INHOUDSOPGAVE

	PAGINA
1 Ligging, grenzen en omvang	2
2 Landschappelijke structuur	4
3 Infrastructuur	7
4 Nederzettingen	9
5 Bevolking	14
6 Middelen van bestaan	16
7 Sociale en culturele voorzieningen	24
8 Ontwikkeling 1850 - 1940	28
Bronnen	33
Bijlagen	37

HET OVERSTICHT
Zwolle, december 1988.

1 Ligging, grenzen en omvang

De gemeente Deventer ligt in de uiterste zuid-westhoek van Salland. Met ingang van 18 juli 1807 werd de grens tussen Overijssel en Gelderland opnieuw vastgesteld en moest het voormalige stadsgericht Deventer afstand doen van het gebied ten westen van de IJssel (de Marsch, Meermuiden en de Worp) en het gebied ten zuiden van de Koerhuisbeek. Eerstgenoemde gebied werd reeds in 1808 aan de stad terug gegeven. Laatstgenoemde gebied volgde in 1814, toen de oude grenzen tussen Overijssel en Gelderland hersteld werden. In 1811 moest Deventer ook afstand doen van het schoutambt Colmschate dat sinds 1576 tot Deventer behoorde. Tot 1974 bleef de gemeente Deventer in Overijssel geheel ingesloten door de gemeente Diepenveen. Na verscheidene annexaties, waardoor steeds kleine gedeelten van de gemeente Diepenveen aan de gemeente Deventer werden toegevoegd, volgde in 1974 het zuidelijke deel van de gemeente Diepenveen met Colmschate (ruim 1700 ha.).

Aan de west- en zuidzijde wordt deze gemeente begrensd door de Gelderse gemeenten Voorst en Gorssel. De grens met de gemeente Voorst wordt gevormd door de IJssel en de Oude IJssel. De grens met de gemeente Gorssel wordt grotendeels gevormd door de Schipbeek en de Dortherbeek. In Overijssel grenst de gemeente voor het grootste deel aan de ten noorden gelegen gemeente Diepenveen en voor het overige gedeelte aan de ten oosten gelegen gemeente Bathmen. (kaart 1)

Op 1 januari 1987 bedroeg de

totale oppervlakte van de gemeente Deventer 36,82 km2 (waarvan 35,08 km2 land) en telde de gemeente 65.423 inwoners. De woningdichtheid van de gemeente op de genoemde datum bedroeg gemiddeld 745 woningen per km2 land (het gemiddelde voor Overijssel is 105 woningen per km2 land).

2 Landschappelijke structuur

2.1. Geologie (kaart 2)
Fysisch-geografisch behoort de gemeente Deventer tot het rivieroeverwallenlandschap van de IJssel. Sinds de IJssel als zijtak van de oerrivier de Rijn is ontstaan, heeft hij op steeds wisselende wijze door zijn eigen rivierdal geslingerd. De sedimenten die de meanderende rivier met zich meevoerde werden langs de vele beddingen in het stroomdal afgezet. Zo ontstond langs de rivier een complex van hoger gelegen dekzandruggen, oeverwallen en meanderrichels, afgewisseld met lager gelegen, moerassige gebieden en kolken. De Douwelerkolk en de Klinkenbeltskolk zijn nog restanten van de rechterarm van de IJssel die tot in de middeleeuwen ten noorden van de stad liep, waardoor Deventer het grootste deel van het jaar op een eiland lag. De oude stad Deventer, de huidige binnenstad, is op het hoogste deel van een langwerpige dekzandrug ontstaan.

2.2. Bodemgesteldheid en landschap
De dekzandruggen waarop later Deventer en Colmschate ontstonden, bestaan uit ietwat lemig, diluviaal zand. Vooral ten noord-westen van de oude stad hebben de hoger gelegen gronden een rijke geologische geschiedenis door de eeuwenlange menselijke bewerking ten behoeve van de akkerbouw. Langs de linkeroever van de IJssel vinden we een strook alluviale rivierafzettingen van een zandig karakter, soms min of meer lemig. Deze natte gronden waren van oudsher belangrijke weidegronden. Ten noorden van de IJssel vinden we een bredere, parallelle strook lemige

rivierafzettingen, bestaande uit zware klei. Ook aan de rechteroever van de rivier, ten oosten van de IJssel, vinden we overwegend zware rivierkleigronden bezaaid met dekzandruggen. Deze komkleigronden waren moeilijk te bewerken en maakten dus deel uit van de stadsweiden van Deventer. Op de dekzandruggen in het oostelijke deel van de gemeente Deventer kwam akkerbouw voor. De lager gelegen delen tussen deze dekzandruggen bestonden voornamelijk uit woeste gronden.

Met uitzondering van het meest oostelijke deel van de gemeente Deventer, is het gehele grondgebied thans bebouwd. Het niet-verstedelijkte oostelijke deel is een kleinschalig coulissenlandschap, gekenmerkt door een onregelmatige verkaveling en een grote mate van afwisseling.

2.3. Bodembeheer
Doordat Deventer in 1811 afstand moest doen van het schoutambt Colmschate bleef slechts een beperkte oppervlakte landbouwgronden bij de stad behoren. In 1850 komen er in de gemeente Deventer vrijwel geen woeste gronden voor. Het gebied buiten de vestingwallen is voornamelijk in handen van enkele rijke burgers en kloosters en wordt na het opheffen van de vestingwet in 1874 beetje bij beetje gebruikt voor stadsuitbreidingen.

In 1866 was in de gemeente Deventer een regeling getroffen die definitief een einde maakte aan het bestaan van de stadsweiden en de rechten die een bepaalde groep burgers (Groot- of Grasburgers genoemd) op die gronden kon laten gelden. Zo kwam Deventer in het bezit van de gemeenschappelijke weiden, waardoor de stad zich gemakkelijk kon uitbreiden.

2.4. Waterbeheersing
Deventer heeft sinds zijn ontstaan te kampen gehad met wateroverlast. Dit was het gevolg van enerzijds de watertoevoer van de Rijn die van de diverse beken die bij Deventer in de IJssel uitmondden. Bij hoog water kon de IJssel de toevoer niet verwerken, waardoor noordoostelijk om Deventer een waterloop ontstond.

