen en halffabrikaten verder bewerkt (suikerraffinaderijen, zoutziederijen, moutwijnen, chocolade, snuif- en rooktabak, olie en verf en jeneverstokerijen).

De eigenaren van die bedrijven bleven echter meestal meer koopman dan fabrikant. Toen in de 18<sup>de</sup> eeuw de functie van Amsterdam als stapelplaats terugliep zijn de trafieken echter gebleven.

De 18<sup>de</sup> eeuw, m.n. tussen 1780-1813, was voor de Nederlandse handel een periode van economische teruggang. De oorlog met Engeland in de Bataafs-Franse tijd en 'de *tariefmuur*' (Het Continentale Stelsel) pakte slecht uit voor veel takken van de

nijverheid. Het land raakte in isolement. Het leidde tot het inzakken van de scheepsbouw en tot een teruggang in de op im- en export gerichte trafieken en in de bedrijven die luxeproducten vervaardigden.

*Achterblijvende industrialisatie, Jan Saliegeest, oom Stastok-mentaliteit, renteniers, 'nachtwakersstaat', op de winkel passen*

Nederland industrialiseerde laat, het begon na 1870 en kwam pas echt goed op gang na 1890. Er is veel geschreven over dit achterblijven in industriële ontwikkeling in vergelijking met andere delen van Europa. Eén ding is duidelijk: De vraag naar 'de' oorzaak is niet snel te beantwoorden. Er was in Nederland sprake van een



gebalanceerde industriële groei, die per regio en bedrijfstak sterk verschilde. Nederland kende daarin een eigen ontwikkelingsgang.

Lang heeft als oorzaak voor het achterblijven gegolden het beeld dat Potgieter van zijn tijd schiep. Hij sprak van een *Jan Saliegeest* en van een *oom Stastok-mentaliteit*. Het waren synoniemen voor behoudzucht, gezapigheid, slaperigheid, honkvastheid, conservatisme, gebrek aan durf en ondernemingslust, waaraan de bourgeoisie leidde. Onmiskenbaar misten de Nederlanders de kapitalistische geest en was er over een breed front sprake van gebrek aan initiatief. Nederland was een land van *renteniers*, een *'nachtwakersstaat'*, waar *'op de winkel gepast'* werd.

*Gemis aan delfstoffen, hoge accijnzen, mercantilisme, ontbreken juiste infrastructuur, verdwijnen stapelmarkt, verdwijnen trafieknijverheid, ruime arbeidsmarkt, buitenlandse concurrentie, nauwelijks vraag naar producten, beleggen in het buitenland, vrij handel versus protectionisme*

Toch is dit conservatisme zeker niet de enige oorzaak van de malaise. De historici Brugmans en Dillen<sup>3</sup> noemen ook een aantal economische factoren als redenen voor de geconstateerde traagheid van industriële ontwikkeling.

Belangrijke *grond- en delfstoffen* waren *niet voorradig* of nog niet ontdekt. Steenkool was duur vanwege de invoeraccijnzen en de transportkosten. Verder diende er een *hoge heffing* betaald te worden voor het importeren van stoommachines. De import van machines bleef daardoor sterk achter. Het *mercantilisme* in de omringende landen belemmerde de industriële groei in Nederland.

Ook ontbrak in Nederland op veel plaatsen de juiste *infrastructuur*, verdween de functie van *stapelmarkt* in Nederland, als ook de *trafieknijverheid*. Tot slot was ook de *ruime arbeidsmarkt* geen stimulans voor de mechanisering van de arbeid.



Nijhof voegt daar aan toe dat de overwegend arme bevolking de economie nauwelijks stimuleerde. *Vraag naar producten* was er nauwelijks. Kooplieden belegden hun *kapitaal* dan ook liever *in het buitenland*. Bovendien waren de kooplieden in Nederland van oudsher eerder geneigd in te zetten op de *vrij handel*, dan op protectionisme van de opkomende industrie. Hierdoor kon de eigen industrie moeilijk concurreren.

Door deze factoren is de industrialisatie in Nederland trager, gelijkmatiger en gematigder verlopen dan in de rest van Europa en kende Nederland een veel socialer ondernemersbeleid. Het heeft er ook voor gezorgd dat er in Nederland, niet zoals in Engeland, Wallonië en het Ruhrgebied 'black countries' ontstonden.<sup>4</sup>

### Nederland industrialiseert



*Actieve industrialisatiepolitiek: verbeteren infrastructuur, investeringen, koloniën, aantrekken buitenlandse fabrikanten, vrije handel, afschaffing belastingen, accijnzen en tolsystemen, onderwijs en aanleg nutsvoorzieningen, commerciële belangengroepen*

Koning Willem I, de koopman-koning (1813-1840) stimuleerde vooral door het verbeteren van de *infrastructuur*. Hij wordt niet voor niets ook wel de 'kanalenkoning' genoemd. In zijn periode werd het Noord-Hollandskanaal en de Willemsvaart gegraven, terwijl in 1839 ook de eerste spoorlijn (Amsterdam Haarlem) geopend werd.



Ook nadien heeft een liberaal ingestelde overheid zich in Nederland actief met de industrialisatie bemoeid.

Ook na Willem I werd de verbetering van de infrastructuur (kanalen, spoorwegen, verharding wegen, tramlijnen) krachtig

voortgezet. In 1813 lag er in Nederland nog 450 km verharde wegen; in 1873 was dat maar liefst 12000 km.

Er werd steeds meer *kapitaal* geïnvesteerd in de eigen industrie. Dat is opmerkelijk omdat de staat in 1840 nog bijna bankroet was. Maar het was niet alleen de overheid, ook de Hollandse kooplieden gingen meer investeren in eigen land.

Ook het bezit van *koloniën* heeft stimulerend gewerkt. De Nederlandse industrialisatie is vooral betaald uit opbrengsten van de koloniën. In de periode 1850-1860 bestond maar liefst 30% van de staatsinkomsten uit baten uit Nederlands-Indië. Daarbij is de instelling van het Cultuurstelsel van groot belang geweest. Inlanders werden door dit stelsel vanaf 1830 verplicht exportproducten te verbouwen. Het bezit van koloniën hield ook een krachtige impuls in voor de op de export gerichte industrieën en voor de scheepvaart. Ondanks het promoten van de vrijhandel werd de productie voor de Indische markt in Nederland wel beschermd, evenals de scheepsbouw. Alleen in Nederland gebouwde schepen kregen zogenaamde 'zeebrieven'. In de periode 1815-1830 leidde subsidies op de scheepsbouw zelfs tot een overschot aan schepen. Tussen 1830 en 1850 verdubbelde het aantal Nederlandse schepen.

De overheid was ook actief betrokken bij het *aantrekken* van buitenlands kapitaal en *buitenlandse fabrikanten*. Thomas Ainsworth en John Dixon zijn daar voorbeelden van. Zij stonden aan de basis van de Twentse textielindustrie. Het was vooral het overheidsbeleid dat leidde tot de bloei van deze bedrijfstak in Twente.

De propaganda voor de *vrije handel* heeft het in Nederland bijna altijd gewonnen van het beschermen van de eigen industrie, waardoor de Rotterdamse reders het pleit veelal wonnen en de stad als *doorvoerhaven* uit kon groeien. M.n. de Rotterdamse haven is van groot belang geweest voor de industrialisatie van Nederland.

*Belastingen en accijnzen*, die belemmerend werkten voor de handel en industrie, werden *afgeschaft*. Zo maakte de afschaffing in 1863 van de belasting op brandstof (turf, steenkool) de invoering van de stoommachine rendabel.<sup>5</sup> Ook het oude tolsysteem verdween (geleidelijk), al waren er in 1900 toch nog zo'n 300 tolpunten op onze wegen. Ook werden de accijnzen op de eerste levensbehoeften afgeschaft of verminderd, zoals op brood, vlees en brandstof. Zo kwamen veel moderne meel-industrieën pas op na de afschaffing van de beruchte 'belasting op het gemaal' (gemalen graan).

Ook het *onderwijs* werd vernieuwd. Denk hierbij o.a. aan de HBS, de ambachtschool en de vele vakscholen, die opgericht werden. Ook werden tal van *nutsvoorzieningen* aangelegd (gas-, water- en elektriciteitsfabrieken), die ook ten goede kwamen aan de industriële productie.

Naast de politiek speelden ook *commerciële belangengroepen* als de Nederlandsche Handel Maatschappij (NHM) een belangrijke stimulerende rol. De NHM, opgericht in

1824, heeft bijvoorbeeld een actieve rol gespeeld bij de opzet van de Twentse textielindustrie.

*Grote regionale verschillen, gelijkmatige groei*

De Jonge<sup>6</sup> schetst dat er in Nederland niet over 'de' industrialisatie gesproken kan worden. Hij maakt duidelijk dat er grote regionale verschillen in economische ontwikkeling te constateren zijn. Per regio waren er bijvoorbeeld grote verschillen in de prijzen voor grondstoffen, kosten van levensonderhoud, samenstelling van de arbeidsmarkt en transportsystemen. Soms konden die verschillen zich voordoen over een afstand van maar enkele tientallen kilometers. Per regio zijn er dan ook verschillende, soms zelfs tegenstrijdige, oorzaken te noemen voor (het uitblijven van) mechanisatie en industrialisatie.

We zien de industrialisatie in Nederland eerst op gang komen in de regio's langs de kust (havens) en langs de grote rivieren.

Later zijn het vooral goedkope grond en lage lonen en een actieve industrialisatie politiek die aan de basis liggen van de vestiging van industrieën. De zandgronden met hun dichte bevolkingsconcentraties en snelle bevolkingsgroei werden de grote winnaars. (Denk aan de textiel in Twente en in Tilburg, de schoenenindustrie in de Langstraat, de aardappelmeel- en strokartonfabrieken in de veenkoloniën en de suikerindustrie in het westelijk deel van Noord-Brabant).

In de grote havensteden, Noord-Brabant, Twente en later de Limburgse mijnstreek gingen verstedelijking en industrialisatie hand in hand.

In de laatste helft van de 19<sup>de</sup> eeuw zien we in Nederland een expansie van katoennijverheid, metaalindustrie en scheepsbouw. Deze sectoren zijn echter niet zo vooruitlopend dat er sprake is van een 'leading sector', waar andere sectoren in meegetrokken werden. De Jonge spreekt veel meer over een gebalanceerde groei.<sup>7</sup>

*Kenmerken van de industrialisatie in Nederland: Geen zware industrie, kleinschaliger industrieën, uitgebreide agro-industrie, bemoeienissen van buitenlanders, Nederlands-Indië als afzetmarkt, grote afhankelijkheid van ons omringende landen en van de conjunctuur, ook opleving traditionele bedrijfstakken, niet industriële productie, verdere terugdringing van de huisnijverheid, nijverheidscoöperaties, mechanisering van de landbouw, opleving scheepvaartindustrie, ontdekking delfstoffen*

Nederland kende niet, zoals in de ons omringende landen, een grote, *zware industrie* (hoogovens, machinefabrieken), die als een magneet andere bedrijven aantrok. Mijnbouw (vanaf 1899) en hoogovens (1918) kwamen in ons land pas laat op gang. Een *kapitaalgoederenindustrie* werd dan ook gemist. Ons land kende maar een

betrekkelijk kleinschalige metaalindustrie (machine- en ketelbouwbedrijven) waar productiemiddelen gemaakt werden.

Nederland kende een uitgebreide *agro-industrie*. Daarbij moet gedacht worden aan de productie van aardappelmeel en strokarton (veenkoloniën), suikerbieten (Zeeland en westelijk Noord-Brabant), zuivel (West-Overijssel en Friesland), vlees (Oss).

Het land kenmerkte zich verder door een wijdverbreide, *kleinschaliger productie*. In 1889 werkte nog 77,5% van de industriële beroepsbevolking in bedrijven met minder dan 10 werknemers. Pas in de periode 1890-1914 zien we een opkomst van het midden- en grootbedrijf.



Bij het ontstaan van veel Nederlandse fabrieken zijn *fabrikanten uit andere landen* betrokken geweest. Soms zijn deze gevraagd te komen, soms ook uit eigen beweging gekomen. Hierbij valt bijvoorbeeld te denken aan fabrikanten uit de Twentse textiel, als Ainsworth, Dixon en de Maere.

De Nederlandse industrie heeft baat gehad bij haar koloniën. Nederlands-Indië leverde niet alleen grondstoffen (tabak, suiker), maar was ook een belangrijke afzetmarkt (Twentse katoen). Ondanks het propageren van de vrij handel, werd deze koloniale markt beschermd. In het begin van de 19<sup>de</sup> eeuw had Nederland daarbij nog veel last van de Engelsen, die hun 'katoentjes' dumpten. Bovendien maakte de opening van het Suez-kanaal in 1869 het mogelijk op de vervoerskosten te besparen. De afzetmarkt Nederlands-Indië, als ook het steeds groter wordende belang van de Nederlandse havens leidt aan het eind van de 19<sup>de</sup> eeuw tot een *opleving van de metaalwaren- en scheepvaartindustrie*.

Productievergroting leidde lang niet altijd tot industriële productie: in de schoenmakerij, confectie en sigarennijverheid was er nog lang sprake van laag gemechaniseerd handwerk, waarbij de serieproductie wel in fabrieken plaatsvond.

Op een aantal terreinen komt er een sterke *schaalvergroting en concentratie* in enkele steden tot stand, zoals in Midden-Brabant (sigaren) en in de Brabantse Langstraat (schoenmakerijen) en de textielindustrie rond Tilburg en in Twente.

Door die schaalvergroting en concentratie zien we in andere streken volledige traditionele industrietakken verloren gaan (textiel in Groningen, Friesland, Drenthe, Zeeland en Limburg). Voor de bierbrouwerijen geldt hetzelfde. Iedere tak van nijverheid zocht en vond zijn eigen concentratie, ook al is dat bescheiden geweest in vergelijking met andere landen.

Ook in de landbouw wordt de *huisnijverheid teruggedrongen*. De verwerking van melk en de bereiding van melkproducten, boter en kaas vindt steeds meer plaats in (coöperatieve) zuivelfabrieken. *Nijverheidscoöperaties* zien we vanaf 1880 in de hele landbouw ontstaan. Denk daarbij aan aardappelmeel- en strokartonfabrieken, beetwortelsuikerfabrieken en zuivelfabrieken, maar ook bij exportslachterijen.

Ook de *landbouw* zelf wordt steeds verder *gemechaniseerd*. Hierdoor komt er een enorme uitstroom van mensen op gang, die opgevangen worden in de steden. De steden werden daardoor een belangrijke markt voor consumptiegoederen. Vele nieuwe stedelingen vonden werk in de snel groeiende industrieën.

Een krachtige impuls voor de industrialisatie van Nederland is ook de ontdekking geweest van verschillende delfstoffen. Allereerst moet daarbij natuurlijk steenkool genoemd worden, het 'zwarte goud' uit Limburg. Al sinds de middeleeuwen werd hier steenkool gedolven. Maar pas in 1899 (Oranje Naussau 1) werd begonnen met een vorm van moderne mijnbouw. Het jaar 1937 vormde het hoogtepunt. Er zijn in dat jaar twaalf mijnen operationeel, die gezamenlijk 14,3 miljoen ton steenkool leveren. Er werken dan zo'n 50.000 arbeiders bij de mijnen. Vanaf 1902 nam de overheid de ontginning van steenkoolmijnen zelf ter hand: staatsmijnen. De ontdekking van het aardgas (1959 Groningen) leidde tot de ondergang van de Limburgse steenkoolmijnen. In 1965 werden de mijnen in Limburg stilgelegd.