Als bescherming tegen de hoge waterstanden besluit men in de twaalfde eeuw tot aanleg van de eerste dijk, waarschijnlijk de Douwelerdijk, op de rechteroever van de rivier. Deze dijk is in 1910 opgegeven en vervangen door een nieuwe, meer rivierwaarts gelegen dijk, de Snippelingsdijk (van 1784 tot 1864 overlaat). Tussen 1307 en 1328 wordt op de linkeroever, aan de overkant van de stad, de Veluwse Bandijk opgeworpen. De dijken veroorzaken echter een versmalling van het winterbed, wat leidt tot een stijging van de waterspiegel. Bovendien laat de kwaliteit van de dijken te wensen over. Dijkdoorbraken om en nabij Deventer vinden regelmatig plaats van de veertiende tot de achttiende eeuw. De hoge waterstanden blijven de stad parten spelen. Waterstanden van rond 7 meter + NAP vormen beslist geen uitzondering, zoals blijkt uit tabel 1.

In 1835 wordt door Overijssel

een provinciaal dijksreglement opgesteld, waarin de bedijkte delen van de provincie worden onderverdeeld in negen dijksdistricten. Sinds die tijd valt Deventer onder de waterschappen Salland en Schipbeek die in 1957 opnieuw worden ingedeeld. Dit waterschap bouwt in 1967 het gemaal H.J. Ankersmit te Deventer in het kanaal Deventer - Raalte, teneinde een nieuw afwateringspunt te scheppen voor het gebied ten noordoosten van de stad. In 1968 lanceert Provinciale Waterstaat in Overijssel het "Meerjarenplan Dijkverbetering". Sindsdien is de bedijking van de Schipbeek verbeterd en is men ook begonnen met verbetering van de dijken aan de rechterkant van de IJssel, ten noordwesten van Deventer.

Ook de IJsselkade of Welle heeft tot voor kort veel last gehad van het IJsselwater. Bij hoog water trad de rivier buiten zijn oevers en overstroomden de uiterwaarden en de IJsselkade. In de straten naar de IJsselkade werden daarom keermuren geplaatst. Maar ook de kade zelf had veel te lijden van het hoge waterpeil, de sterke stroomsnelheid en de golfslag van de grote schepen. In 1986 kwam voorlopig een eind aan het dreigende verval van de IJsselkade door de aanleg van het nieuwe Welle-tracé langs de IJssel. Aan de wateroverlast is echter voorlopig nog geen einde gekomen, zoals blijkt uit de overstroming van de IJsselkade op 31 maart 1988 (tabel 1).

3 Infrastructuur

(kaart 3)

3.1. Waterwegen

Deventer is in de eerste plaats een IJsselstad. Al in de middeleeuwen was de scheepvaart de hoofdbron van haar bestaan. Maar de IJssel was niet alleen van belang voor de scheepvaart, ze bezorgde de stad ook vruchtbare weiden, hoogwaardig metselzand en geschikte klei voor steenbakkerijen. De tweede belangrijke waterweg van deze stad is de Schipbeek. Deze heette vroeger de Hunneper Aa, naar het klooster Ter Hunnepe. Na het bevaarbaar maken van deze beek in de veertiende eeuw, werd de naam veranderd in Schipbeek. Deze rivier was eens een druk bevaren waterweg van Duitsland naar de IJssel, maar is sinds de tweede helft van de vorige eeuw alleen nog van belang voor de ontwatering van de landbouwgronden. De monding van de Schipbeek is van belang geweest als haven. In de loop der jaren is deze functie echter overgenomen door accomodaties op het industrieterrein. Het kanaal Raalte-Deventer (het Overijssels Kanaal) is de derde waterweg van de stad. Deze is in 1858 gerealiseerd als onderdeel van het Overijsselse Kanalenplan en zou via Dalmsholte een verbinding vormen tussen Deventer, Zwolle en Twente. In 1884 werd een haven (de Handelskade) aan dit kanaal aangelegd voor de uitbreidende industrie. In 1964 werd het grootste deel van het kanaal vervallen verklaard. Alleen het gedeelte Deventer - Raalte bleef in gebruik, ook al werd een gemiddelde van één of twee schepen per dag niet meer gehaald. Op 1 augustus 1988 is ook dit laatste gedeelte van deze ruim 27 kilometer lange zijtak gesloten

voor scheepvaartverkeer.

3.2. Wegen
De enige belangrijke weg die Deventer in de middeleeuwen bezat was de zogenaamde Hessenweg. Langs deze weg werd vooral stokvis naar Twente, Westfalen en zelfs Hannover vervoerd en koren vanuit Twente en Salland naar Deventer. De huidige rijksweg van Deventer naar Oldenzaal (in 1830 verhard) is een moderne versie van deze route die al voor 1600 in verval raakte. De provinciale weg Deventer-Raalte is ook rond het midden van de vorige eeuw verhard. Tussen 1860 en 1910 stagneerde de wegenbouw omdat de aanleg van spoorwegen meer aandacht kreeg. Uit oude topografische kaarten blijkt dat het patroon van de hoofdwegen rond Deventer sinds 1800 weinig is veranderd. Toch is de infrastructuur verbeterd, met name door de in 1971 aangelegde E-30 Hoek van Holland - Amersfoort - Hannover, direct ten zuiden van de stad. Daarnaast zijn van belang twee noord-zuid verbinding, namelijk de rijksweg Deventer - Wijhe - Zwolle en de weg nummer 48 van het rijkswegenplan Arnhem - Deventer - Hoogeveen. Een ringweg door de buitenwijken van de stad verbindt de verkeerswegen onderling en zorgt voor de distributie van het verkeer binnen het stadslichaam.

3.3. Spoorwegen
Op 5 augustus 1865 werd de lijn naar Zutphen geopend, welke ruim een jaar later werd doorgetrokken naar Zwolle. Aangezien de noord - zuid handel niet zeer belangrijk was, leverden deze lijnen de stad weinig economische voordelen op. Deventer heeft sindsdien geijverd voor een spoorverbinding met Holland, teneinde iets van zijn vergane glorie als handelsstad te herwinnen. Van 1884 tot 1887 werd een spoorbrug over de IJssel gebouwd. In november 1887 werd de lang begeerde lijn naar Apeldoorn in gebruik genomen en in augustus 1888 was ook Almelo bereikbaar. In 1910 werd ten slotte de lijn Deventer - Raalte - Ommen geopend, maar deze spoorlijn werd in 1935 gesloten. Zo werd Deventer een knooppunt van spoorwegen en bleek het oude houten station van het "Hollandsche Spoor" te klein en te bouwvallig voor met name de grote treinen van Scheveningen naar Berlijn. Het in 1864 gebouwde station moest dus het veld ruimen voor het in 1914 gereedgekomen grotere station. Ook Colmschate had zijn eigen stationnetje; het is echter in de dertiger jaren van deze eeuw afgebroken.

Ook heeft de stad twee tramdiensten gehad. In 1885 opende de Geldersch-Overijsselsche Stoomtram Maatschappij de lijn Deventer - Lochum - Borculo, welke in 1945 is opgeheven. In 1926 werd de lijn Emmerik- Zutphen doorgetrokken tot Deventer, maar ook deze is in 1945 stopgezet. Het stationsgebouw aan de Zutphense laan is nu in gebruik bij een speeltuinvereniging.

4 Nederzettingen

4.1. Deventer tot 1850
De historie van Deventer gaat terug tot rond 770, toen de Angelsaksische evangeliepredikerLebuïnus, een tijdgenoot van Bonifatius, onder de Saksen en Friezen het Christendom kwam prediken. Op een heuvel te Daventre (Deventer) stichtte hij een kapittelhuis, waaruit zich gaandeweg een machtig geestelijk lichaam, met de Lebuïnuskerk als centrum, ontwikkelde. De oorspronkelijke kerk werd echter aan het eind van de achtste eeuw door de Saksen verwoest. Door de vele aanvallen op de stad door Saksen en Noormannen werd (rond 1100) een dubbele, hoge dikke muur om de stad aangelegd. Deventer bestond toen waarschijnlijk uit een versterkt deel, met daarbinnen de bisschopshof (de urbs) waar de bisschop van Utrecht soms verblijf hield en een handelsnederzetting langs de IJssel (de portus). Het oudste deel van het huidige Deventer is dat van de Grote of Lebuïnuskerk. Deze is in 1334 gebouwd op een negen meter hoge heuvel, op de plaats waar haar voorgangers in 1040 en 1235 door brand werden verwoest. De Bergkerk stamt oorspronkelijk uit de twaalfde eeuw en is gebouwd op het hoogst gelegen punt (14 meter) van de stad. Deze twee hoogten waren door van enkele straten verbonden met de Brink, het centrum van de stad.

Reeds in de tiende eeuw wordt Deventer als stad aangemerkt. Zij is daarmee één van de oudste steden van Nederland. Ook is zij de moederstad van alle Overijsselse steden, aangezien zo'n twintig plaatsen van Deventer het stadsrecht ontvingen. De stad

dankt haar voorspoed vooral aan de handel. Deze is mogelijk door de goed bevaarbare IJssel, die de schepen stroomafwaarts via de Zuiderzee en de Noordzee naar Engeland en de Oostzeelanden leidt en stroomopwaarts via de Rijn naar Duitsland. Deventer is samen met Kampen, veruit de belangrijkste van de 25 Hanzesteden. De markt in Deventer wordt vooral bekend vanwege de uit de Noorse stad Bergen aangevoerde stokvis. Ook de handel in hout, stro, linnen, wijn, bier, koren en boter bloeit, wat nu nog is af te lezen uit namen als Vischmarkt, Houtmarkt en Botermarkt. Door haar welvaart krijgt de stad vele privileges. In 1495 wordt Deventer tot vrije rijksstad gemaakt, met recht op eigen munt en in 1559 wordt de stad verheven tot één van de vijf bisdommen. Zo'n twintig jaar later wordt Deventer een vestingstad, op aandringen van Prins Maurits. Er wordt buiten de ringmuur een nieuwe aarden wal aangelegd met zeven bolwerken. De oude stadsmuur wordt grotendeels afgebroken en ook van de 21 poorten blijft weinig meer over. In de zestiende eeuw is Deventer, na Amsterdam en Antwerpen, de derde handelsstad van ons land. Omstreeks die tijd richt de overzeese handel zich vooral op Holland en neemt de handelsfunctie van Deventer geleidelijk aan af. In de zeventiende en achttiende eeuw heeft de handel in Deventer nog een belangrijke regionale functie. Hoewel in de eerste helft van de negentiende eeuw de handel in boter, koren, wijn, bier en ijzer nog een belangrijke rol speelt, heeft de stad aan belang sterk ingeboet en moet gaandeweg plaats maken voor Zwolle. Men poogt de oude glorie te herstellen door zich meer te richten op industrialisatie. Rond 1840 telt de stad reeds elf fabrieken, waarvan de Koninklijke Tapijtfabriek van Smyrna en de ijzergieterij van Nering Bögel, met respectievelijk 300 en 150 werknemers, de belangrijkste zijn.

4.2. Stadsuitbreidingen
(kaarten 4 t/m 8)

Ondanks de sterke bevolkingsgroei in de negentiende eeuw, is de uiterlijke vorm van de stad tot 1874 nauwelijks veranderd. Tot dat jaar vindt de woningbouw binnen de aarden vestingwallen plaats. Om iets meer ruimte te krijgen verdwijnen delen van de middeleeuwse vestingwerken, onder andere de Binnen-(1832) en de Buitenduimpoort (1859). Vrijwel alle open ruimten worden volgebouwd met kleine woningen, zoals blijkt uit de minuutplans van 1832. Ook verschijnt er steeds meer bebouwing op de wallen, zoals de in 1847 gebouwde Boreelkazerne. De Vestingwet, die bebouwing direct buiten de wallen verbiedt, wordt in 1874 opgeheven vanwege de bevolkingsgroei, de sterk in opkomst zijnde industrie en omdat de vesting overbodig is geworden. Vanaf dat jaar wordt de open ruimte (het schootsveld) tussen de wallen en de rond 1800 gebouwde Noordervoorstad en Oostervoorstad (voornamelijk bestaande uit houten huizen) volgebouwd. Ook de aarden wallen krijgen een andere bestemming, zowel voor bebouwing (bijvoorbeeld de negentiende-eeuwse stadsuitbreidingen grenzend aan het Noordenbergkwartier) als voor parkaanleg (het Rijsterborgh wandelpark). Voor het toenemende aantal arbeiders in de industrie

wordt aan de rand van de stad een groot aantal woningen neergezet. Een voorbeeld hiervan is het complex arbeiderswoningen dat in 1883 door een woningbouwvereniging bij de stoomolieslagerij Ten Hove aan de Bergpoortstraat is gebouwd. Pas na de Woningwet van 1901 vindt er systematisch sociale woningbouw plaats en leggen de woningbouwverenigingen een schil van arbeidersbuurten om de oude stad heen. Uit deze periode stamt onder andere het "Rode Dorp" uit 1916. In 1920-'21 worden in de omgeving van de Driebergerstraat 201 woningen gebouwd door de woningbouwvereniging "de Nijverheid". Ook de Burgemeestersbuurt stamt uit deze periode, evenals de door de architect Knuttel ontworpen wijken Hoornwerk en Knutteldorp, die voorzien zijn van enkele voorzieningen zoals een vergaderlokaal en een badhuis. De meeste van deze wijken zijn op geometrische wijze aangelegd en hebben een besloten karakter, toegankelijk door één of meer poortwoningen compleet met torenachtige bekroningen. Als gevolg van de renovatie eind jaren zeventig, hebben de meeste wijken hun specifieke karakter enigszins verloren. Alleen in Knutteldorp, bestaande uit 334 woningwetwoningen, is het afgesloten karakter van de wijk nog duidelijk te herkennen. Niet alle bebouwing in de periode rond 1900 bestond echter uit planmatig opgezette arbeiderswijken. De Stationswijk (eind negentiende eeuw) was gebouwd voor gegoede burgers, terwijl de Zwolse weg (van eind negentiende eeuw tot in de jaren dertig van deze eeuw) een voorbeeld is van niet-planmatig opgezette bebouwing.