Ook de ontdekking van andere delfstoffen (zout in Hengelo, olie en aardgas in Noord-Nederland) hebben krachtig bijgedragen aan de industrialisatie. Het leidde ook tot het ontstaan van tal van chemische industrieën.

De Nederlandse industrie was sterk *afhankelijk van het buitenland*. Zo heeft Rotterdam een enorme impuls gekregen door de industrialisering van het Ruhrgebied. De Nederlandse industrie had ook *last van conjuncturele problemen* en van de crises op wereldformaat (de landbouwcrisis van 1878, wereldoorlogen en beurskrach).

## **Fasering in de Nederlandse industrialisatie**

*De periode voor 1850*

Na de Franse Tijd golden de Zuidelijke Nederlanden (m.n. Wallonië) als het industriegebied van de Nederlanden. De Noordelijke Nederlanden zouden veel meer *handelsnatie* blijven: Nederland distributieland, 'avant la lettre'.

De industrie in de Zuidelijke Nederlanden had zich, deels uitmakend van Frankrijk, in de Franse tijd nog redelijk kunnen ontwikkelen. De handel in de Noordelijke Nederlanden had echter door het Continentale Stelsel uit de Napoleontische tijd bijna geheel stilgelegen, waardoor stapelmarkten en de trafieknijverheid lam gelegd waren. Na de Franse tijd werd in eerste instantie sterk ingezet op het weer op gang trekken van de internationale handel. Amsterdam als stapelmarkt, waarmee de stad in de 17<sup>de</sup> eeuw groot geworden was, bloeide in de 19<sup>de</sup> eeuw op, met name door de aanvoer van producten uit Nederlands-Indië. En Rotterdam werd een doorvoerhaven voor het Duitse achterland.

De Hollandse kooplieden wensten daarbij vrijhandel, terwijl de industriëlen in de Zuidelijke Nederlanden veel meer een beschermingspolitiek voorstonden van hun industrie.

Na de afsplitsing van België zien we ook in de Noordelijke Nederlanden voorzichtig aanzetten tot industriële ontwikkeling ontstaan. In de jaren '30 en '40 ontstaan de eerste (Twentse) textiel fabrieken, al wordt daar tot 1846 nog met handweeftoestellen gewerkt.

#### *De periode voor 1850-1870: Scheepsbouw, textielindustrie*

In deze periode ontstaan in Nederland de eerste industrieën. De overheid stimuleert de Nederlandse scheepsbouw en de textielindustrie in Twente. Ook de Nederlandsche Handel-Maatschappij (NHM) speelt een rol bij het in Twente opzetten van een op de export gerichte katoennijverheid. Hier was de bevolking bekend met textielnijverheid (al in de 18<sup>de</sup> eeuw was er een uitgebreide huisnijverheid) en waren de lonen laag. Buitenlandse ondernemers werden overgehaald zich hier te vestigen, zoals Thomas Ainsworth, John Dixon en Charles de Maere.

Ook traditionele bedrijfstakken als jeneverstokerijen en diamantslijperijen behoorden tot de sterke groeisectoren. De ambachtelijke nijverheid voert echter nog de boventoon. Er zijn vooral rond Amsterdam veel veredelingsbedrijven (trafiekken), waar geïmporteerde goederen verwerkt worden tot hoogwaardiger producten.

Hier en daar zien we industriële productie ontstaan, waarbij de arbeid gemechaniseerd wordt.

#### *De periode 1870 - 1890:*

In deze periode ontstaan eerst in de regio's langs de kust (havens) en langs de grote rivieren de eerste industriële complexen. Opmerkelijk is dat in tegenstelling tot andere landen in Nederland in deze beginfase het ontstaan van kapitaalgoederenindustrie uitblijft. Het gaat vooral om de opkomst van de textiel-, lederwaren-, suiker- en margarine-industrie.

In deze periode is er nog duidelijk sprake van overheersing van het kleinbedrijf. Het aantal industriële complexen waar arbeiders met honderden tegelijk werken is in Nederland een uitzondering.

De opkomst van de industrie in Nederland wordt in deze periode vertraagd door de landbouwcrisis van 1878. Door enorme hoeveelheden goedkope import van graan (Amerika) en vlees (Zuid-Amerika) stortten de prijzen in. De import van vlees uit Argentinië was mogelijk geworden door nieuwe technologische koeltechnieken op zeeschepen en in pakhuizen.

*De periode 1890-1914: coöperaties, concentratie en specialisatie, de N.V.,*

In deze periode loopt Nederland zijn achterstand geheel in. Je zou kunnen zeggen dat deze periode de 'take of'-fase was. Aan de vooravond van de Eerste Wereldoorlog is ons land een hooggeïndustrialiseerd land. In het algemeen overheerste in Nederland rond de eeuwwisseling het fabriekssysteem de ambacht, manufactuur en huisindustrie. In deze periode ontstaat het midden- en grootbedrijf.

Komen er tussen 1859 en 1889 zo'n 5000 arbeidsplaatsen per jaar in de industrie bij, na 1889 zijn dat er maar liefst 12.000 per jaar.

Door de enorme opkomst van de Rijnvaart en de zeehandel krijgt de scheepsbouw en reparatiewerven in Nederland een enorme impuls.

Ook de chemie komt in deze periode sterk op.

Verder zijn er geografische verschuivingen. We zien in verschillende streken volledige traditionele industrietakken verloren gaan, zoals de textiel in Groningen, Friesland, Drenthe, Zeeland en Limburg. Dat komt vooral door de in deze periode zo kenmerkende *concentratie* en *specialisatie*. Industrieën als de leerindustrie, de sigarenindustrie en de (stoom)bierbrouwerijen concentreren zich in delen van ons land (m.n. zandgronden, waar de grondprijs laag is en de lonen laag). Hierdoor verdwijnen ook veel soortgelijke fabrieken in andere delen van het land. Ook verdere specialisatie in het productieproces vindt in deze periode veel plaats. Dat is goed aan te tonen met een voorbeeld uit de leerindustrie. Van oudsher waren het looien van het leer en de fabricage van leren producten in een hand verenigd. Nu zien we aparte schoenfabrieken ontstaan.

In deze periode worden veel fabrieken omgevormd tot een N.V. (Naamloze Vennootschap). Deze vorm van bedrijfsvoering was aantrekkelijk om geld voor investeringen op de kapitaalmarkt te krijgen. De aansprakelijkheid van de kapitaalverschaffers was binnen een N.V. namelijk beperkt tot het bedrag van hun inbreng. In 1860 kende Nederland zo'n 70 N.V.'s (ter waarde van 16 miljoen gulden), in 1902 al 882 N.V.'s (146 miljoen gulden).

In de agro-industrie zien we veel coöperatieve fabrieken ontstaan. Dat geldt vooral in de zuivel.

In deze periode ontstaan er ook tal van wetten die de arbeidssituatie van werknemers verbetert. Denk daarbij o.a. aan het Kinderwetje van Van Houten (1872), de arbeidswet (1889) en de veiligheidswet (1895).

Ook ontstaan de eerste vakverenigingen (vanaf 1870).

#### *Het interbellum 1919-1940: mijnen, elektriciteit, kunstzijde en kunstmest*

Tussen de twee wereldoorlogen komt in Nederland de mijnbouw tot volle wasdom. De Limburgse mijnbouw en chemische industrie groeien enorm.

Het is ook de tijd van de opkomst van de elektrotechniek. In de jaren '20 en '30 wordt Nederland voor het grootste deel aangesloten op het elektriciteitsnet. In deze periode groeit ook de industriële activiteit in Eindhoven, rond de Philips-vestiging.

De crisistijd is ook voor de Nederlandse industrie een zware tijd. Er heerst grote werkloosheid en veel fabrieken leggen het loodje.

#### *De veranderingen na 1945: sluitingen, schaalvergrotingen, automatisering*

De economie groeit na de oorlog explosief, tot 1963. Daarna zwakte zij af en sloeg het na de oliecrisis van 1973 om in een wereldwijde crisis. Het is een periode waarin het doek valt voor vele oude bedrijfstaken: textiel, sigaren en schoenen. Metaalnijverheid en scheepsbouw moeten sterk inkrimpen.

In de vlees- en zuivelsector en aardappelmeelindustrie is er in deze periode sprake van een enorme schaalvergroting.

### **Nog wat wetenswaardigheden**

In 1807 werd de eerste industriële stoommachine in gebruikgenomen bij de koperpletterij H. de Heus in Amsterdam. In 1880 was 50% van de stoommachines in Nederland van eigen makelij.

In het volgende overzicht zien we de aantallen stoommachines in Nederland met hun vermogen.<sup>8</sup>



Jaartal	Aantal Stoommachines	In Ov.	Aantal p.k.'s
1776	1		
1824	10		
1837	72	4	
1853	364		6537
1863	1066		-
1872	1815		21403
1883	3519		44603
1895	4728		68278

In de volgende tabel zien we het percentage van de beroepsbevolking per sector (1802-1909)<sup>9</sup>

	1802	1849	1889	1909
Landbouw, visserij, jacht	44	44	33	28
Nijverheid	2	24	29	32
Dienstverlening	54	29	36	38
Overig	-	3	2	2

## INDUSTRIËLE ONTWIKKELING IN EN ROND DEVENTER



In het vorige deel over de industrialisatie in Engeland, de rest van Europa en in Nederland is een groot aantal factoren en kenmerken van die industrialisatie besproken. Deze worden in het hiernavolgende ook voor de situatie in Deventer toegelicht.

*Late start van de industrialisatie, vroegindustriële activiteiten, stapelmarkt, trafieken*

In vergelijking met Engeland en Europa komt de *industrialisatie* in Deventer, net als in de rest van het land, *laat op gang*. De vergelijking met andere Nederlandse regio's en steden is moeilijk te trekken. Wel is er in Deventer in de 18<sup>de</sup> eeuw al sprake van verschillende pre-, of vroegindustriële activiteiten, had de stad natuurlijk van oudsher voor een aantal producten de functie van stapelmarkt en kende de stad zelfs trafiekachtige fabrieken (suikerraffinaderij). Bovendien is voor de Nederlandse situatie aan te geven dat langs de grote waterwegen van het land de eerste industriële kernen ontstonden. Dat geldt dus ook voor Deventer, de stad aan de IJssel.

*Diversiteit*



Deventer is een stad, waar veel van het al genoemde – zij het op kleine schaal – terug te vinden is. De *diversiteit* aan industriële activiteiten is daarbij verrassend. Iedereen associeert de stad en de regio met stenen, sigaren, drukwerk, bedden, vlees en zuivel, koek, blik, katoentjes en tapijten, maar wist u ook dat er in Deventer (zweef)vliegtuigen gemaakt zijn, locomotieven, medicijnen, motoren, stoelen, vuurtorens, bromfietsen, tractoren,

pepermuntjes, zeep en naaimachines?

### *geen leidende bedrijfstak*

Deventer is geen stad geweest waar er een leidend bedrijf of een dominante bedrijfstak is ontstaan, zoals bijvoorbeeld in Twente het geval was. Wel zijn er bedrijfstakken te noemen, die het in deze stad en regio opvallend 'goed' deden. Daar staat tegenover dat andere bedrijfstakken een minder prominente plek hadden. Bedrijfstakken die het in Deventer minder deden waren bijvoorbeeld de traditioneel voor de industrialisatie van belang zijnde scheepsbouw en mijnbouw en verder de elektrotechnische en leerindustrie.

### *weinig invloed industrialisatiepolitie*

Er is in Deventer, behalve bij de aanleg van infrastructurele werken, weinig merkbaar geweest van de industrialisatiepolitiek, die de landelijke overheid voerde. Opmerkelijk is wel geweest de rol van de plaatselijke overheid, soms in positieve, soms in negatieve zin.

### *nog lang invloed gilden, kleinbedrijf met laagmechaniseerde arbeid*

Een volgend kenmerk van de Deventer industrialisatie is de ook na de Franse tijd nog voortdurende invloed van het systeem van het *gildenwezen*. Dit wordt versterkt door het feit dat er nog lang en veel sprake gebleven is van laagmechaniseerde arbeid in het *kleinbedrijf*, zoals bijvoorbeeld in de vele limonadefabriekjes. In 1815 zijn er nog 57 bakkers, 63 kleermakers, 41 stoelenmakers, 28 smeden, 44 metselaars en 102 timmerlieden.

### *gevoeligheid wereldpolitiek en conjunctuur*



De industrialisatie van de Deventer heeft meegedeind op de golven van de *wereldpolitiek en conjunctuur*. Zo bouwde Ankersmit in 1860 zijn textiel fabriek, maar het duurde tot 1865 voordat de fabriek in productie genomen kon worden, omdat er vanwege de Amerikaanse burgeroorlog (1861-1865) geen katoen geleverd werd. Een ander voorbeeld zijn de moeilijke tijden in de sigarenindustrie en de sluiting van Nering Bögel (1932) in de crisistijd. Ook de bedrijfssluitingen en fusies uit de jaren '60 van de 20<sup>ste</sup> eeuw kunnen we in dit verband noemen.

### *profiteren van de koloniën*



Net als voor het gehele land geldt, kan ook van Deventer gezegd worden dat er geprofiteerd is van het bezit van *koloniën*. Verschillende bedrijven in de stad exporteerden naar de koloniën. Denk bijvoorbeeld aan Ankersmit, Van Son, Nering Bögel (vuurtorens) en het in 1892 opgerichte exportbedrijf Köler & Ankersmit.

Deventer had in de oude Deventer familie Birnie zelfs plantages op Oost-Java.

### *arbeidsconflicten*



Deventer heeft, niet anders dan in andere delen van het land, de gevolgen van de *arbeidsconflicten* gekend. Soms leidde dat tot voordeel voor de stad. Zo werd de sigarenfabriek van Van Os & Co. in 1895 vanuit Amsterdam overgeplaatst naar Deventer, omdat er in de hoofdstad naar het oordeel van de fabrikant teveel werkstakingen plaatsvonden.

Zulke stakingen kende de stad natuurlijk ook, was het niet in de sigarenindustrie, dan wel in de tapijtfabriek. De stad kende verschillende werknemersorganisaties. De in 1895 opgerichte afdeling van de Tabaksbewerkerbond was wel een zeer vooraanstaande.

Toch was er lang niet altijd sprake van een strijd tussen arbeiders en fabrikanten. Zo was bijvoorbeeld bij de oprichting van Help U Zelve en de Vereniging tot verbetering van de woningtoestand een telg van de familie Ankersmit (Leonard) actief betrokken.

### *vermindering belasting en accijnzen*

Verschillende Deventer bedrijven hebben geprobeerd hun bedrijfsrendementen te verbeteren en te verhogen door op een legitieme wijze de hoge beschermende *invoerrechten en accijnzen* te ontduiken. Zo openden bijvoorbeeld Noury & Van der Lande, Muller & Co., de Gebroeders Ten Hove een fabriek in Emmerik. Later, in 1931, probeerde ook Auping deze constructie door in de buurt van het Duitse Emmerik (Rees) deel te nemen in een nieuwe fabriek van ziekenhuismeubelen. Het werd geen succes.

Ook in andere landen probeerden Deventer bedrijven met wisselend succes nevenvestigingen te stichten, zoals bijvoorbeeld de DAIM en Anton Hunink in België. Later gingen Deventer bedrijven deel uitmaken van grote internationale concerns, zoals bijvoorbeeld Noury & Van der Lande (AKZO) en Thomassen & Drijver (Continental Can Company).