Het aan de overkant van de IJssel door de plaatselijke patriciërs in de voorgaande eeuwen aangelegde de Hoven, bestaande uit tuinen met theekoepels, is qua structuur weinig veranderd. Wel treffen we hier rond de eeuwwisseling steeds meer planmatige bebouwing langs de rechte straten aan. Hier en daar zijn enkele theekoepels bewaard gebleven. Het oude wandelgebied de Worp dat hiertoe behoorde, is echter aan de bebouwingswoede ontsnapt.

Opmerkelijk zijn ook de uitbreidingen van het haven- en industriegebied. Rond 1900 zijn het oude havengebied en de zuidelijke vestingwallen al uitgegroeid tot industrieterrein. Omdat het oude havengebied overvol raakt en niet meer aan de moderne eisen voldoet, wordt in 1925 de nieuwe haven aangelegd. Pas na de Tweede Wereldoorlog wordt het rudiment van de oude haven gedempt en wordt op de Bergweide een nieuw industriegebied aangelegd. Het Overijssels Kanaal wordt er door heen geleid en door middel van de Prins Bernhardsluis (1951) met de IJssel verbonden.

De woningbouw van na de oorlog houdt zich, behalve met herstelwerkzaamheden van de door bombardementen beschadigde stad, ook bezig met uitbreidingen van het woningbestand. Zo wordt allereerst de bouw van de wijken Tuindorp, Zandweerd en de Rivierenwijk voltooid. Noordelijk Zandweerd, de Keizerslanden, Borgele en Platvoet dateren uit de jaren zestig. De laatste open terreinen binnen de gemeentegrens

worden rond 1970 volgebouwd met flats. Het in 1959 gelanceerde plan "Deventer Dubbelstad", volgens welke de gemeente in enkele decennia zou groeien van 55.000 naar 250.000 inwoners, vond geen doorgang. In 1974 kreeg Deventer een gedeelte van het grondgebied van de gemeente Diepenveen. Hierop zijn vervolgens de wijken Oostrik, Groot Douwel, Blauwenoord en Colmschater Enk gebouwd.

De huidige functie van de stad Deventer is die van regionaal verzorgingscentrum voor Zuid Salland en het omliggende Gelderse gebied. Wat de detailhandel betreft heeft het een draagvlak van 147.000 inwoners. Ook het middelbaar en hoger onderwijs heeft een grote aantrekkingskracht op de omringende plattelandsgemeenten, evenals de werkgelegenheid die dagelijks een stroom forensen teweeg brengt. Ten slotte wordt de omvang van het verzorgingsgebied ook bepaald door de diverse voorzieningen op het gebied van welzijn. Zo telt Deventer twee (in één stichting verenigd en binnenkort samen te voegen) ziekenhuizen, twee bioscopen, twee musea, een schouwburg, een psychiatrisch ziekenhuis, een kunstijsbaan, drie bibliotheken en voorzieningen op het gebied van sport en recreatie.

4.3. Buurschappen

De buurschap **Borgele** ("Berkenbos"), waarin het thans verdwenen Hof te Borgele centraal stond, behoorde als marke tot het schoutambt Colmschate. Het is rond 960 gesticht en bestond uit lintbebouwing langs de weg naar Diepenveen. Borgele is sinds de jaren zestig geleidelijk aan opgeslokt door de stad Deventer, die de weilanden ten westen van de weg opofferde voor de bouw van een woonwijk. De oude structuur van Borgele is nog zichtbaar. Voor de buurschap **Platvoet**, ten westen van Borgele, geldt hetzelfde. Ook deze nederzetting, ontstaan rond een herberg langs de weg naar Olst, is zo'n twintig jaar geleden stedelijk gebied geworden. In het uiterste zuiden van de gemeente ligt de in de dertiende eeuw gestichte buurschap **Oxe** ("ossen"), door de E-30 gescheiden van de rest van de gemeente. Hier is slechts sprake van enkele verspreid liggende boerderijen rond de Oxerhof, een in het begin van deze eeuw gebouwd landhuis. Evenals Oxe, kan ook de ten noorden hiervan gelegen buurschap **Weteringen** ("waterloop") getypeerd worden als hoevenzwermdorp. Deze in 1268 voor het eerst gemelde nederzetting was een apart buurschap in het schoutambt Colmschate, maar is in de tweede helft van de vorige eeuw deel gaan uitmaken van het dorp **Colmschate**, dat sinds kort tot de gemeente Deventer behoort. Deze rond 1230 gestichte buurschap, dankt haar naam waarschijnlijk aan de naam schate of schote, hetgeen een beboste hoek zandgrond uitspringend in een moeras betekent. Hier bevond zich tot 1528 een bisschoppelijk hof, daarna koningshof. Van hieruit werden rechtspraak, organisatie en administratie van het schoutambt Colmschate geregeld. Na het bouwen van een hervormde kerk in 1842 vormde zich het begin van een dorp. De in 1888 geopende spoorlijn Deventer-Almelo, met een

station te Colmschate, was een belangrijke stimulans voor welgestelde Deventenaren om zich hier te vestigen. Het dorp bestaat nu uit enige lintbebouwing langs de Holterweg en de haaks daarop staande Stationssstraat. Al vóór dit deel van de gemeente Diepenveen geannexeerd was, is Deventer begonnen met het bouwen van enkele wijken direct ten westen van de buurschap, waardoor Colmschate zijn dorpse karakter heeft verloren.

Borgelele en Platvoet maken inmiddels deel uit van de stad Deventer en ook Colmschate is sinds de bouw van het Oostrik (1972) een verlengstuk van de stad geworden. In 1974 werd Colmschate aan Deventer overgedragen en sindsdien zijn ook Groot Douwel, Blauwenoord en Colmschater Enk gebouwd.

5 Bevolking

5.1. Loop van de bevolking
(tabel 2)

In 1850 telde de gemeente Deventer 14.901 inwoners. In 1895 bedroeg dit aantal 20.230 en steeg vervolgens naar 41.338 in 1940 en 65.423 in 1987. Dit betekent dat de bevolkingsomvang in de periode van 1850 tot 1895 is gestegen met 35,7%. In de daaropvolgende periode van 1895 tot 1940 steeg de bevolkingsomvang met maarliefst 104,3%, een ruime verdubbeling! De sterke bevolkingsgroei in laatstgenoemde periode is vooral te verklaren door de toegenomen werkgelegenheid in de Deventer industrie, wat leidde tot een omvangrijke trek naar de stad. Van 1940 tot 1987 bedroeg de bevolkingstoename 58,3%. Betreffende het bevolkingsverloop in laatstgenoemde periode, dient echter vermeld te worden dat het zijn hoogtepunt bereikte in 1970 (66.318 inwoners). Sindsdien schommelt het aantal inwoners rond de 65.000. Tabel 2 geeft een overzicht van het aantal inwoners van de gemeente Deventer tussen 1850 en 1940.

5.2. Ruimtelijke spreiding
(tabellen 3, 4 en 5)

De stad Deventer is altijd het zwaartepunt geweest wat betreft de bevolking in de gemeente. In 1849 woonde ruim 94% van de totale bevolking van de gemeente (uitgaande van de huidige gemeentegrenzen) in de stad Deventer. De rest van de bevolking woonde verspreid over het platteland in enkele buurschappen. Borgele telde 138 inwoners in 1849, Oxe 162 en Weteringen 517. De eerste bevolkingsgegevens van het dorp Colmschate dateren uit 1879. In dat jaar telt deze

nederzetting 339 inwoners.

In 1987 is in dit beeld weinig verandering gekomen. Borgele is inmiddels geheel opgeslokt door de stad Deventer, maar enkele gebieden hebben zich min of meer buiten de greep van de stad weten te houden. Hieronder vallen de telgebieden Dorp Colmschate met 751 inwoners, Oxe en omgeving met 403 inwoners, de landelijke noordoosthoek met 191 inwoners verspreid over 56 woningen en tot slot de Kloosterlanden en Snipperling met 275 inwoners verspreid over 77 woningen. Dit betekent dat de stad Deventer in 1987 zo'n 97% van de totale bevolking van de gemeente huisvest. Tabel 3 en tabel 4 geven de woningvoorraad en de bevolkingsomvang per kern of buurschap in de gemeente Deventer voor de jaren 1850 en 1987.

6 Middelen van bestaan

6.1. Landbouw

Behalve op het platteland werd in vroeger tijden ook binnen de stadsmuren akkerbouw en veeteelt bedreven. De belangrijkste bouwlanden lagen echter op de hogere delen buiten de stad, vooral ten oosten van Deventer. De Engestraat leidde oostwaarts naar de akkerbouwgronden, ook wel eng of enk genoemd, waar vooral rogge en boekweit werd verbouwd. Ook tegen de grens met Diepenveen en op de Hoven vond akker- en tuinbouw plaats. Veeteelt kwam voor op de lager gelegen stadsweiden aan de linker en rechteroever van de IJssel. Op de rechter oever verwijst de naam Teuge ("tiegen" = opfokken) naar de vroegere functie van veefokgebied. Het belangrijkste weidegebied was de Marsch of Bolwerkersweide, genoemd naar de versterkingen aan de linker oever. De Melksterstraat, waar vroeger de Melksterpoort stond, herinnert aan het belang van de veeteelt.

In 1851 wordt te Deventer de Overijsselsche Maatschappij ter bevordering van landbouw, tuinbouw en veeteelt opgericht. In de loop der jaren is de rol van de landbouw rond Deventer sterk afgenomen. De landbouwgebieden rond de stad vielen ten prooi aan de stadsuitbreidingen van Deventer sinds het opheffen van de vestingwet in 1874. Deze afname is echter niet alleen het gevolg van het verloren gaan van landbouwgronden ten behoeve van de stadsuitbreidingen. Belangrijk is ook dat de markten van Deventer sinds die tijd in betekenis afnemen ten opzichte van die van Zwolle. Sinds de tweede helft van de negentiende eeuw neemt het

areaal bouwland voortdurend af. In 1871 telt de gemeente Deventer nog een kleine 700 ha. bouwland, in 1900 590 ha. en in 1939 nog maar 309 ha. Het gemengd bedrijf overheerst en de voornaamste landbouwproducten zijn aardappelen, rogge en haver. De veeteelt wordt geleidelijk aan steeds belangrijker, maar de totale oppervlakte weilanden blijft vrijwel gelijk. In 1871 is 583 ha. als weiland in gebruik, in 1900 494 ha. en in 1939 585 ha. De totale oppervlakte tuinbouwgronden blijft rond de 33 ha. schommelen.

Na 1945 komt een ware bebouwingshausse op gang en in 1974 is - met uitzondering van enkele veeteeltgebieden op de uiterwaarden - van de voormalige landbouwgebieden rond Deventer weinig meer terug te vinden. Als de gemeente Diepenveen in 1974 een deel van haar grondgebied aan Deventer verliest, neemt de oppervlakte landbouwgronden voor het eerst sinds eeuwen weer toe. Vooral ten noorden van de Gooikerdijk en ten zuiden van de rijksweg vinden we thans nog een vrij ongerept agrarisch gebied. De totale oppervlakte landbouwgrond van de gemeente Deventer bedraagt in 1987 ca. 1170 ha., ruim 31% van de totale oppervlakte van de gemeente. Ruim de helft hiervan is grasland en het gemengd bedrijf overheerst nog steeds. In dat jaar telt Deventer slechts 75 bedrijven in de agrarische sector.

6.2. Ambacht, industrie en diensten

Sinds de vorige eeuw is de industrie een belangrijke rol gaan spelen in de ontwikkeling van Deventer. De industriële ontwikkeling van de stad heeft zich voor een deel ontwikkeld uit kleine ambachtelijke bedrijven, waarvan vooral de koekbakkerijen en drukkerijen het vermelden waard zijn. In de negentiende eeuw vindt een snelle toename plaats van het aantal en soort bedrijven. Reeds in 1837 wordt het departement Deventer in het leven geroepen van de in 1777 in Haarlem opgerichte Maatschappij van Nijverheid.

Hendrik Lindeman heeft een belangrijke rol gespeeld in de industriële ontwikkeling van Deventer. Met de bouw van een ijzermolen ter verwerking van het in de omgeving voorkomende ijzeroer, heeft hij de grondslag gelegd voor de latere ijzergieterij Nering Bögel (1826). Dit bedrijf zou tot haar opheffing in 1932 een belangrijke rol spelen in de geschiedenis van de stad en had in 1926 nog meer dan 1000 werknemers in dienst. Bovendien bouwde Lindeman een windmolen aan de Koerhuisbeek, welke in 1839 in handen kwam van de firma Noury en van der Lande N.V. Deze olie- pel- en cementmolen werd in 1848 uitgebreid met één van de eerste stoomtarwemeel fabrieken van ons land.