#### *Samenwerking bedrijven, dochterondernemingen*

Grote industriële complexen trekken tal van toeleveringsbedrijven aan. In het klein was dat ook in Deventer te zien. Fabrieken leverden aan elkaar. Een vroeg voorbeeld daarvan was de ijzergieterij Nering Bögel, die cokes afnam van de ernaast gelegen gasfabriek. De machinefabrieken in de stad, zoals Nering Bögel leverden ook machines voor plaatselijke industrieën. Zo kwam de ijzeren pers, waarop bij Jan de Lange de eerste Deventer Courant gedrukt is in 1842 van Nering Bögel.<sup>10</sup>

Bekend is dat deze onderlinge leveringen niet altijd tot volle tevredenheid gebeurde. Zo klaagde Ankersmit bijvoorbeeld over de levering van een stoommachine, die afkomstig was van Nering Bögel.

Een ander voorbeeld: Thomassen & Drijver leverde enorme hoeveelheden blikjes aan de Coberco voor de export van melkproducten. Er is na de Tweede Wereldoorlog zelfs wel eens over gedacht om over het water van de haven een luchtbaan voor de blikjes te bouwen, zodat de blikfabriek rechtstreeks aan Coberco zou kunnen leveren.

Grote ondernemingen in de stad startten regelmatig nieuwe *dochterondernemingen* naast het moederbedrijven. Soms gebeurde dat om een nieuwe productielijn op te zetten. Het kwam ook voor dat ondernemers aparte activiteiten opstarten, die vaak toch wel gerelateerd waren aan het moederbedrijf.

Het op de export van conserven gerichte bedrijf Köler & Ankersmit is ontstaan uit een initiatief van Ankersmit, zoon van de grondlegger van het bedrijf Ankersmit. Ook de blikfabriek van Thomassen & Drijver is ontstaan uit een initiatief van Ankersmit. Hij wilde een eigen blikfabriek voor het inblikken van de conserven, die Köler & Ankersmit exporteerde. Bovendien kon hij zo een goede baan voor zijn twee schoonzoons scheppen.

Rond het hoofdbedrijf van Noury & Van der Lande zijn ook verschillende dochterondernemingen ontstaan, zoals de Overijsselsche IJzergieterij, ERA en Nourypharma. Een ander voorbeeld is het ontstaan van Drukkerij de IJssel, Drukkerij Salland en Ank-Hermes uit het moederbedrijf van Kluwer.

Er zijn ook wel bedrijven ontstaan binnen Deventer fabrieken, die uiteindelijk verzelfstandigd werden. Een voorbeeld is de fabriek CSW binnen Thomassen & Drijver. Het was als het ware de machinefabriek van T & D.

*Ontstaan binnen de muren, het eerste industrieterrein, fabrieken trekken de stad uit, het industrieterrein.*



Net als in andere steden zien we een industriële ontwikkeling ontstaan binnen de middeleeuwse omwalling van de stad. De eerste fabrieken ontstonden in het middeleeuwse centrum van de stad. In Deventer kan daarbij gedacht worden aan de grutterij van Hulscher aan de Zwolschestraat, de leerlooierij Chernac Slichtenbree & Co. (1857), de sigarenfabriek van R. & J.W. Hulscher aan het Sijzenbaan (1882), Coelingh, de bakkerij in de Assenstraat (1846) en de capsulefabriek / DAIM (1868) tussen de Walstraat en de Roggestraat.



Daarna zien we ook fabrieken ontstaan buiten dat middeleeuwse centrum. De Raambuurt met centraal de in 1880 gebouwde Bergpoortstraat was het eerste Deventer *industrieterrein*. In dit gebied werd in 1858 De gasfabriek gebouwd, breidde Nering Bögel gestaag uit en vestigden zich bedrijven als Sensora (1916), Van Son (1889) Stoombleek-, wasch- en strijkinrichting (1888) en de

drukkerij van De Lange (1894).

Ook langs de uitvalwegen van de stad zien we fabrieken gebouwd worden. Ankersmit (1860) aan de Lange Zandstraat, de gresbuizenfabriek van Hamer, later Laurillard aan de Zwolseweg (1867).

Verder zien we ook een trek uit het middeleeuwse centrum naar buiten de oude wallen. Men zocht de ruimte, weg uit het benauwde. Drukkerij de IJsel, ontstaan in het Noordenberg (1899) verruilt deze locatie voor nieuwbouw aan de Hoge Hondstraat (1912). Bijdendijk & Ten Hove trekken van de Polstraat (1910) naar Reviusstraat, de Textiefabriek uit de Nieuwstraat naar de Smyrnastraat (1904), Auping uit de stad weg naar de Laan van Borgele (1912), Anton Hunink van de

Zwolschestraat naar de Heuvel (1909). De fietsenfabriek van Burgers (gestart in 1868) opent in 1896 haar fabriek aan de Rozengaarderweg.

Ook een van Deventers grootste bedrijven uit de geschiedenis, Noury & Van der Lande maakte deze stap. Begonnen met een rosmolen in de Bergstraat trok men al in 1839 de stad uit. Dat het ook letterlijk buiten de vesting nog een lege boel was blijkt wel uit de anekdote dat de heer Van der Lande in 1850 een verrekijker kocht om vanuit de stad een oogje op de zaak te kunnen houden. Hij wilde zien of de wieken van de molen op de Teuge wel draaide.

In latere fasen is die ruimte tussen stad en de verspreid liggende fabrieksgebouwen met woningen opgevuld, waardoor die fabrieken geleidelijk toch weer midden in woonwijken zijn komen te staan. Dat leidde tot een tweede trek uit de stad, richting nieuwe industrieterreinen ten zuiden van de stad, waar bedrijven gecentreerd konden worden. Opmerkelijk is dat sommige Deventer bedrijven lang genoeg bestaan



hebben om zo in de 19<sup>de</sup> eeuw het middeleeuwse centrum ontvlucht te zijn en vervolgens ook in de 20<sup>ste</sup> eeuw nogmaals verhuisd te zijn naar de nieuwe industrieterreinen. Dit geldt bijvoorbeeld voor Stegeman (Zandpoort / Polstraat - Laan van Borgele - industrieterrein) en de Davo-haardenfabriek (Engestraat - Parallelweg - Sint Olafstraat).

#### *Familiebedrijven, NV's, coöperaties, kapitaal, banken, overnames, sluitingen en fusies*

Veel Deventer fabrieken zijn (lang) *familiebedrijven* (geweest) waar het directeurschap van vader op zoon overging. Voorbeelden zijn Senzora (Schoenmaker), Ankersmit, Noury & Van der Lande (Van der Lande's), Auping en de verschillende vleesfabrieken in de stad en de regio.

Maar in het proces van groter groeien is veel kapitaal nodig. Niet altijd is dat kapitaal in de familie beschikbaar, zodat ook daarbuiten naar investeringsbronnen gezocht werd. Om die investeringen voor externen aantrekkelijk te maken zien we ook in Deventer m.n. tussen 1914 en 1940 vele *Naamloze Vennootschappen (N.V.)* ontstaan. De voorbeelden zijn legio: DAIM, Auping, Ankersmit, Davo haardenfabriek, Drukkerij De IJsel, De Lange.

Opmerkelijk is verder dat in de zuivelindustrie veel *coöperaties* ontstaan. Het is een landelijk verschijnsel, dat we ook in de regio Deventer terugzien. De zuivelfabrieken

in Wesepe, Bathmen en Colmschate zijn zo in het begin van de 20<sup>ste</sup> eeuw ontstaan. Ook in de stad kennen we hiervan een voorbeeld, de Coöperatie 'Ons Belang'.

Om aan de benodigde liquide middelen te komen voor investeringen kregen ook de *banken* in de stad een belangrijke plek. Midden 19<sup>de</sup> eeuw startte Van Groningen in de Hofstraat een kassiersbedrijf. Van Groningen fuseerde in 1897 met Verwey & Ankersmit (opgericht in 1879) tot de Sallandsche Bank. In 1914 werd in de Hofstraat het nieuwe pand in gebruik genomen. In 1975 werd deze bank overgenomen door de N.V. Slavenburg Bank. Een ander Deventer kassiersbedrijf was J. Vermeer Gzn, dat in 1879 Polstraat 5 in gebruik nam.

Misschien wel een van de meest opmerkelijke ontwikkelingen van de Deventer industrie is het gegeven dat bedrijven m.n. vanaf eind jaren '50 onderwerp van *overnames, fusies en sluitingen* zijn geweest. De geschiedenis van Deventer kent daarvan een aantal traumatische voorvallen waarbij grote, gerenommeerde fabrieken moesten overgaan tot sluiting of opgingen in een groter geheel en de stad moesten verlaten. In 1932 was dat al gebeurd met Nering Bogel, met honderden ontslagen tot gevolg. Midden jaren '50 sloten de nog resterende sigarenfabrieken (Horst & Maas, Bijdendijk & Ten Hove). Deze laatste werd overgenomen door de firma Van de Mijle uit Kampen. In 1961 werd Burgers ENR overgenomen door PON in Amersfoort en werd de locatie Deventer gesloten; In 1962 sloot Holtkamp, de beddenfabriek met 65 ontslagen tot gevolg. In 1965 moest eerst de meelfabriek van Noury & Van der Lande sluiten (200 ontslagaanvragen) en aan het eind van het jaar de textiel fabriek van Ankersmit. 10,7% van de in de industrie werkzame arbeiders in Deventer stond toen van de een op de andere dag op straat. In 1966 volgde nog de Davo-haardenfabriek met 260 werknemers en in de regio de sluiting van de Overijsselse steenfabrieken.

Uit de overnames en fusiegolven kwamen sommige Deventer bedrijven ook versterkt uit. Thomassen & Drijver nam in 1965 min of meer de rest van de Nederlandse blikfabrieken, samen verenigd in de Verenigde Blikfabrieken, over.

Noury & Van der Lande groeide met haar partners tot een wereld-concern: Akzo. Ook Kluwer groeide uit tot een in Nederland toonaangevend concern, totdat ook zij opging in een groter geheel.

De fusiegolf die de Nederlandse vleesindustrie heeft doorgemaakt is ook niet voorbij gegaan aan de fabrieken in en rond de stad Deventer. Was Deventer, samen met de regio Oss toonaangevend in de vleesindustrie, Anton Hunink, Gerrit Hunink, Zendijk, IJsseldijk, Olba – ga zo maar door –, het zijn allemaal bedrijven die gefuseerd zijn en waarbij uiteindelijk de vestiging in deze regio gesloten zijn. Slechts van Meester-Stegeman kan gezegd worden dat zij nog in Deventer gevestigd is, zij het niet meer zelfstandig, maar deeltmakend van de Sara Lee Corporation.



Zelfs de enige Deventer Koekfabriek die we in Deventer nog bezitten – Bussink – is al niet meer zelfstandig en maakt deel uit van een groter geheel.

### Onderwijs

In Deventer zijn net als in veel andere steden onderwijsvormen ontstaan die van groot belang zijn geweest voor de industrie. Allereerst geldt daarbij natuurlijk de Gemeentelijke LTS, de Ambachtschool (1902, nieuw gebouw: 1904). Ook de Huishoudschool, de Handelsschool (1913-1968) en de Hogere Burgerschool (HBS) moeten in dit verband genoemd worden.

Toch zijn er al oudere initiatieven te melden. In de Waag was van 1857-1870 een zgn. Industrieschool gevestigd. En de Tapijtfabriek aan de Nieuwstraat (1797) werd ook wel de fabrieksschool genoemd.

Verder ontstonden er bij verschillende bedrijven bedrijfsscholen. Dat geldt bijvoorbeeld voor Ankersmit en Thomassen & Drijver. Opmerkelijk is dat de industrie ook zelf een soort sociale-werkplaatsachtige-activiteiten opgezet heeft. In dit verband moet gewezen worden op de ERA-fabriek aan de Hogestraat, waar schoensmeer en wrijfassen gemaakt werden. Deze fabriek heeft eigenlijk zelden op commerciële basis kunnen draaien.

### Vervuiling



Vroegere industriële complexen kennen vrijwel allemaal vormen van *bodemvervuiling*. Dat geldt ook voor verschillende fabrieksterreinen in Deventer. Berucht in de stad zijn de plekken waar oorspronkelijk de gasfabriek gestaan heeft, op de Raambleek en later aan de Zutphenseweg. Maar ook langs de

Handelskade is de grond op sommige plaatsen sterk vervuild geraakt.

Als we wat verder in de tijd teruggaan kunnen we ook in de binnenstad over dit soort problemen praten. Water uit de (binnen)gracht en uit waterpompen in de binnenstad was van een slechte kwaliteit. Niet verwonderlijk natuurlijk als bijvoorbeeld de leerlooierij van Chernac Slichtenbree & Co. aan de binnengracht achter de Smedenstraat gevestigd, ook van dat water gebruik maakte. Regelmatig zijn er discussies gevoerd over de sluiting of verplaatsing van bedrijven als de huidenzouterij

van M.L. Oppenheim en Co. en Noach. Ook het achterste deel van de oude haven was een beruchte plek. Dit watertje werd niet voor niets de 'Vetkolk' genoemd.

#### *Infrastructuur*

Ook in Deventer heeft de industrie zich nooit zo kunnen ontwikkelen als er gaan aandacht besteed zou zijn aan de aanleg van infrastructurele werken. Daarbij is de centrale overheid natuurlijk van groot belang geweest, maar ook particuliere investeerders speelden bij bijvoorbeeld de aanleg van spoorwegen een belangrijke rol.

In 1827 was de oude weg van Deventer naar Hengelo, via Holten, Goor en Delden, de eerste verharde weg in Overijssel. Al snel volgden er meer.

De stad werd aangesloten op het netwerk van spoorwegen, met zelfs twee aparte stations voor de elkaar beconcurrerende Staatsspoorwegen en de Hollandsche IJzeren Spoorweg Maatschappij. Ook kwam er een tramlijn verbinding met Zutphen en Emmerich, met tussen 1887-1994 zelfs een niet renderende paardentram van het Pothoofd naar de spoorwegstations.

Om ruimte te geven aan bedrijven werd de Handelskade (jaren '80) en Het Pothoofd aangelegd.

Door het graven van het Overijsselskanaal (1858) kreeg de stad een goede waterverbinding met de turfgebieden in Noord-Oost Overijssel en Drenthe. De verbinding van het kanaal met de Schipbeek en het grachtenstelsel van de stad werd sterk verbeterd.

## **DE FUNDAMENTEN VAN DE INDUSTRIËLE ONTWIKKELING VAN DE STAD**

#### *Stapelmarkt en trafieknijverheid*

Trafieknijverheid kende Overijssel bijna niet. Deze aan grote stapelmarkten verbonden vormen van nijverheid, waarbij ingevoerde grondstoffen en halffabrikaten verder verwerkt werden, waren hier, ver van de zeehavens verwijderd, vrij onbekend. Deventer was uiteraard een belangrijke jaarmarktenstad in de late middeleeuwen en had tot in de 17<sup>de</sup> en 18<sup>de</sup> eeuw ook een functie als stapelmarkt. Zo was Deventer stapelmarkt van hout.

Trafieknijverheid kende de stad nauwelijks, al is er sprake van een rietsuiker-raffinaderij in de stad.<sup>11</sup> Bedoeld zal worden de fabriek van Van Calcar uit de eerste helft van de 19<sup>de</sup> eeuw.