Al in 1838 wordt Deventers eerste stoomwerktuig in gebruik genomen in de olie-, pel- en cementmolen van de firma W. Hulscher. In 1851 zijn er in Deventer reeds vijf stoomwerktuigen in bedrijf: twee in de ijzergieterij Nering Bögel, twee in de zojuist genoemde olie-, pel- en cementmolens en één in de tapijtfabriek. Laatstgenoemde is in 1797 door de gebroeders Birnie opgericht met steun van de

gemeenteraad, die op deze wijze de enorme armoede binnen de stadsgrenzen tracht te bestrijden. Op min of meer toevallige wijze specialiseert deze fabriek zich in het vervaardigen van smyrnatapijten. In 1918 fuseren de Deventer, Rotterdamse en Haagse Tapijtfabrieken. Deventer behoudt het mechanisch tapijtweven, dat zich sinds 1904 concentreert langs de Smyrnastraat in welk gebouw we nu de machinefabriek Geurtsen aantreffen.

In de tweede helft van de negentiende eeuw komt de industrialisatie goed op gang. In 1871 telt Deventer 22 stoomwerktuigen, verspreid over diverse olieslagerijen, grutterijen, leerlooierijen, drukkerijen en houtzaagmolens (zoals de in 1974 gerestaureerde Bolwerksmolen uit 1863). Dat het ondernemersklimaat goed is blijkt uit de vele voorbeelden van ambachtslieden die op eigen kracht een fabriek op poten zetten. Zo legt de weduwe Ganzeboom in 1859 de grondslag voor de gelijknamige destilleerderij die in 1966 door een Zutphense firma is opgekocht. Een ander voorbeeld is de door de spekslager Hunnink gestichte N.V. Fijne Vleeswaren & Conservenfabriek A. Hunnink. Maar ook Auping N.V. is al in 1868 begonnen door de smid Auping, die zich na verloop van tijd is gaan specialiseren in het vervaardigen van stalen gezondheidsmatrassen. Evenals Auping is ook de rijwielfabriek Burgers E.N.R. (1869) uit een smidse in de Smedenstraat ontstaan en is spoedig uitgegroeid tot een fabriek van formaat. Van de vele koekbakkerijen die Deventer rijk was resteert nu alleen het eeuwenoude bedrijf van Bussink. Eén van Deventers bekendste industriëen was ongetwijfeld Ankersmit. Deze verving in 1865 zijn aan de boeren in de omgeving uitgeleende weefgetouwen door een fabriek met stoomweefgetouwen, waaruit zich later weer een chemische fabriek en een beleggingsmaatschappij ontwikkelden. In de twintigste eeuw ontwikkelt Kluwer (sinds 1891 in Deventer gevestigd) zich tot een aanzienlijke uitgever met een eigen drukkerij en ontstaat het bedrijf Thomassen & Drijver. Dit bedrijf is in 1919 begonnen als blikfabriekje aan de Molenstraat en is mede door enkele fusies uitgegroeid tot één van Deventers belangrijkste bedrijven. Van groot belang voor de stad was ook de Deventer Capsulefabriek. Deze fabriek dankt haar ontstaan aan een Deventer wijnhandelaar die in 1868 metalen flessen-capsules voor eigen gebruik ging produceren. In 1902 kwam deze fabriek in handen van de N.V.Deventer Capsulefabriek. In 1921 fuseerde deze fabriek met de Deventer Blik- en Aluminiumfabriek en de Deventer Rubberwarenfabriek en veranderde de naam in de N.V. Deventer Algemene Industriële Maatschappij (D.A.I.M.), die enkele jaren geleden is opgeheven.

Deventer heeft zich in de eerste decennia van deze eeuw ontwikkeld tot een industriestad van formaat met een gevariëerd aanbod van industriesectoren. De voornaamste sectoren - gemeten naar het aantal arbeidsplaatsen - zijn de metaal-, de textiel- en de voedingssector. Daarnaast vinden we in Deventer rond 1912

diverse leerlooierijen, olieslagerijen, houtzagerijen en drukkerijen. De vier grootste fabrieken van de stad in 1912 zijn: Ankersmits Textielfabrieken met 386 werknemers, de ijzergieterij van Nering Bögel met 337 werknemers, de Deventer Capsulefabriek met 285 werknemers en de Koninklijke Nederlandse Tapijtfabrieken met 209 werknemers.

De ontwikkeling van ambacht naar industrie heeft ook ruimtelijke consequenties gehad. De fabrieken werden geweerd uit de binnenstad en in eerste instantie verbannen naar het nog vrijwel lege gebied buiten en op de oude vestingwallen. Van een specifiek industrieterrein was tot 1925 nog geen sprake. De fabrieken vestigden zich aan de stadsrand, vooral ten noorden en ten oosten van de stad, in de buurt van de spoorlijnen, de haven en langs de IJssel. Tot rond 1900 is de industrie voornamelijk geconcentreerd aan de Handelskade en in het zuid-oosten van Deventer langs de voormalige stadswallen. Vooral de Bergstraat, de Bergpoortstraat en de Raamstraat groeien uit tot een belangrijk industriegebied waar zich onder andere Ten Hove (stoomolieslagerij) en Schepers (maalderij) vestigen.

Ook zijn in de tweede helft van de negentiende eeuw diverse voorzieningen aangelegd ten behoeve van de industrie. De belangrijkste hiervan zijn: de gasfabriek (aan de Sluisstraat) uit 1859, de waterleiding met watertoren (in het Nieuwe Plantsoen aan de Ceintuurbaan) uit 1892 en een haven aan het Overijssels Kanaal (de Handelskade) uit 1884.

Mede door de verhuizing van de gasfabriek naar een nieuw terrein aan de Zutphenseweg in het begin van deze eeuw, verschuift het zwaartepunt van de industrie steeds meer naar het zuid-oosten. Pas in 1925 wordt het eerste grote industrieterrein op de Bergweide geopend en als eerste in gebruik genomen door de houtfirma Orden. Het nieuwe terrein wordt per sectie aangelegd en is voorzien van een basiskanaal met drie havenarmen. Door middel van de in 1951 geopende Prins Bernhard sluis is het industriegebied met de IJssel verbonden en via het basiskanaal met het Overijsselse Kanaal. Sinds de jaren vijftig vestigen zich hier onder meer Bussinks Koninklijke Koekfabrieken, Cobeco, Kluwer, AKZO en Thomassen & Drijver. In het begin van de jaren zeventig wordt het industriegebied uitgebreid met de Kloosterlanden. Dit terrein wordt echter pas in 1974 officiëel in gebruik genomen, als de grenswijziging met de gemeente Diepenveen een feit is. Op dit nieuwste industrieterrein vinden we onder meer Van Gend & Loos en het oude Deventer bedrijf Stegeman (vleeswarenfabriek). Naast de beschikbare ruimte, is ook de uitstekende infrastructuur van het industrieterrein een gunstige vestigingsvoorwaarde. Uit onderzoeken in 1982 blijkt dat van de totale oppervlakte van het industrieterrein Bergweide ongeveer 39% aan vaarwater is gelegen, ±21% aan een spoorlijn en ±17% aan zowel vaarwater als spoorlijn. Bovendien grenst het

terrein aan de E-30 en heeft het een goede verbinding met de overige verkeerswegen.

In de jaren zestig krijgt de industrie van Deventer harde klappen, waardoor de groots opgezette toekomstplannen in duigen vallen. In deze jaren sluiten onder andere de Matrassen- en Ledikantenfabriek, de Deventer IJzergieterij, Burgers E.N.R., de meelfabriek van Noury en van der Lande en tot overmaat van ramp Ankersmits Textielfabrieken, gevolgd door de Davo-haardenfabriek (gebouwd in 1840) en de Overijsselse Steenfabrieken. Door deze bedrijfssluitingen raakt zo'n 10% van de industriearbeiders werkloos en wordt de secundaire sector, wat werkgelegenheid betreft, voorbij gestreefd door de tertiaire sector. Toch was Deventer in het begin van deze eeuw uitgegroeid tot een industriestad van formaat, met een grote verscheidenheid aan bedrijfsklassen. In 1929 werken 6.648 Deventenaren in de industrie; een aantal dat in Overijssel alleen door de textielsteden Hengelo en Enschede wordt overtroffen. Ondanks de economische crisis van de jaren dertig - waarin onder andere Nering Bögel zijn poorten moest sluiten - en de daarop volgende oorlog, telde de stad in 1949 ca. 2400 bedrijven en bedrijfjes met zo'n 14.000 werknemers, voornamelijk werkzaam in de metaal- en textielindustrie. Laatstgenoemde sector speelt tegenwoordig nog slechts een ondergeschikte rol. In 1985 zijn er 8.368 personen werkzaam in de Deventer industrie, in bedrijven met tenminste vijf arbeidsplaatsen. De voornaamste bedrijfsklassen zijn de metaalsector met 2.913, de grafische sector met 2.426 en de voedingsector met 1.029 arbeidsplaatsen. Maar ook de chemische industrie en de rubber- en kunststoffen industrie zijn met respectievelijk 708 en 532 werknemers goed vertegenwoordigd, waaruit valt te concluderen dat Deventer nog steeds beschikt over een gevariëerde industrie. De belangrijkste bedrijven in Deventer zijn AKZO (als voortzetting van Noury en van der Lande), Kluwer, Senzora (waspoeder, plastic en genotsmiddelen), Nefit (ketels en fittings), Thomassen & Drijver-Verblifa en Auping (gevestigd aan de Laan van Borgele).

In 1985 zijn er in de gemeente Deventer 12.526 mensen werkzaam in de dienstensector, in bedrijven en instellingen met tenminste vijf arbeidsplaatsen. Qua wergelegenheid in de gemeente Deventer is deze sector dus belangrijker dan de industrie. Binnen de dienstensector zijn vooral het bank- en verzekeringswezen van belang met respectievelijk 2.321 en 2.171 werknemers in 1985.

6.3. Handel en scheepvaart

Met uitzondering van de Hessenweg, waarlangs het Twentse en Sallandse koren via de Bergpoort en de Roggestraat tot 1600 naar Deventer werd gebracht, werd nagenoeg alle handelswaar vroeger per schip aangevoerd. De Hanzestad Deventer voerde via de IJssel handel met Holland, Engeland en Scandinavië, via de Schipbeek met Twente en Duitsland en via IJssel

en Rijn eveneens met Duitsland. Omstreeks 1600 komt aan de overzeese handel een einde. In die tijd wordt de Oost-Indische Compagnie opgericht en wordt Amsterdam het middelpunt van de Nederlandse wereldhandel. Verscheidene Deventer koopliedenfamilies verhuizen naar Amsterdam en achtergebleven kooplieden nemen in slechts bescheiden mate deel aan de nieuwe overzeese handel. Toch blijft de betekenis van Deventer als marktplaats behouden en de scheepvaart over de IJssel - nu uitsluitend riviervaart - duurt voort. Deze in omvang sterk verminderde riviervaart, wordt ook nog eens geplaagd door de slechtere bevaarbaarheid van de IJssel, de Gelderse oorlogen, de woelingen in de hervormingstijd en de Tachtigjarige Oorlog.

De in de tweede helft van de negentiende eeuw opkomende industrie geeft de scheepvaart in ons land nieuwe impulsen. Jaarlijks passeren steeds meer schepen het Zwolse Diep, maar deze ontwikkeling lijkt aan Deventer voorbij te gaan. Zo daalt het aantal schepen dat Deventer aandoet van 537 in 1851 naar 339 in 1871 en 239 in 1879. Dit is het gevolg van de omstandigheid dat Zwolle geleidelijk aan belangrijker wordt dan Deventer en steeds meer marktfuncties overneemt. Toch blijft de tussenhandel van groot belang voor Deventer. Behalve groothandel in manufacturen blijft vooral de hout-, vlees-, boter-, meel-, linnen- en wijnhandel van betekenis.

In de negentiende eeuw zijn er toch nog enkele Deventer kooplieden die zich aan de overzeese handel wagen. Zo heeft van 1859 tot 1935 in Deventer de N.V. Lugards Koninklijke Handelsmaatschappij bestaan en wordt in 1893 een Landbouwmaatschappij opgericht die in 1916 overgaat in Birnies Exploitatiemaatschappij met haar kantoor op Brink 68. Evenals de beide voorgaande maatschappijen voert ook het bedrijf Köchler - Ankersmit (1892-1957) handel met Indonesië. Een bijzondere vermelding verdient ten slotte de N.V. Kapelles graanhandel (1830 - 1968), die haar pakhuizen aan het Pothoofd heeft en handel drijft met onder andere Rusland, Canada en Argentinië.