### *Vroeg-industriële bedrijvigheid in de stadswatermolen*

Een belangrijk fundament voor de ontwikkeling van Deventer als industriestad wordt gelegd door Hendrik Lindeman. Hij werd 'Möllen-Lindeman' genoemd<sup>12</sup> In 1755 krijgt



hij de stadswatermolen in erfpacht. Die stadswatermolen, aan de voet van de Bergkerk wordt al in 1378 genoemd als korenmolen en werd begin 15<sup>de</sup> eeuw uitgebreid met een oliemolen. In 1550 wordt er nog een korenmolen en een volmolen voor de lakennijverheid bijgeplaatst. De stadswatermolen krijgt zijn water uit

de Schipbeek, dat in die tijd afwaterde in de haven van de stad.

Lindeman begint daar een 'lesermölle', dat als de ijzergieterij Nering Bögel tot 1932 zal blijven bestaan. De watermolen heeft tot 1908 gedraaid. Toen werd het afgebroken. Hier zien we de molen op een schilderij van Hobbema uit het midden van de 17<sup>de</sup> eeuw.

### *Vroeg-industriële bedrijvigheid in de molens van de stad*

Tot ongeveer 1830 zijn, naast de watermolen, de vele run- en windmolens de enige vorm van mechanisering van de arbeid, die in de stad gevonden kon worden.

Het zijn er uiteraard niet zoveel als in de regio rond Zaandam, toch telde de stad en haar directe omgeving in 1808 maar liefst 30 molens, die voor zeer uiteenlopende producties gebruikt werden.<sup>13</sup> Er zijn dan 5 olie-, pel- en trasmolens, 2 runmolens, 2 houtzaagmolens, 5 korenmolens, 2 molens voor snuiftabak en 14 grutmolens in gebruik.

Van veel oude steden weten we dat windmolens op de stadswallen stonden. Hieraan waren wel bepaalde risico's verbonden. De bliksem kon inslaan en niet zelden kwam het voor dat een molen omwaaide. Daarom had men het in Deventer aanvankelijk anders aangepakt: buiten de Noorderbergpoort was een compleet molenpark aangelegd van maar liefst elf molens. Op de oude plattegrond van Braun – Hogenberg (van de situatie in de 16<sup>de</sup> eeuw) zijn deze molens goed te zien. Een tweede park was het Schoenmakersperk, dat ter hoogte lag van de Lindenstraat/Kapjeswelle.

We bespreken een aantal van de genoemde molens

De molen aan de Polstraat. Op een oude waltoren aan de Polstraat 38 bouwde Lindeman in 1728 een olie-, pel- en cementmolen, met ernaast gelegen een zeepziederij. In 1734 werd de molen gekocht door de gebroeders P. en J. Van

Delden. De zeepziederij, waar o.a. zachte zeep gemaakt werd, was in 1837 een



grootverbruiker van turf. In dat jaar werd er 150630 pond zachte zeep geproduceerd, waar maar liefst 1000 ton turf voor gebruikt werd.<sup>14</sup> De molen wekte soms zo veel angst, dat het maalbedrijf in 1805 na pressie van het stadhuis verplaatst werd naar hun maalbedrijf 'De Eendragt' op de Bergweide.

De Stekelertoren Op Achter de Muren - Vispoort (ter hoogte van de huidige IJsselstraat) werd op de Stekelertoren, ook een oude waltoren, in 1585 een stenen molen gebouwd. De molen is in 1866 gesloopt. De molen is vastgelegd op een tekening van A. van Calcar (1840).<sup>15</sup>

'De Hoop' en 'De Eendragt'. 'De Hoop' stond buiten het Pothoofd op de stadswaide bij de Koerhuisbeek, aan de weg naar Zutphen aan de IJssel. Deze molen was in 1745 gebouwd op initiatief van de ondernemer Hendrik Lindeman, die er een pel-, zaag- en stijfelmolen begon. In 1767 kocht Bussemaker 'de Hoop'. Holterman werd aangesteld als molenaar. In 1805 herbouwden de gebroeders van Delden hun molen, die vanuit de Polstraat verplaatst moest worden. Ze bouwden hun molen ook op de Bergweide en noemde hem 'De Eendragt'. De ernaast gelegen molen 'De Hoop' kwam vervolgens ook in hun bezit. Beide molens waren achtkantige bovenkruiers.



In 1839 kwamen de molens in het bezit van de firma Noury & v.d. Lande. De Eendragt werd vervolgens kort na 1839 afgebroken en aan een bedrijf in Dordrecht verkocht. De molen 'De Hoop' heeft als basis gediend voor het concern dat nu deel uitmaakt van Akzo. In 1868 wordt de molen 'De Hoop' op de Teuge afgebroken, verkocht en in Diepenveen herbouwd. Daar zal ze in 1933 afbranden.

De Holtermansmolen stond op de enk aan de Klinkenbeltsweg. Het was een olie- en pelmolen. In 1734 hadden Schepenen en Raad aan Hendrik van Hengelair en Gerrit Jan Geesink vergunning gegeven deze molen als lijmberijderswindmolen te bouwen.

Later kwam ze in bezit van Jan Holterman, die haar als oliemolen gebruikte. Na de



brand in 1813 werd de molen herbouwd en in 1826 werd de molen met grutterij overgedaan aan zwager H. W. ten Hove. Na diens overlijden in 1848 werd het gruttersbedrijf afzonderlijk voortgezet onder de naam Holterman & Ten Hove en de olieslagerij door de Gebr. Ten Hove. De molen werd in 1881 gekocht door Kreeftenberg, en werd in 1926 ontwikt. Later is de molen afgebroken en in Terwolde herbouwd.



De Vriendschap: In 1805 bouwde het molenmakersbedrijf Stoffel uit Zaandam drie zaagmolens voor de familie Jacobson. Eén van deze molens stond er in 1848 nog en kwam in het bezit van kleinzoon P. Stoffel Pzn. De molen brandde in 1870 af, waarna het bedrijf met de in 1868 geplaatste stoommachine verder draaide.

De korenmolen van Lammers aan de Boxbergerweg is gebouwd in 1879 voor Hoog Stoevenbeld, ontwikt in 1935 en gesloopt in 1961.



Bolwerksmolen In 1863 werd de Bolwerksmolen gebouwd voor de houthandel en –zagerij van de gebroeders Elferink. Later was de molen eigendom

van de N.V. Wilpsche Dijk Stoomzagerij en Houthandel.



De molens op het 'molenbolwerk' Buiten de Noordenberg (ter hoogte van de huidige Parkweg) hebben maar liefst elf windmolens gestaan. Hier zien we het Graaf van Burenbolwerk, ook wel het

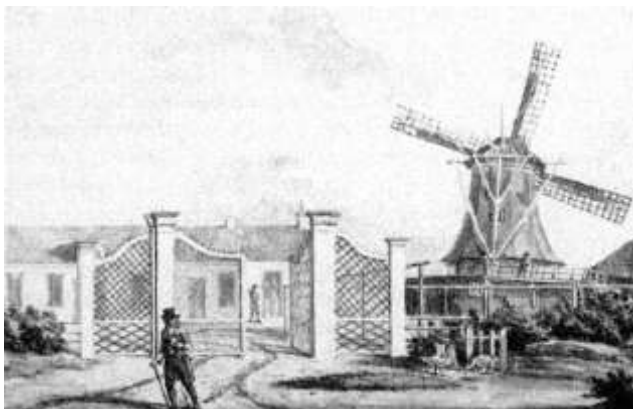
molenbolwerk genoemd, met drie molens, gefotografeerd in 1876.

Links zien we de standerdmolen van D.W. van Neck, die in 1880 gesloopt is.

De tweede molen is de run-, lijnmeel-, en cementmolen van J.J. Hagenbeek. De molen van Hagenbeek is in 1865 afgebrand en in 1867 herbouwd. Het is een bovenkruier, die in 1881 gesloopt is.

Rechts zien we de windkorenmolen 'De drie gebroeders', gelegen achter de Molenstraat en de Stenen Wal. Deze molen was in eigendom van de koekbakkerfirma Schutte en werd in 1882 gesloopt. Hagenbeek huurde in 1877 ook de molen van Schutte.<sup>3</sup>

In de voorstad, buiten de Brinkpoort, ter hoogte van de huidige Molenbelt, stond de



molen van Antonie Binkhorst. De molen werd in 1813 in brand geschoten, maar daarna herbouwd. Hij is te zien op een aquarel uit 1820 van G.H. Göbell. In het begin van de 19<sup>de</sup> eeuw ging de molen over in handen van de gebroeders Maaldrink, olieslagers en leerlooiers. De molen is in 1854 weer afgebrand.

Bergmolen. Op de wallen Buiten-Bergpoort stond de Bergmolen. De molen is in 1879 afgebroken.

Korenmolen 'De Hoop' te Riele De molen in Schalkhaar was een korenmolen. De molen brandde af op 8 april 1945.

Molen 'De Leeuw' in Diepenveen De molen in Diepenveen was de oude molen van Noury & Van der Lande op de Teuge. De molen overleefde op de Teuge de brand in de fabriek van 1868, maar brandde in Diepenveen uiteindelijk toch, in 1933 af.



---

<sup>3</sup> NB Er is ook sprake van de molen van Resius op het Molenbolwerk. Vermoedelijk wordt daarmee de molen van Schutte bedoeld.

De Hunnepermolen De korenmolen van bakker Veldwachter aan de Snippeling hoorde oorspronkelijk bij het klooster Ter Hunnepe. De allereerste molen werd in 1566 gesticht. In 1883 werd de molen verplaatst. Hij was toen in eigendom van Lammers. In 1889 brandde de molen af en werd in 1903 door Veldwachter herbouwd. In 1945 werd de molen verwoest. Alleen de romp staat er tegenwoordig nog.

De stad kende in dit pre-industriële tijdperk een aantal rosmolens.

De 'Sliepmölle' In een oude waltoren aan de Smedenstraat werd, toen de toren niet meer voor de stadsverdediging van belang was, een rosmolen gevestigd. In deze stadsoliemolen werd uit lijnzaad olie gemaakt. In 1648 namen de smeden de toren in gebruik voor hun slijpwerk, vandaar de naam 'Sliepmölle'. In 1877 is de toren gesloopt.

Gruttersmolen Hendrik Broekhuizen. In een waltoren aan de binnensingel achter de Walstraat was sinds 1802 de gruttersmolen van Hendrik Broekhuizen gevestigd. Zijn erfgenamen verkochten de toren aan de gemeente, die hem in 1873 liet slopen. Ter hoogte van de waltoren werd vervolgens de Damstraat aangelegd.



In 1834 startte Gerard van der Lande in het pand Bergstraat 19 een runmolen, waar hij raap- en lijnolie maakte.<sup>4</sup> Het door Van der Lande gestichte bedrijf Noury & Van der Lande zou later uitgroeien tot in de top 20 van de grootste Nederlandse bedrijven.

De stad had ook een tweetal molenmakerijen. Eén ervan was de firma F. ten Zijthoff & Zn., opgericht in 1787. Zij legde zich oorspronkelijk toe op het vervaardigen van wind- en watermolens, later van werktuigen voor graanmalerij, stoominstallaties, e.d. Ten Zijthoff had heel Overijssel tot zijn klantenkring. Deze firma werd voortgezet door

---

<sup>4</sup> Nog onduidelijk is het waar de volgende molens stonden: De firma W. Hulscher (olie- en korenmolen) had een der eerste stoommachines in de stad; De olie- en runmolen van Verwey Jr. en Baerselman; Buiten de Noordenbergpoort stond aan de rivier een olie- en runmolen; Op de wallen stonden korenmolens.

H. en J. Bloemendal, ter plaatse van de machinefabriek Bloemendal en Heemhorst aan de Sluisstraat.

#### *Vroeg-industriële bedrijvigheid in de steenfabrieken*

Sinds de middeleeuwen zijn er langs de IJssel op veel plekken tichelovens geweest waar stenen gefabriceerd werden voor huizen, kastelen en stadsmuren. Deze bedrijfstak gaat zeker terug tot de 14<sup>de</sup> eeuw, toen er, na de stadsbrand van 1334, een grote behoefte was aan stenen voor het bouwen van stenen huizen. Vanuit die ovens zijn in de 19<sup>de</sup> eeuw steenfabrieken ontstaan. Je kunt echter rustig spreken van ook een vroeg-industriële activiteit, omdat ook in de 17<sup>de</sup> en 18<sup>de</sup> eeuw grootschalig geproduceerd is. Pas in het midden van de 19<sup>de</sup> eeuw zien we ook hier stoommachines in gebruik genomen worden.

#### *Vroege ondernemers*

Deventer kende in de 17<sup>de</sup> en 18<sup>de</sup> eeuw nog een groot aantal koopmansfamilies. Een aantal personen uit deze families zien we als vroege ondernemers in de stad industriële activiteiten ondernemen. Daarnaast laten echter ook nieuwe ondernemers zich gelden.



Lindeman. Hendrik Lindeman mag gerust de pionier van de Deventer industrie genoemd wordt.<sup>16</sup> Hendrik Lindeman had in 1726 een zeepziederij, annex olie-, pel- en cementmolen gesticht, die gebouwd was op een waltoren in de Polstraat. Dit bedrijf werd in 1733 door Steven en Pieter van Delden voortgezet. Lindeman ging vervolgens met postwagens rijden naar Munster, Dusseldorp en Dortmund.<sup>17</sup> Lindemans ondernemersschap bewees hij ook in 1744 toen er grote overstromingen van de Schipbeek waren, de Snippelingsdijk doorbrak en buiten de Berg- en Brinkpoort grote kolken ontstonden, waardoor de wegen onbegaanbaar waren. Hij kreeg de opdracht de kolken te dempen, hetgeen hem binnen veertien dagen lukte, waarna ook de dijk hersteld werd en de Schipbeek weer bevaarbaar gemaakt werd. In 1746 voeren er dagelijks al weer 20 à 30 schepen. Daarna pachtte hij in 1745 de stadswatermolen, te gebruiken als pel-, cement- en oliemolen. In 1755 stichtte hij daar een ijermolen, welke in 1826 overgenomen werd door Nering Bögel.



Verder bouwde hij ten zuiden van de stad de olie-, pel- en cementmolen 'De Hoop'.

Jan de Lange. Ook Jan de Lange kan als zo'n vroege ondernemer worden genoemd. In 1738 treedt hij als meesterknecht bij de vrouw van de overleden stadsdrukker Enoch de Vries in dienst. Hij wordt een zelfstandig drukker en dat leidt ertoe dat hij in 1779 zelf benoemd wordt tot stadsdrukker.

Ook leden van de familie Van Delden kunnen tot de vroege ondernemers van de stad gerekend worden. Uit deze vooraanstaande Deventer familie trad Steven van Delden in 1730-1734 op de voorgrond toen hij in twee fasen de zeepziederij en de olie-, pel- en cementmolen aan de Polstraat overnam van Lindeman. Zoon Pieter en Jan namen het bedrijf over.

Hendrik Jan Ankersmit Ook Hendrik Jan Ankersmit was zo'n vroege ondernemer. Hij vestigde zich in 1799 aan de Polstraat 10 met een manufacturenhandel. Al gauw liet hij boeren in de omgeving van de stad voor hem weven. Hij voorzag hen van een voorraad garens en haalde de geweven stoffen weer bij hen op. Er waren voldoende boeren die er 's winters een centje bij wilden verdienen. In een pand Achter de Muren begon hij een ververij. Pas zijn zoon, de tweede Hendrik Jan Ankersmit in de lijn, stichtte in 1860 de fabriek.

Gerard Van der Lande Een andere vroege ondernemer in de stad was Gerard Van der Lande. Hij stichtte in 1834 in de Bergstraat een runmolen. Een paar jaar later (1839) kocht hij met de familie Noury twee op de wallen, buiten het Pothoofd, staande molens 'De Hoop' en 'De Eendragt' genaamd. Het zou de basis vormen van het bedrijf Noury & Van der Lande.

Klaas ten Have stichtte in 1828 de kruidenierswinkel, annex tabakskerverij en koffie branderij 'het Wapen van Antwerpen'. Het bedrijf Ten Have bestaat nog steeds.

Andere namen van vroege ondernemers uit het eerste helft van de 19<sup>de</sup> eeuw waren o.a. Bakhuis (1830: Vleesfabriek Bakhuis & Zn. (Olba), maar ook steenfabriek 't Haasje), De molenmaker Ten Zijthoff & Zn. (1787) en de sigarenfabrikant A.J. Verwey & Zn., die in 1853 al 20 man personeel had.

### *Pro-actief stadsbestuur?*

Het stadsbestuur is lang niet altijd een warm pleitbezorger geweest van de industrialisering van de stad. Net zoals de centrale overheid vatte de stedelijke overheid haar taak nogal bescheiden op. De stad verkeerde bovendien in een opbouwfase na de Franse Tijd en had weinig financiële armslag. De heren ten stadhuize waren vooral beheersmatig ingesteld, zeer geïnteresseerd in details en traditioneel in hun denken en handelen. (...) De politieke agenda bestond voornamelijk uit formele zaken, rekening, tarieven, belastingen, beheer van eigendommen en van openbare werken, verordeningen, brandweer, politie, vestingwerken, schutterij en deelname aan het bestuur van marken.<sup>18</sup>

Dat het in 1776 een prijsvraag uitschrijft met de opdracht om een fabriek op te richten waar armlastigen te werk kunnen worden gesteld is zeker te waarderen. Vanwege grote armoede aan het eind van de 18<sup>de</sup> eeuw gaf het stadsbestuur in 1776 opdracht om een fabriek op te richten, met als doel daarin armlastigen te werk te kunnen stellen, zo de armoede tegen te gaan en de armenzorg te ontlasten. De fabriek werd



gevestigd op het terrein van de Oude Eesterhof, toen stadstimmerplaats, op de hoek Nieuwstraat / Smedenstraat. De fabriek kende echter grote aanloopproblemen. Uiteindelijk werd pas in 1797 door de burgers George Birnie en Saurat een fabriek opgericht voor het maken van tapijten en zeildoek. Een aantal jaren later

werden de heren van Calcar en van Doorninck medecompagnons. In 1813 had de echtgenote van de voormalige raadspensionaris Rutger Jan Schimmelpenninck een gat gebrand in een kostbaar smyrnatapijt. Aan de fabriek werd gevraagd het tapijt te herstellen. Dit lukte niet alleen, maar bracht Gerhard D. Birnie op het idee een



speciaal weefgetouw te bouwen. Zo legde hij de grondslag voor de Deventer smyrnatapijtindustrie. De fabriek breidde fors uit en verhuisde in 1904 naar de Smyrnastraat.

De stad stichtte verder ook in 1806 aan het Noordenbergschild een spin- en breifabriek. De fabriek kreeg de

bijnaam 'De Armenfabriek'. Er werden wollen sokken en handschoenen van leer gemaakt. Verder werd er ook met thuiswerkers gewerkt.

Naast deze situaties waarin het stadsbestuur actief betrokken was bij de stichting van industrieën en fabrieken zijn er ook voorbeelden te geven waarbij het er minder constructief aan toe ging.

Zo gelast het stadsbestuur in 1848 de afbraak van het gebouwtje waar de firma Noury & Van der Lande hun eerste stoommachine geplaatst hadden. De brief werd echter niet aan de vennootschap gestuurd, maar aan een van de firmanten, zodat die er niets op uit deden.

Ook de uiteindelijke stichting van de fabriek van Ankersmit heeft heel wat voeten in de aarde gehad. De fabriek zou eerst in de binnenstad gebouwd worden, maar na lang beraad en getreuzel, waarbij de stad min of meer het Ministerie van Oorlog de schuld in de schoenen schoof, omdat deze het bouwen op de vesting niet toestond, werd de fabriek in 1860 aan de Lange Zandstraat gebouwd.

Soms kwam de stad ook wel eens van de koude kermis thuis. Zo wilde Anton Hunink een vleesfabriek bouwen in de voorstad. Daarvoor had men het gebied rond de kolk op het oog in de voorstad. De stad zorgde voor de demping van de kolk, waarna de fabrikant echter zijn fabriek ergens anders wenste te bouwen, namelijk op 'De Heuvel'.

Toch zijn er heel wat voorbeelden te noemen waarbij het stadsbestuur actief gericht was op het stimuleren van de industrie in de stad.

Zo werd het eerste industrieterrein gevestigd buiten de stad op 'de ramen'. De naam verwijst naar de ramen die gebruikt werden om 'gevolde', (vervilte) lakense stof op te rekken. Tot 1874 was dit militair gebied. Al snel werd besloten in dit gebied de gasfabriek te bouwen. Deze wordt in 1858 in gebruik genomen. Later heeft men de fabriek, toen deze uitgebreid moest worden, verplaatst naar de Zutphenseweg.

Op het terrein van de Raambuurt werd in 1880 de Bergpoortstraat aangelegd, waar de eerste arbeiderswoningen buiten het middeleeuwse centrum gebouwd werden. Opmerkelijk hierbij was dat de huizen van de arbeiders, naast de huizen van de opzichters gebouwd werden. Deze laatste kregen toch wat meer body.<sup>19</sup>

De stad speelde rond 1900 ook een belangrijke rol in de discussie over het bouwen van een eigen elektriciteitsfabriek. Ankersmit, Stoffel en Noury & Van der Lande hadden in 1909 al een eigen fabriek gebouwd. Uiteindelijk wordt in 1911 samen met Zutphen en Zwolle de N.V. IJsselcentrale opgericht. In 1915 wordt er de eerste

stroom geleverd. Opmerkelijk is dat pas in 1951 besloten wordt de openbare straatverlichting te elektrificeren. Pas in 1963 verdwijnt de laatste gaslantaarn.<sup>20</sup>

In 1920 stond wethouder H.F. de Boer aan de basis van de aanleg van een groot nieuw handelsterrein met havens, wegen en een spoorwegraccordement. Uiteindelijk zou dat het industrieterrein Bergweide worden. Via de werkverschaffing werden arbeiders ingeschakeld. Bergweide kwam slechts langzaam tot ontwikkeling. Concentratie van bedrijven op een terrein was in die tijd nog geen algemeen aanvaard principe. In 1925 werd het eerste deel van het ambitieuze plan uitgevoerd. De verdere uitvoering van de plannen kregen de crisisjaren tegen. Pas na de Tweede Wereldoorlog is men ermee verder gegaan.

Een mooi voorbeeld van pro-actief stadsbestuur is te vertellen over de vestiging van de N.D.I. Toen Piet van der Griendt in 1929 naar een vestigingsplaats zocht voor zijn diepdrukkerij en al in Apeldoorn, Zwolle en Diepenveen rond gekeken had, kreeg hij in Deventer direct een plek aan de Industrieweg aangewezen. Hij kon direct bouwen, werd er gezegd, de bouwvergunningen kwamen later wel!

Ook de firma Horst & Maas is in 1917 naar Deventer gekomen door initiatief van de toenmalige wethouder Mr. De Boer.

#### *De eerste stoommachine*

De eerste stoommachine wordt toch al vroeg in Deventer geïntroduceerd. In 1829 was er in Deventer welgeteld één in gebruik, bij de ijzergieterij Nering Bögel in de Raambuurt. De mechanisering vlotte verder niet zo. De investeringen waren hoog en voor het laten werken en onderhouden van stoommachines was er specialistische kennis nodig. Bovendien waren voldoende goedkope handwerkers in en rond de stad beschikbaar. Toch besluit Nering Bögel al in 1840 zelf ook stoommachines te gaan bouwen. Op een nijverheidstentoonstelling in de stad in 1840 was de stoommachine



van Nering Bögel hoogstwaarschijnlijk het gesprek van de dag.

Rond 1865-1870 komt er een kentering in het gebruik van stoom. Veel bedrijven stappen dan over op mechanisering en schaften zich een stoommachine aan. Bedrijven waar al vroeg een stoommachine in gebruik was, waren o.a. de olie- en korenmolen van W. Hulscher aan de huidige Gibsonstraat, die we hier op de foto zien; de firma

Holterman & Ten Hove aan de Korte Bisschopstraat, die er één in 1856 plaatst ter vervanging van de rosmolen. Als men die stoommachine vervolgens op doppen gaat stoken en die zwarte vlekjes op het wasgoed achterlaat, dat op de bleek achter de straat te drogen liggen, wordt dat een flinke rel. Het stadsbestuur verplicht de firma tot het branden van andere brandstof. In 1848 wordt er bij Noury & Van der Lande een stoommachine geplaatst, een tweedehandsje uit Aken. In 1868 plaatst Stoffel een stoommachine voor zijn houtzagerij.

In Deventer zijn er in 1866 tien stoommachines in gebruik.<sup>21</sup>

Deventer is echter verder in haar industriële ontwikkeling als een stad als Doesburg. In 1855 kwam het stadsbestuur van Doesburg in het geweer wegens de aanvraag voor het plaatsen van een stoommachine. Men verwachtte hinder van stank, geluid en rook. De stadsarchitect wordt naar Deventer gestuurd om aldaar enige 'stoomfabrieken' met eigen ogen te aanschouwen. De man stelde vervolgens het stadsbestuur gerust en de vergunning werd verleend.

## Een indeling

Elke indeling in typen industrieën gaat mank. Toch wil ik proberen een indeling te geven en daarbij de logica van het ontstaan van deze bedrijfstakken, juist in Deventer, aangeven.

### 1. Industrie met oorsprong in nijverheid en gilden

Vanuit de middeleeuwse en de 16<sup>e</sup>, 17<sup>e</sup> en 18<sup>e</sup>-eeuwse beroepsuitoefening zijn er in de stad verschillende industrietakken ontstaan. Dat had vaak te maken met de aanwezige expertise en met goed ondernemerschap om de stap naar industriële productie te maken.

#### *Deventer drukkersstad*



Zo wordt Deventer van oudsher een drukkersstad genoemd. Uit het ambachtelijk drukken van boeken zijn bekende drukkerijen en uitgeverijen ontstaan. Daarbij moet in eerste instantie gedacht worden aan Jan de Lange. In 1738 trad de 'grounding father' meesterknecht bij de weduwe

van de Deventer stadsdrukker. Later ging hij aan de Brink voor zichzelf werken en werd hij stadsdrukker.

Andere drukkers zijn bijvoorbeeld de in 1889 naar Deventer verhuisde Æebele Kluwer. Een paar jaar later startte hij zijn uitgeverij / drukkerij aan de Polstraat. Uit dit bedrijf kwamen verder voort Drukkerij de IJsel (1899 gestart aan de Molenstraat en in 1912 verhuisd naar de Hoge Hondstraat), Drukkerij Salland (in de jaren '20 opgezet speciaal voor het drukken van het blad 'Salland'). De vandaag de dag nog belangrijkste telg van de drukkersfamilie is wel de Nederlandsche Diepdruk Inrichting, NDI, het tegenwoordige Roto Smeets, aan de Industrieweg.

*Deventer Koekstad: Van ouds de Almansgadinge genoemd; 1249: oudste gilde Comanregilde*



Deventer is vooral ook bekend als koekstad. In 1497 ontstond al het bakkersgilde voor brood- en koekbakkers; in 1594 telde de stad 11 koekbakkers; in 1637 had het gilde 25 leden; in 1694 werden er maar liefst 714500 koeken uitgevoerd.

De naam van het bedrijf, dat in dit verband veel bekendheid heeft, is Bussink. Het heeft haar wortels in de 16<sup>e</sup> eeuw en vierde onlangs haar 425 jarig bestaan. Op de hoek van de Lange Bisschopstraat en de Korte Assenstraat woonde in 1676 al Herman Berentsz de bakker, het pand wordt in 1710 al 'van outs de Almansgadinge genoemd'. In 1821 is Jacob Bussink er

gevestigd. Zijn zaak gaat in 1874 over in handen van J.A. Coldewey, die in 1875 ook de bakkerij van Pieterman Deventer Koek aan de Brink overneemt en in 1886 eveneens de zeer oude koekszaak van de Schutte's, die haar oorsprong kent in Gerrit en Johan Schutte, die al in 1592 en 1593 lid werden van het koekbakkergilde.

Coldewey vergroot de productie en legt zich toe op het fabrieksmatig produceren van Deventer koek. In 1952 betreft men het nieuwbouwcomplex op het industrieterrein, de Jb. Bussink's Kon. Dev. Koekfabrieken NV., met als directeur C.J. Coldewey.<sup>22</sup> In 1970 worden er maar liefst 15 miljoen koeken gebakken.



Naast Bussink waren er meer bedrijven, die Deventer Koek maakten, zoals de firma Coelingh in de Assenstraat. Deze in 1846 ontstane N.V. Deventer Koek- en Suikerwerkfabriek v.h. J.P. Coelingh & Zn. is in 1936 geliquideerd. De beroemde

Deventer 'steeken' of 'kokieën', werden hier gefabriceerd. Van die kokieën bestaat het rijmpje 'Ik magge liejen, dat oe de kokiejen in lange riejen deur de hals meugt gliejen'. Ook Klopman Baerselman was een bekende Deventer koekbakker. In 1681 werd een Antonie Klopman in het gilde opgenomen. Het fabriekje was tot 1954 gevestigd op de hoek van de Lange Bisschopstraat en de Grote Poot.

In de 20<sup>ste</sup> eeuw zijn eeuwenoude bedrijven gesloten, of opgegaan in grotere verbanden.

Naast de genoemde bakkerijen die vooral gericht waren op het maken van Deventer Koek zijn er meer bakkerijen uitgegroeid tot grotere bedrijven. Zo kende Deventer de koekjesfabriek van Sluis en o.a. de broodfabriek van Gantvoort in de Kleine Overstraat.

#### *Leerlooierijen en Zeepziederijen*

De stad kende midden 19<sup>de</sup> eeuw een aantal leerlooierijen en zeepziederijen. Een bekende leerlooierij was die van de gebroeders Maalderink. Verder was in de Smedenstraat en de binnengracht d leerlooierij en zeepziederij van Chernac Slichtenbree & Co gevestigd, waar in 1857 11 arbeiders werkten. De gebroeders van Delden hadden een zeepziederij in de Polstraat.

## 2. Industrie met oorsprong in landbouw en veeteelt uit de omgeving van de stad

#### *Vleesverwerkende industrieën*

Door de overwegend agrarische omgeving is het niet verwonderlijk dat er veel vleesverwerkende industrieën zijn ontstaan. De IJsseldelta is bekend als veeteeltgebied. Het roodbont vee is zelfs bekend als IJsselvee. Door de bevolkingstoename en de daarmee gepaard gaande grotere behoefte aan voedsel slachtten de mensen steeds minder thuis, maar werd dit collectief en meer bedrijfsmatig gedaan.

De vleesverwerkende industrie bood aan veel mensen werkgelegenheid vanwege het vele handwerk en de lage mechaniseringsgraad van de arbeid. De vleesindustrie is uit het ambacht van de slagerij voortgekomen. Het was wel seizoensarbeid, waardoor arbeiders 's zomers vaak ander werk moesten uitvoeren. Zo werkten de arbeiders in

Olst bij Bakhuis Olba 's zomers bij de steenfabriek van Bakhuis.

Eén van de grootste vleesverwerkende industrieën in de stad was de fabriek van Anton Hunink, de NV.



Fijne Vleeschwaren en Conserven-fabrieken van Anton Hunink Deventer. Deze fabriek ontstond vanuit een in 1884 aan de Broederenstraat gevestigde spekslagerij.



De fabriek later gevestigd op de Heuvel had verschillende winkels in de stad. Op het hoogtepunt in de jaren '50 werkten er wel zo'n 700 man bij de fabriek.

Alleen de vleesverwerkende fabriek van N.V. Stegeman & Co. is nog in de stad gevestigd, ontstaan uit de in 1885 door J. Stegeman in de Korte Bisschopstraat opgerichte slagerswinkel. De fabriek begon in de

Polstraat en verhuisde later naar de Laan van Borgele.

De regio kende nog meer vleesverwerkende bedrijven. Zo zijn IJsseldijk & Zn (Wilp), Linthorst (Wilp en Olst), Zendijk & Zn. (Twello en Olst), Olba (Olst) en Gerrit Hunink en Meester (Wijhe) bekende namen van bedrijven die ontstaan zijn in de negentiende eeuw. Tot in de jaren '90 was de slachterij van de firma Sonnenberg aan de Snippelingsdijk gevestigd.

Deventer kende tot in de jaren '60 van de 20<sup>ste</sup> eeuw een grote veemarkt. Deze werd gehouden op de Beestenmarkt, achter het station. In de jaren '30 werden er op de 'Kolde Markt' wel zo'n 7000 koeien verhandeld.

#### *Melkfabrieken*

Opmerkelijk is dat veel melkfabrieken, ook in de regio Deventer, ontstaan zijn vanuit coöperaties van boeren. Zo kennen we hier de coöperatieve melkfabrieken in Wesepe (Nieuw Leven 1915), Bathmen (1905), Colmschate (De Weteringen ()) en Olst (1911).



In de zuivelindustrie heeft een enorme schaalvergroting plaatsgevonden. In onze regio sloten de fabrieken in Deventer, Wesepe, Bathmen en Colmschate zich aaneen in de Verenigde Coöperatieve Fabrieken 'IJsseldal' met aan de Boxbergerweg het hoofdkantoor.

In dit verband moet ook de condensfabriek



genoemd worden. Deze fabriek aan de Harderwijkstraat werd in 1954 gebouwd voor de productie van gecondenseerde (ingedikte) melk in blik, bestemd voor de export. De fabriek ging op in de Coberco en sloot in 1996 zijn deuren.

### *Conservenfabrieken*

Bij de verwerking van agrarische producten ontstond de behoefte aan een blikfabriek. Levensmiddelen als groente, fruit, vlees, vis en melk werden ingeblikt, maar ook artikelen als koek, beschuit, thee en cacao. Verder ook verf en aardolie. Opmerkelijk is dat verschillende bedrijven, zoals Lugard, Hunink en Muller & Co. eigen blikfabriekjes hadden.

De handelsfirma Köler & Ankersmit, die vooral op de export gericht was –eerst van producten van de textielfabriek van Ankersmit, maar later ook andere producten van de Deventer industrie, zoals koek, ham en conserven in blik –, maakte in eerste instantie gebruik van de diensten van de blikslagerij van Wiegerink. De familie Ankersmit wenste echter meer verzekerd zijn van een goede blikverpakking, zodat zij in 1919 het initiatief namen tot de oprichting van een eigen blikslagerij, Thomassen & Drijver.

### 3. Graan- en olie-, veekoekenindustrie

Naast de vleesindustrie zijn er ook veel bedrijven ontstaan uit maalderijen en meel- en zaadhandelaren. Deze bedrijfstak heeft in Deventer gefloreerd. In Deventer is veel graan aangevoerd. De stad was een bekende stapelplaats.

Veel van deze fabrieken hebben ook hun basis in de vele molens die de stad en haar regio rijk waren.

In 1734 werd de olie- en pelmolen aan de Klinkenbeltsweg gebouwd. Deze molen kwam later in bezit van Jan Holterman. De Holtermansmolen, zoals de molen vervolgens werd genoemd, werd na de brand van 1813 herbouwd en in 1826 overgedaan aan een zwager, H.W. ten Hove. Ten Hove startte ook een gruttersbedrijf.

De grutterij werd in 1848 voortgezet onder de naam Holterman Ten Hove. Deze begonnen een runmolen in de Korte Bisschopstraat en verhuisden later naar 't Hartenaasje. In 1937 wordt de firma Wijers gekocht, ook een oud Deventer bedrijf (gestart ca. 1800 in de Menstraat en dat zich in 1890 ook aan de Bergpoortstraat vestigde). Na de Tweede Wereldoorlog, waarin de fabriek in brand gestoken is, verhuist het bedrijf naar de kleine (zwarte) silo van Lammers.

In 1848 werd de olieslagerij voortgezet door de familie Ten Hove. Dit bedrijf kreeg in 1881 de naam Gebroeders Ten Hove en bouwde aan de Bergpoortstraat een stoomolieslagerij. Van buurman Wijers wordt in 1939 de silo en fabriek gekocht.

In 1950 ontstaat de CODO (Coöperatieve Op- en overslag Deventer e.o.), die in 1971 de hoge silo nog laat bouwen. Deze wordt in 2000 buiten gebruik gesteld.

Een andere fabriek die we onder deze categorie willen laten vallen is de industriële maatschappij Noury & v.d. Lande. Deze laatste fabriek groeide uit tot een zeer grote, internationale onderneming en is uiteindelijk opgegaan in het huidige AKZO-concern.

Ook deze fabriek ontstond uit het molenaarsbedrijf. In 1839 koopt Van der Lande met de familie Noury de molen 'De Hoop' op de Teuge. Al gauw wordt er een meelfabriek gebouwd en ontstaat er een groot scala van productielijnen. De arbeiders op de meelfabriek werden in de stad wel mèèlmoezen genoemd.

Noury & Van der Lande groeit uit tot een der grootste bedrijfsconglomeraten van het land. Uiteindelijk zien we hier ook een enorme fusiegolf: eerst in 1965 met de Koninklijke Zwanenberg-Organon groep (KZO), daarna met Koninklijke Zout-Ketjen tot KZO-2 en in 1969 met de AKU (Algemene Kunstzijde Unie) tot AKZO.

De basis in Deventer, de meelfabriek, sluit in 1966. Een deel van de chemische poot blijft in Deventer gevestigd. Net voor de fusiegolf werkten er bij Noury & Van der Lande, in 1965, bijna 900 mensen.

Ook het bedrijf Kappelle moet in dit verband genoemd worden. Het was eerst gevestigd in de Walstraat, later had het grote silo's aan het Pothoofd. Deze silo's zijn



in de jaren '70 van de 20<sup>ste</sup> eeuw afgebroken. Het bedrijf is inmiddels gesloten. De zaden werden aan het Pothoofd door schepen aangevoerd. Soms ontkiemden een aantal van die zaden op de kade. Dit type uitheemse planten worden nog steeds pothoofdplanten genoemd.

Zoals in veel delen van het land ontstonden ook in Deventer chemische fabrieken uit bedrijven die zich van oorsprong op de graan- en zaadhandel en de olieslagerijen richtten. Genoemd is al Noury & v.d. Lande. Een bijzondere dochteronderneming was de N.V. ERA, een schoensmeerfabriekje. Daarnaast waren er firma's als de DAVO

chemische fabriek, Carbonia (o.a. fabrikant van inktlinten), Twentol, Multicolor en de firma Van Son (inkt- en zegellakfabriek).

Een ander bedrijf dat we ook maar bij de chemische industrie rangschikken, is de firma N.V. Senzora, v.h. A.J. Schoemaker & Zonen. Dit bedrijf heeft geen oorsprong in de graan- en zaadhandel. Het is in 1876 ontstaan uit het kruideniersgrossiersbedrijf van A.J. Schoemaker aan de Graven. De fabriek aan de Bergsingel heeft veel producten gemaakt, zoals: pepermint, snoep, zeep, was- en reinigingsmiddelen, verf, chemische producten en is nog steeds in Deventer gevestigd.

#### 4. Industrie met oorsprong vanuit delfstoffen / grondstoffen uit de regio

##### *Metaalindustrie*

Een voorbeeld van een Deventer industrietak die voortvloeit uit de eigenheid van de omgeving is de ijzerindustrie. In 1749 pachtte Hendrik Lindeman een van de



watermolens van de stad, moderniseerde deze en richtte er in 1755 een ijzergieterij op. Het bestond uit een hoogoven, waarin ijzer met houtskool werd gesmolten en omgezet in gietijzer. De blaasbalg voor deze hoogoven werd gedreven door de watermolen; was er geen water genoeg, dan moest een rosmolen met acht paarden hiervoor zorgen.<sup>23</sup>

De ijzermolen of ijzerhut met kolenschuren, vormhuizen, woningen en gereedschappen en het recht van erfpacht van de stadswatermolen werd in 1767 voor f 59000,= verkocht aan de heren H.A. Nederburgh en zijn schoonzoon J.L. Nering Bögel, waaruit de Deventer IJzergieterij en machinefabriek v/h J.L. Nering Bögel & Co is ontstaan. Tot het faillissement in 1932 heeft deze ijzergieterij gewerkt. Het was een grote fabriek, waar in de hoogtijdagen in de jaren '20 zo'n 1000 arbeiders werk vonden. In 1816 werkten er 41 arbeiders, in 1839 zo'n 150, in 1871 176 en in 1926 zelfs 1000. Het huidige Kunstenlab aan de Emmastraat is nog een van de laatste gebouwen, die we in het stadsbeeld van deze fabriek terug kunnen vinden. Namen als de Hallenstraat, Gieterijstraat verwijzen nog naar de fabriek.

Op de Veluwe werden ijzerertsknollen gewonnen en ijzeroer werd gedolven in de moerassige, ijzerhoudende gronden in het oosten. De naam Oerdijk in Schalkhaar, herinnert ons daar nog aan. In Lettele is een monument opgericht dat ons aan de winning van dit ijzeroer herinnert.

De ijzergieterij ontwikkelde zich in de periode tussen 1836 en 1843 van een fabriek in huishoudelijke artikelen tot een productiebedrijf van spoorweg-draaischijven, brugsegmenten, stoom- en textielmachines.

Bij de ijzergieterij zijn tal van voorwerpen gegoten. Tegenwoordig komen we er nog verschillende in het stadsbeeld tegen. Denk bijvoorbeeld aan putdeksels (met de naam Nering Bögel Deventer, niet te verwarren met Nering Bögel Weert), de botermarkt tussen de Kleine Poot en de Stromarkt, de Wilhelminafontein, het hek voor de Boreelkazerne. Maar ook buiten Deventer zijn er producten van deze fabriek te vinden. Zo is o.a. de vuurtoren van Ameland in Deventer gegoten.



De stad kende nog meer metaalverwerkende industrieën. Over het ontstaan van Thomassen & Drijver, de blikfabriek, hebben we al gesproken. Het bedrijf is opgezet m.n. voor het maken van blikverpakking voor Deventer (export)bedrijven. Later maakte de fabriek, tot op de dag van vandaag, blikverpakking voor tal van nationale en internationale producten. De fabriek is in

1919 aan de Molenstraat opgericht met destijds een productie van 200000 bussen per jaar. In 1929 verhuisde T & D naar de Veenweg, in 1954 werd verder uitgebreid op het industrieterrein.

Verder kan in dit verband gedacht worden aan:

- de firma Auping. Deze beddenfabriek heeft zijn oorsprong in de smederij van J.A. Auping, die in 1868 in de Smedenstraat begon en zich al snel aan de Stromarkt vestigde. In 1885 vervaardigde hij voor het nieuwe ziekenhuis een aantal ledikanten met massief ijzeren onderliggers. Toen hij een order kreeg voor het ziekenhuis in Amsterdam werd daarbij de eis gesteld een verende onderlaag te maken. Het leidde tot de uitvinding van de van in een spiraaldraad gevlochten ijzeren matras, waarna de 'Auping stalen gezondheidsmatras' het licht zag. De fabriek is nog steeds in Deventer gevestigd.
- Een tweede beddenfabrikant was Holtkamp, opgericht in 1900 aan de Bruynsteeg en later gevestigd aan de Rijstenborgherweg. Deze fabriek sloot de poorten in 1962.

- Burgers, een Deventer smid uit de Broederenstraat, liet in 1868 uit Parijs een vélocipède komen. De overlevering wil dat de Deventer jeugd er zo graag op wilde rijden, dat de smid besloot er zelf een bij te maken. Zo is in 1869 de Eerste Nederlandsche Fabriek voor Vélocipèdes ontstaan, Burgers E.N.R. Bij de fabriek was zelfs een fietsschool aanwezig om te leren fietsen. De wielrijdersverenigingen Immer Weiter en de Roversbende waren de eerste fietsclubs van Nederland. De fabriek, gaat in 1961 over in de rijwielfabriek Pon te Amersfoort.
- In 1840 kreeg de smid A.J. Wilhelm vergunning om aan de Engestraat een 'kagchelfabriek' op te richten. Later werd de zaak overgenomen door A.F. van Zwet als van Zwet's Davohaardenfabriek, later de N.V. Davohaardenfabriek. Ook deze fabriek ging in de jaren '60 ter ziele. De fabriek was gevestigd in de Sint Olafstraat. Het gebouw staat er nog steeds.
- De groothandel in ijzer, staal en ijzerwaren van de N.V. Werle & Zn. is gesticht in 1826 toen J.S. Werle zich in de stad vestigde.

Diverse kleinere metaalwaren- en machinefabrieken zijn ontstaan uit het molenmakersbedrijf. De oudste was ongetwijfeld de firma Ten Zijthoff & Zn. Deze molenmaker vestigde zich al in 1787 in Deventer. Later kwamen uit dit bedrijf de machinefabriek van Heemhorst en Bloemendal voort.

Een oud bedrijf, waar we nog maar weinig van weten, is de Deventer machinefabriek van de familie Kelderman, gevestigd aan de Lange Zandstraat 15. Het is in 1876 gesticht. Men maakte er o.a. stoomwerktuigen, maar ook nog grotere installaties als basculebruggen en koleninstallaties.

- In ander opmerkelijk bedrijf is de in 1947 gestichtte N.V. Nederlands-Amerikaanse Fittingfabriek. Dit bedrijf is met middelen van het Marshallplan begonnen. In 1966 is men hier C.V. ketels gaan maken (Nefit-Fasto).

#### *Houtindustrie*

Na de grote ontginningen van het platteland in Overijssel is er in de 19<sup>e</sup> eeuw veel bos geplant. Het is dan ook niet verwonderlijk dat er in Deventer een grote houthandel gevestigd was, de firma Stoffel Czn, ook al haalde deze firma al snel haar hout niet meer zo zeer uit Nederland als wel uit Rusland en Scandinavië.



In 1805 werd het molenmakersbedrijf van Stoffel uit Zaandam gevraagd voor de familie Jacobson drie zaagmolens te bouwen. Eén van deze molens stond er in 1848 nog en kwam in het bezit van P. Stoffel Pzn., die in 1844 de houtzaak van de weduwe Beekman-Werneker in de Postraat had overgenomen. In 1869 ging men over tot stoomzagen en in 1910 kreeg dit bedrijf de naam van N.V. Deventer Houthandel van P.

Stoffel Czn. Maar het werd nog lang 'de zaagmölle' genoemd. De molen brandde in 1870 af, waarna het bedrijf met de in 1868 geplaatste stoommachine verder draaide. Later verhuisde het bedrijf naar het industrieterrein.

#### *Kleiwarenindustrie*

Aan het eind van de 19<sup>de</sup> eeuw waren er in Deventer tientallen pottenbakkers werkzaam. Het ging daarbij zeker niet alleen om ambachtelijk handwerk. Er werd ook industrieel geproduceerd.

In 1826 stichtte de Deventer koopman Hamer samen met de Duitse pottenbakker Berger een aardewerkfabriek in de buurt van de Noordenbergpoort (Huidige Gibsonstraat). Later verhuisde dit bedrijf naar de Zwolseweg. Vanaf 1862 werden er ook terracotta bouwornamenten gemaakt. Ir. I.C.F. Laurillard nam deze fabriek over en ging zich m.n. toeleggen op de fabricage van gresbuizen, een soort aarden rioolbuizen.

Andere aardewerkfabrikanten in de stad waren Hamelberg en co. (opgericht in 1870, gevestigd in de Lagestraat. In deze fabriek werden verschillende stoommachines ingezet bij de productie). Grolleman en Van Nierdt hadden aan het eind van de 19<sup>de</sup> eeuw een terracottafabriek aan de Lagestraat en Bergpoortstraat. Verder kennen we nog de firma Jansen, in 1893 gesticht door Dré Janssen, een voormalig meesterknecht van de fabriek van Laurillard. De aan de Ooievaarstraat gevestigde fabriek (bloempotten is er tot 1983 in bedrijf geweest).



Onder deze categorie van fabrieken vallen uiteraard ook de vele, langs de IJssel gevestigde steenfabrieken. Van zuid naar

noord wil ik noemen: De Vlietberg (Wilp: 1880-1945; hier al in 1787 een ticheloven);

De Petra ('t Hartenaasje, 1876-1947); De Deventer stoomsteenfabriek 'De Stobbenwaard' (achter de rioolzuiveringsinstallatie in Diepenveen: 1895-1916); Scherpenhof (Terwolde); De Voortuitgang (Terwolde: 1854-1965); Hengforden (Olst., ten noordwesten van De Haere: 1843-1966); Fortmond (Olst: 1828-1976); Randerwaard (1856-1966); Ruimzicht (bij de veerdam in Olst: 1834-1885); Westhoff & Co (tussen Olst en Den Nul: 1826-1884); 't Haasje (ten westen van Den Nul)

Een vijftal steenfabrieken werden in 1895 verenigd in de Overijsselsche Steenfabrieken (gesloten 1966). De anderen werden verenigd in de N.V. Olster Steenfabrieken.

De jaarlijkse productie van elke fabriek bedroeg aan het eind van de negentiende eeuw tussen de twee en acht miljoen stuks. In de jaren '30 produceerden de fabrieken van de Overijsselsche steenfabrieken (in 1895 ontstaan) 25 miljoen stenen en straatklinkers. Het werk op de steenfabriek was seizoensarbeid Van mei tot september werkten er zo'n 325 mannen en 50 jongens en meisjes onder 16.

##### 5. Industrie ontstaan vanuit de arbeidssituatie in de stad en in de regio

Door de flinke omvang van de industrie in Deventer kwamen veel laaggeschoolde arbeiders uit vooral het noorden van het land, maar ook uit Duitsland (m.n. pottenbakkers) naar de stad. Bovendien was er in het omliggende, agrarische gebied een flinke arbeidspotentie aanwezig.

##### *Textielindustrie*



Het is begrijpelijk dat Deventer door deze flinke arbeidspotentie een textielstad geworden is.

De in 1774 geboren Hendrik Jan Ankersmit vestigde zich in 1799 in Deventer en begon een zaak in manufacturen. Ankersmit werkte met thuiswerkers. Hij liet boeren uit de omgeving van de stad voor hem weven. Hij voorzag hen van een voorraad garens en haalde de geweven stoffen weer bij hen op. Er waren voldoende

boeren die zo in de winters een centje wilden bijverdienen. In 1860 werd door Ankersmits zoon een fabriek gebouwd in de omgeving van de Lange Zandstraat. Daar startte hij in 1865 met het machinaal laten produceren van textiel. In 1910 werkten daar 226 arbeiders. Uiteindelijk werkten er in deze textiel fabriek meer dan duizend arbeiders. In 1965 is de fabriek gesloten.

Naast de textielfabriek van Ankersmit kende Deventer ook een grote tapijtindustrie. Het is in het midden van de 19<sup>de</sup> eeuw de grootste werkgever in Deventer, met in 1857 werk voor 275 arbeiders en 70 kinderen.

De geschiedenis van de Tapijtfabriek gaat terug tot 1776, toen het stadsbestuur f 250,- beschikbaar stelde voor 'het beste plan tot oprichting van een fabriek voor wollen stoffen of anderen aard, waardoor arme luiden en kinderen aan den arbeid geholpen kunnen worden'. Opmerkelijk was dat het stadsbestuur dan al het woord 'fabriek' hanteert.

Negen plannen werden ingediend. Een Zwitser heeft de premie gekregen voor het opzetten van een katoenfabriek, maar dat leidde niet direct tot het stichten van een fabriek.

Uiteindelijk richtten in 1797 George Birnie en Philippus Sauret, al gauw geassocieerd met Popko van Calcar en Martinus van Doorninck, met hulp van het stadsbestuur een fabriek van tapijten, zeildoeken enz. op. Vijftig armen met hun kinderen vonden er werk. In 1816 werkten er ruim 150 arbeiders en in 1846 zo'n 226.

In 1904 verhuist de fabriek naar de Smyrnastraat.

Een onderdirecteur van de fabriek, H.J. Peters, begon in 1907 voor zichzelf en stichtte een nieuwe fabriek van mechanisch geweven tapijten met een ververij. Deze tapijtfabriek van Peters was gevestigd aan de Lange Zandstraat.

### *Sigarenindustrie*

Een andere bedrijfstak waar veel laaggeschoold personeel haar inkomen verwierf was de sigarenindustrie. Deze bedrijfstak heeft tot na de Tweede Wereldoorlog vooral gedraaid op het handwerk van de sigarenmakers. Er is in 1934 zelfs een unieke actie geweest in de Nederlandse sigarenindustrie om de mechanisatie tegen te gaan. Hoge loonkosten en de grotere vraag naar goedkope sigaren maakte dat uiteindelijk de productie toch verder gemechaniseerd werd.



De eerste Deventer sigarenfabriek was die van de firma A.J. Verwey Jr. (Achter de Muren/Duimpoort) die in 1853 al 20 man in dienst had. Nog ouder waren tabakskerverijen, zoals de firma Harms ten Harmsen Hzn, die al stamt uit 1758.

Deventer heeft verschillende sigarenfabrieken gekend: Hulscher (Sijzenbaan),



Muller & co (Schurenstraat), Langkat (Venenstraat), Bijdendijk & ten Hove (Reviusstraat) en Horst & Maas (Horma) (Sint Jurriënstraat) zijn wel de meest bekende. Het was een arbeidsintensieve bedrijfstak. In de jaren '20 van de 20<sup>ste</sup> eeuw werkten er maar liefst 700 mensen in deze bedrijfstak. In 1953 zijn de laatste twee sigarenfabrieken hier gesloten.

Interessant is dat de Deventer familie Birnie vanaf 1859 tot in de 20<sup>ste</sup> eeuw tabaksplantages bezat in het voormalig Nederlands-Indië (Oost-Java), onder de naam van de landbouwmaatschappij Oud-Djember.

### *Daim*

Ook de Deventer capsulefabriek dient genoemd te worden als fabriek voor laagopgeleid personeel. De fabriek is ontstaan uit de al in het midden van de 18<sup>de</sup> eeuw bestaande wijnhandel van Gerrit Schimmelpenninck. In 1868 ging deze firma G. Schimmelpenninck & Co., capsules vervaardigen voor eigen verbruik. De fabriek kwam in 1903 in handen van de N.V. Deventer Capsulefabriek, met als directeur P.H. van Groningen. In 1928 veranderde de naam in N.V. Deventer Algemene Industriële Maatschappij (DAIM), waarna in 1936 een aparte N.V. Deventer Rubberwarenfabriek opgericht werd.

## 6. Industrieën die werken voor de regionale markt

Deventer kende verschillende interessante fabrieken die produceerden voor de plaatselijke markt, de inwoners van de stad, of als toeleveringsbedrijf voor de bedrijven in de stad of regio.



Allereerst dient in dit verband de Gasfabriek genoemd te worden. Dit bedrijf startte in 1858 aan de oever van de Haven, in de Raambuurt. In 1910 verhuisde het bedrijf naar de Zutphenseweg. Restanten van dit immense complex kan men daar nog vinden op het terrein van Essent. De gasfabriek produceerde gas uit steenkool, die grootschalig vanuit

Limburg aangevoerd werd. De gemaakte cokes werden o.a. verkocht aan de ijzergieterij Nering Bögel.

In 1887 werd besloten in Deventer ook een waterfabriek te stichten. Daartoe werd in 1897 de watertoren gebouwd.

Rond 1900 startte de discussie over het opzetten van een elektriciteitsfabriek. Uiteindelijk leidde dat tot de oprichting van de N.V. Elektriciteitsfabriek IJsselcentrale, die in 1915 voor het eerst in Deventer stroom leverde.

Er zijn ook veel kleine limonade- en alcoholverwerkende fabriekjes geweest. In dit verband kunnen we o.a. de firma's wed. Schutte, Peet, Hekkert, Rademaker en Spoelstra noemen.

In 1859 legde Hendrika Johanna Schoemaker, weduwe Gerhardus Ganzeboom, de grondslag van de ruim honderd jaar later, in 1966 door een Zutphense firma overgenomen distilleerderij firma Weduwe G. Ganzeboom.

Rond 1900 was er in Deventer nog een bierbrouwerij Davo. Die was gevestigd in een uit 1867 stammend fabriekspand op 'De Heuvel', ter hoogte van het huidige Europaplein.

## 7. Overige industrieën



En dan zijn er altijd nog bedrijfjes en fabriekjes te noemen die moeilijk te categoriseren zijn, maar wel interessant om te vermelden. Denk bijvoorbeeld aan de in 1881 opgerichte luciferfabriek 'Sallands Tändsticksfabriks 'De Ooievaar'.

De stad kende ook verscheidene koffie- en theehandelaars. Eén ervan is in dit verband zeker het noemen waard, de firma Ten Have. In 1828 werd aan de Brink door Klaas ten Have de kruidenierswinkel, annex tabakskerverij en koffiebranderij het Wapen van Antwerpen opgericht. Het bedrijf van Ten Have is nog steeds in Deventer gevestigd.

## **Hoofdpunten door de tijd**

Tot slot wil ik de perioden in de industrialisatie, zoals ik die voor de Nederlandse situatie besproken heb ook voor de situatie in Deventer kort bespreken.

*De periode voor 1850*

Net als in de rest van Nederland is er in de periode voor 1850 weinig sprake van industriële activiteiten, waarbij al sprake is van gemechaniseerde productie. Opmerkelijk in deze periode voor de Deventer situatie zijn de activiteiten rond de oude stadswatermolen waar Hendrik Lindeman al in 1755 een ijzermolen sticht. Verder zijn ook de molens in en rond de stad van belang. Uit deze bedrijfstak zullen later verschillende fabrieken ontstaan.

In deze periode is voor de werkgelegenheid vooral van belang de al in 1797 gestichte tapijtfabriek en de in 1806 gestichte stedelijke spin- en breifabriek, die wel de 'Armenfabriek' genoemd werd. Zij waren in het midden van de 19<sup>de</sup> eeuw verreweg de grootste werkgevers in de stad.

Veel namen van latere fabrieken vinden we voor 1850 in Deventer ook al genoemd. Dan is er echter nog sprake van nijverheid en nog niet van industriële productie. We kunnen daarbij denken aan bijvoorbeeld Klopman Baerselman (1682), Gebr. Van Delden (1726), Jan de Lange (1738), Harms ten Harmsen (1758), Ten Zijthoff & Zn. (1787), Schaap (1797), Wijers (~1800), Kappelle (1816), Jacob Bussink (1821), Holterman & ten Hove (1826), Ten Have (1828), Bakhuis (1830), Noury & Van der Lande (1839), Wilhelm (1840), Stoffel (1844), Coelingh (1848)

Rond 1840 kende de stad de volgende bedrijfjes: A.Binkhorst (olie), P. van Calcar (suiker, siroop, kandij), P. en J. van Delden (zeep, lijnmeel), wed. S. van Groningen (lijnzaad, Bengaalse rijst, siroop, kandij, patentolie), G. en J. Westenenk (koffie), van Groningen (koffie), Holterman ten Hove (veekoeken), Jacob Buisman (zout), L.F. Piekema (haver, boekweit, gort en gerst), H. Tigler (rijst, paardenbonen), Willem Hulscher (lijnmeel en -koeken en patent- en raapolie), en G. Alberts (suiker), H. Oosterwechel (paarden- bonen, zaden, lijnmeel), N. Lamberts (gerst, paardebonden, rogge), T.T. Broekhuis (raapkoeken, Koningsberger tarwe), G.J. Schimmelpenninck (Stockholmer teer, zout), M.J. Orth (rijst, raapkoeken, pruimtabak, lijnzaad), G. Brascamp Wzn (koffie, rogge, olie), P.R. Grafstede (klaver- zaad, tarwe, haver, gepelde rijst), Westenenk en Van Groningen (rijst, paardebonden, boekweit, rogge), Verweij en Baerselman (raapkoeken).<sup>24</sup>

Het ambacht en kleinbedrijf overheerste in deze periode. Toch zien we m.n. bij de ijzergieterij van Nering Bögel aan het eind van deze periode al een aantal opmerkelijke veranderingen plaatsvinden. De fabriek is er in 1830 behoorlijk vroeg bij wanneer zij hun eerste stoommachine (van 4 pk) in gebruik nemen. Er zijn er in dat jaar in heel Nederland nog maar zo'n 30 in bedrijf. In 1840 produceren zij zelf al een eerste zelfgebouwde stoommachine, die zij (in 1840!) toont op een nijverheids-tentoonstelling in Deventer. De Deventer ijzergieterij verandert tussen 1836 en 1843

van een fabriek in huishoudelijke artikelen in een productiebedrijf van spoorwegdraaischijven, brugsegmenten, stoom- en textielmachines.<sup>25</sup>

*De periode voor 1850-1870:*

De periode tussen 1850 en 1870 is voor Deventer een bruisende periode. Tal van nieuwe bedrijven worden in deze periode opgezet, die in latere perioden zullen uitgroeien tot bekende fabrieken. We noemen er een aantal: Ankersmit start in 1860 zijn textiel fabriek; in 1867 wordt de Davo-bierbrouwerij en de fabriek van Hamer gesticht. In 1868 beginnen Auping en Burgers en start Schimmelpenninck de fabricage van capsules, welke activiteit later uit zal groeien tot de DAIM. Er worden ook steenfabrieken gesticht, zoals 't Haasje (1851), Randerwaard (1856) en De Vooruitgang (1859).

Opmerkelijk in deze periode is ook het jaar 1858 wanneer de Gasfabriek start met het leveren van gas en Deventer via het Overijssels Kanaal op de Overijsselse kanalen aangesloten wordt. In 1865 wordt het station Staatsspoor geopend.

De volgende tabel laat zien hoe de industrie in 1857 al werkgelegenheid aan de Deventer bevolking bood. Tevens zien we dat er in dat jaar al 8 stoommachines in gebruik zijn.

1857		Arbeiders en -sters	kinderen	Stoom mach	Aantal PK
Houtzaagmolen	P Stoffel & co	3			
Leerlooierij	Gebr. Maaldrink	10	1		
Leerlooierij en Lijmziederij	Chernac Slichtenbree en Co	11			
Olie- en pelmolen	B. ten Hove	6			
Olie-, pel, tras en korenmolen	Noury & van der Lande	12		1	14
Olie- en korenmolen	W. Hulscher en Zonen	12	1	1	30
Olie- en runmolen	Verweij en Baerselman	7			
Olie- en runmolen	Gebr. Maaldrink	4			
Sigarenfabriek	A.J. Verweij Jz	10			
Tapijtweverij	Naaml. Vennootschap	275	70	1	5
Ijzergieterij	J.L. Nering Bögel	100	15	2	12+14
Zeepziederij	P. en J. Van Delden	3		1	
Grutterij en lijnkoekbrekerij	Holterman en Ten Hove	4		1	8
Grutterij en lijnkoekbrekerij	H.O. Wijers	5		1	8
Fabriek van dweilgoed	Burg. Armbestuur	30	1		
Fabriek van gebreide goederen	Bestuur der Armenfabriek	21 + 508 in hunner woning			

*De periode 1870 - 1890:*

De stormachtige ontwikkeling in de Deventer industrie krijgt in deze periode zijn vervolg. Er worden nieuwe fabrieken gesticht, maar we zien ook bij verschillende

firma's overgaan wordt tot mechanisering van de arbeid en er fabrieken gesticht worden.

Nieuwe bedrijven in deze periode zijn bijvoorbeeld Van Son (1874), de Deventer machinefabriek (1876), de Petra (1876), Schoemaker (1876), Grolleman & Van Nierdt (1878), Schutte (1878), De Vlietberg (1878), De Ooievaar (1881), Zendijk (1882), Hulscher sigaren (1882), Werle (1883), Hunink (1884), Stegeman (1885), Deventer stoomwasch-, bleek- en strijkinrichting (1888), Kluwer uitgeverij (1889)

In deze periode groeit de bevolking tot ruim 20.000 inwoners en wordt de vestingwet in 1874 aangenomen, waardoor de stad haar oude vestingwerken mag afbreken en buiten het middeleeuwse centrum mag bouwen.

Het station H.I.J.S.M. wordt gebouwd. Deventer krijgt een Handelskade en een stoomtramverbinding.

#### *De periode 1890-1914:*

In deze periode groeit Nederland uit tot een hooggeïndustrialiseerd land. We zien ook in Deventer tal van activiteiten. De gasfabriek wordt verplaatst en sterk uitgebreid, Het stadsbestuur begint met de aanleg van waterleidingen en in 1915 wordt de eerste elektriciteit in Deventer geleverd.

In deze periode worden er veel sigarenfabrieken gestart: Wijnveldt (1896), Van Dissel (1901), Bijdendijk & Ten Hove (1902), Muller & co. (1903), Van Harte (1916), Horst & Maas (1917). We zien ook de coöperatieve zuivelfabrieken ontstaan: Bathmen, Wesepe, Olst, Colmschate. Fabrieken groeien uit en stichten in Deventer, maar ook buiten de stad dochterondernemingen: ERA (1909), Overijsselsche IJzergieterij (1913).

#### *Het interbellum 1919-1940:*

De periode tussen de twee wereldoorlogen is ook in Deventer een zorgelijke periode. In het begin zijn er nog wel nieuwe initiatieven te bespeuren: Twentol (1917), Fortuin & Co. (1919), Thomassen & Drijver (1919), Ovimex (1922), Sluis (1923), Multicolor (1927), Gemeentelijk Overslagbedrijf (1929), NDI (1931), maar aan het eind van de periode is er weinig nieuws te bespeuren.

Veel fabrieken hebben het moeilijk, zoals bijvoorbeeld in de sigarenindustrie, waar we veel fusies en sluitingen zien. Massaontslag valt er in 1932 wanneer Nering Bögel failliet gaat. Ook de fabriek van Coelingh moet tot sluiting overgaan.

In deze periode zien we dat de gemeente sterke uitbreidingsplannen aan de dag legt. Plannen voor aanleg van het industrieterrein Bergweide worden gemaakt en deels uitgevoerd. De haven wordt uitgebreid en er wordt veel industriespoor aangelegd.

In 1926 wordt het nieuwe tramstation in gebruik genomen. Deze tramlijnen zullen echter nog maar kort in gebruik blijven.

Niet onvermeld mag blijven dat er in 1934 werkverschaffingsprojecten liepen op de Bergweide, waar nieuwe havenarmen en industrieterreinen aangelegd werden.

In 1930 kende Deventer 68 bedrijven met 5540 werknemers bij een inwonersaantal van 35600. In 1935 waren er in Deventer 6200 werklozen op een bevolking van 38.722.

#### *De veranderingen na 1945*

De wederopbouw leidt in Deventer tot de stichting van een aantal nieuwe bedrijven, zoals de condensfabriek (1954), Nefit (1947), Kappa Zedek (1956) en Witteveen & Bos (1946).

Na een aanvankelijke herstart van een aantal sigarenfabrieken verdwijnt deze bedrijfstak met de sluitingen van Horst & Maas (1953) en Bijdendijk & Ten Hove (1953) geheel uit Deventer.

De jaren '60 zijn cruciaal. Veel oude, traditionele industrieën moeten in Deventer de poorten sluiten: Burgers ENR (1961), Holtkamp (1962), Ankersmit (1965), Deventer IJzergieterij (1965: 55 werknemers), de meelfabriek van Noury & Van der Lande (1965), Davo haardenfabriek (1966: 260 werknemers), Overijsselse Steenfabrieken (1966), ERA (1967). In de jaren '70 volgen verschillende vleesfabrieken, zoals Anton Hunink.

In 1967 kende Deventer 20 bedrijven in de metaalnijverheid: 41,5% ; voedings- en genotmiddelen 16%; chemische nijverheid 9%, de grafische industrie 7% de textiel, papier, hout, stro elk met 5%; leer, wasdoek, rubber elk 3% en de overige nijverheid met 3% (geteld elk bedrijf met 10 of meer werknemers) In totaal 82 bedrijven met 9265 werknemers bij 62750 inwoners.

#### **Verkeer, handel, ruimtelijke ordening, landbouw, arbeidersemancipatie**

De industrialisatie heeft ook in Deventer geleid tot een uitbreiding van de handel en het verkeer. Tal van spoorverbindingen kwamen tot stand. De eerste lijn was de in 1865 geopende spoorlijn Deventer-Arnhem. In eerste instantie werd de stad geconfronteerd met twee elkaar nog beconcurrerende maatschappijen, met in de stad eigen stations (HIJSM en SS). Korte tijd is er ook een spoorwegverbinding geweest met Raalte en Ommen. Deze lijn werd in 1934 gesloten.

Deventer heeft een uitgebreid industriespoor gehad en was er een tramverbinding met Zutphen en Emmerik. In 1926 werd het nieuwe tramstation geopend.

Er zijn kanalen gegraven en de Schipbeek is voor een deel gekanaliseerd. Er zijn nieuwe havens aangelegd. In 1858 kwam het Overijssels kanaal gereed. De Handelskade (1884) en het Pothoofd zijn in gebruik genomen als kade.

Wegen zijn verhard en aangelegd. Toch klaagde men lange tijd in Deventer over het wegstelsel. M.n. de bruggen over de IJssel (Schipbrug en Spoorbrug) voldeden niet aan de eisen die het toenemende autoverkeer daaraan stelde.

Ook de handel kreeg in Deventer tal van nieuwe impulsen. We vermelden slechts de vele tentoonstellingen die in de stad gehouden zijn, bijv. over de zegeningen van elektriciteit, vernieuwingen in de landbouw, etc.

#### *Ruimtelijke ordening*

Eind 19<sup>e</sup> eeuw hadden de Deventenaren de blik naar buiten gericht. De binnenstad was benauwd en propvol. Toen in 1874 de vestingwet een einde aan de vesting maakte, werd in sneltreinvaart begonnen met het afbreken van de middeleeuwse vestingwallen en muren en werden nieuwe (arbeiders)wijken aangelegd. Ook in Deventer werd daarbij het tuindorpconcept gehanteerd, zoals dat ook in andere steden gebruikt werd.

#### *Landbouw*

Ook in de landbouw rond de stad veranderde er veel. Rond 1800 kende het platteland nog zandverstuivingen en waren er tal van woeste gronden. Op grote schaal werd ook hier ontgonnen. Later zijn er veel bossen aangeplant. De productie in de landbouw en veeteelt steeg door het gebruik van kunstmest en door het intensiveren van de veeteelt en het mechanisch produceren in de landbouw.

#### *Het sociale vraagstuk*

De bevolking in Deventer groeide. De industrie trok mensen naar de stad en verschafte de paupers arbeid. De situatie bleef echter lange tijd slecht. Twee Deventer fabrikanten (Burgers en Hulscher) zijn in 1892 over de arbeidsomstandigheden in hun fabrieken door een enquêtecommissie gehoord.

De verbeteringen kwamen niet allemaal zonder strijd tot stand. Uit de sigarenindustrie zijn tal van voorbeelden bekend hoe arbeiders zich organiseerden en de strijd aan gingen voor betere arbeidsvoorwaarden en lonen. Aan de andere kant zien we ook veel fabrikanten in de stad zich hard maken voor verbetering van hygiëne en werk- en woonomstandigheden in de stad. Deventer werd een 'rode stad', met ook in haar

geschiedenis veel voorbeelden van zich organiserende arbeiders, stakingen en ruzies met fabrikanten.

Veel huizen in steegjes en sloppen binnen de oude vestingwallen van de stad werden onbewoonbaar verklaard. Op hygiënisch terrein was er sprake van wantoestanden, de kindersterfte was er hoog, regelmatig kwamen er epidemieën voor.

Toch verbeterde de situatie geleidelijk. Er werden nieuwe arbeiderswoningen gebouwd. De stad kreeg zelfs twee ziekenhuizen. gas en elektra werden aangelegd, het afval opgehaald en een watertoren gebouwd. Bovendien zijn er rond 1900 een flink aantal scholen in de stad gebouwd.

### **Industriële vormgeving en archeologie en behoud**

Veel van de industriële gebouwen uit het recente verleden zijn inmiddels verdwenen. Niet alles kan natuurlijk bewaard worden en voor hergebruik bestemd worden. Toch kan van een aantal van die afgebroken gebouwen gezegd worden dat we daar inmiddels met spijt op de afbraak terugzien. Daarom is het goed dat we ook waardevolle industriegebouwen opnemen in ons historisch erfgoed.

Er zijn in Deventer nog maar weinig fabrieken met traditionele sheddaken over. Ook van de neo-klassieke fabriekspanden, zoals het oude pand van De Lange, ontworpen door de stadsarchitect Mulock Houwer (1894) is nog maar weinig over.

Gelukkig zien we ook fabriekspanden behouden worden, zoals de, in de stijl van de Nieuwe Zakelijkheid door de Deventer architect Postma in 1926 ontworpen, modellenmakerij van Nering Bögel. Tegenwoordig is hier het Kunstenlab gevestigd.

Opmerkelijk zijn verder de Coberco / Condensfabriek in de wederopbouwarchitectuur en verschillende fabriekspanden op de Bergweide, zoals de oude Davo haardenfabriek.

Oude industriële gebouwen zijn soms ook een bron van inspiratie voor nieuwbouw. Geslaagd is in dit verband bijvoorbeeld de nieuwbouw aan de Bergpoortstraat en Het Pothoofd.



Noten:

- 
- <sup>1</sup> Nijhof, P., De ontwikkeling van Nederland tot industrieland, in: Nijhof, P., e.a. Op zoek naar ons industrieel verleden, Gids langs monumenten van bedrijf en techniek, uitgeverij J.H. Gottmer, Haarlem, p. 7
- <sup>2</sup> Nijhof, P., Monumenten van bedrijf en techniek: een terreinverkenning, in: Drs. P. Nijhoff e.a. Monumenten van bedrijf en techniek, Industriële archeologie in Nederland, De Walburg Pers, 1978, p. 18
- <sup>3</sup> Brugmans en Dillen ????
- <sup>4</sup> Nijhof, P., De ontwikkeling van Nederland tot industrieland, in: Nijhof, P., e.a. Op zoek naar ons industrieel verleden, Gids langs monumenten van bedrijf en techniek, uitgeverij J.H. Gottmer, Haarlem
- <sup>5</sup> Nijhof, Erik en Gerlo Beernink, Industrieel erfgoed Nederlandse monumenten van industrie en techniek, teleac, 1996, p. 25
- <sup>6</sup> Jonge, de, J.A., De industrialisatie in Nederland tussen 1850 en 1914 (1965)
- <sup>7</sup> Jonge, de, J.A., De industrialisatie in Nederland tussen 1850 en 1914 (1965)
- <sup>8</sup> Jonge, de, J.A., De industrialisatie in Nederland tussen 1850 en 1914 (1965)
- <sup>9</sup> Fischer, E.J., Fabriquers en fabrikanten
- <sup>10</sup> Kuik, N., de geschiedenis van drukkerij De Lange / Van Leer, 1977, p. 44
- <sup>11</sup> Slicher van Bath, prof. Dr. B.H. e.a., Geschiedenis van Overijssel, Kluwer, 1970, p. 154 en p. 161
- <sup>12</sup> Lugard, Gerh. J. jr., Deventer mozaïek, Kluwer – Deventer, p. 120
- <sup>13</sup> Leemans, A., Van Molen tot Moleculen, van Noury tot Akzo, 1988, p. 11
- <sup>14</sup> Gerding, M.A.W., Vier eeuwen turfwinning, Hes Uitgevers, 1995, p. 457
- <sup>15</sup> Bedaux, J. e.a. Ach Lieve Tijd, p. 369
- <sup>16</sup> Leemans, A., Van Molen tot Moleculen, van Noury tot Akzo, 1988, p. 18
- <sup>17</sup> Lugard, G.J. Jr., Vijf eeuwen Deventer, 1949, p. 56
- <sup>18</sup> Hogestijn, C.M., Van Rosmolen tot chemische specialiteiten, De geschiedenis van Noury & Van der Lande en de beide betrokken families, 1998, p. 51
- <sup>19</sup> De Raambuurt, herrezen en ... behouden, Nijvertijd, bulletin van de Stichting Industrieel Erfgoed Deventer, nr. 15, dec. 2005
- <sup>20</sup> Hoe Deventer Elektriciteit kreeg, Nijvertijd, bulletin van de Stichting Industrieel Erfgoed Deventer, nr. 16, dec. 2005
- <sup>21</sup> Verslag van B & W 1866.
- <sup>22</sup> Lugard, Gerh. J. jr., Deventer mozaïek, Kluwer – Deventer, p. 120
- <sup>23</sup> Lugard, G.J. Jr., Vijf eeuwen Deventer, 1949, p. 58
- <sup>24</sup> Bron: Hogestijn, C., Van Rosmolen tot chemische specialiteiten
- <sup>25</sup> Hogestijn, C., Van Rosmolen tot chemische specialiteiten