Uit scheepvaarttellingen blijkt dat het scheepvaartverkeer op de IJssel sinds 1850 weer toeneemt. Van 1880 tot 1900 passeren jaarlijks acht á negenduizend schepen de IJsselbrug bij Deventer. Rond 1880 komt er een eind aan de neerwaartse spiraal van de Deventer scheepvaart en begint het aanvankelijk wat drukker te worden in de haven. In 1879 worden hier 239 schepen gelost en 78 geladen, met een gezamenlijke inhoud van zo'n 8.500 ton. In 1900 zijn dit er respectievelijk 1.121 en 161, samen 80.000 ton en in 1939 worden 1.166 schepen gelost en geladen, tekenend voor 291.224 ton. Het valt op dat het aantal schepen dat Deventer aandoet sinds 1900 nauwelijks stijgt; de schepen worden echter wel steeds groter. Toch is er sprake van een terugval van de scheepvaart op Deventer, aangezien van 1900 tot 1940 de scheepvaart op de IJssel

sterk toeneemt terwijl die op Deventer juist iets afneemt.

Hoewel er in Deventer in 1930 nog zo'n 1500 mensen werkzaam waren in de detailhandel en winkels, heeft de stad als handelsstad toch stellig aan belang ingeboet en is nu niet meer te vergelijken met de oude Hanzestad. Stond toen de scheepvaart in dienst van de internationale handel, sinds de vorige eeuw staat het in dienst van de industrie en de landbouw (zoals blijkt uit de veevoedersilo's aan de IJssel). De scheepvaart op Deventer heeft tegenwoordig voornamelijk een regionale betekenis.

6.4. Recreatie

Als bestaansmiddel speelt recreatie een geringe rol in de gemeente Deventer. In 1985 waren er 140 personen werkzaam in de horeca. Daarnaast zijn in de gemeente Deventer enkele honderden mensen werkzaam in de musea, de bioscopen, de schouwburg, camping "De Worp", de zwembaden, de jachthaven en diverse voorzieningen op het gebied van sport. Ook de winkelvoorzieningen hebben een regionale aantrekkingskracht, maar exacte gegevens hieromtrent ontbreken. Landschappelijk gezien is recreatie echter wel van belang voor Deventer.

Wat recreatie betreft heeft Deventer profijt gehad van zijn ligging aan de IJssel. In hun vrije tijd hebben de bewoners altijd al de oevers van de rivier opgezocht of er verpozing op gevonden. Vooral het gebied aan de overkant van de IJssel was erg in trek. Het huidige plantsoen de Worp, nu mèt kampeerterrein, is in de zeventiende eeuw aangelegd. Voor 1813 was het een sterrebosachtig park met oude linden. De Franse bezetters kapten de bomen om schootsveld rond de stad te hebben. Nadien is het weer beplant en in 1852 werd een muziektent gebouwd voor volksfeesten. Gelijktijdig met de Worp zijn ook de Hoven aangelegd door rijkere stadsbewoners. Ook deze tuinen hadden een belangrijke recreatieve functie als wandelgebied, totdat de bebouwing daar een eind aan maakte. Het park de Worp en de Hoven met zijn tuinen en theekoepels vormde een aantrekkelijke omgeving voor de vestiging van sociëteiten, uitspanningen en herbergen. Rond 1825 werd een herberg "over de langen brug" gebouwd, waarmee de schipbrug bedoeld werd die van 1600 tot 1948 voor de stad gelegen heeft (voor het IJsselhotel is nog een landhoofd te zien). Deze herberg werd in 1859 afgebroken en op dezelfde plaats verrees enige jaren later hotel-café "Het Wapen van Deventer", nu "Het IJsselhotel". Het werd een befaamd gezelligheidscentrum, vandaar de bijnaam "Klein Scheveningen". Aan het eind van de negentiende eeuw werd het Singelplantsoen, officiëeel Rijsterborgh wandelpark genaamd, een geduchte concurrent van de Worp en de Hoven. Dit plantsoen is in 1888 door de tuinarchtect Springer op de oude noord-westelijke wallen aangelegd. In grote lijnen is dit park nog in de oorspronkelijke staat aanwezig. Voor de bouw van het station en voor latere verkeersmaatregelen zijn delen gewijzigd of opgeofferd. Ook het plantsoen ten zuidoosten van Borgele, aan de

Ceintuurbaan, heeft recreatieve waarde, vooral voor de omliggende wijken. Beoosten de stad vormen enige kolken de overblijfselen van de voormalige rechter IJsselbedding. Het Rielerbad is in één van deze kolken ingericht. De Douweler kolk heeft een bescheiden recreatieve functie, doch is landschappelijk een belangrijk element. Ook het Overijsselse Kanaal heeft enige aantrekkingskracht. Rond Colmschate heeft het landschap, vooral bij Oxe en het landgoed de Bannink, recreatieve waarde. Verder is de gemeente Deventer voor openluchtrecreatie aangewezen op de gemeente Diepenveen.

7 Sociale en culturele voorzieningen

7.1. Kerken en begraafplaatsen
In 1851 telde Deventer zeven kerken, verdeeld over zes kerkelijke gezindten. De Nederlands Hervormde gemeente was destijds veruit de grootste en bezat twee kerken: de Grote-of Lebuïnuskerk en de Nicolaas- of Bergkerk. Eerstgenoemde is gebouwd op de plek waar Lebuïnus in de achtste eeuw een kerkje heeft gesticht dat meerdere malen door brand is verwoest. Van de romaanse basiliek die Bernold, bisschop van Utrecht (1027-1054), liet bouwen is nog het één en ander, bijvoorbeeld de crypte, terug te vinden. De huidige kerk stamt voornamelijk uit de vijftiende en zestiende eeuw. In 1559 werd Deventer een bisschopsstad en de kerk een kathedraal, maar al in 1578 werd Deventer "staats" en kwam de kerk in protestantse handen. De Bergkerk, een oorspronkelijke romaanse kruisbasiliek, werd rond 1200 gebouwd en in de vijftiende eeuw verbouwd. Deze kerk was eertijds een parochiekerk gewijd aan St.Nicolaas en kwam in de zestiende eeuw in protestantse handen. Wat nu nog resteert van de Mariakerk of Kerk van Onze Lieve Vrouwe op het Grote Kerkhof, dateert uit de eerste helft van de vijftiende eeuw. Hier werden in 1566 de eerste protestantse preken te Deventer gehouden. Na de hervormingen werd de kerk buiten dienst gesteld.

De rooms-katholieke gemeente bezat voor de hervormingen een derde kerk, de Broederenkerk. Deze kerk werd rond 1335 gebouwd als kloosterkerk bij het klooster van de minderbroeders franciscanen aan de rand van de stad. Ook deze

kerk kwam in handen van de protestanten en werd later aan de Waalse gemeente toegewezen. In 1799 werd de kerk opnieuw door de rooms-katholieken gebruikt. In de jaren 1865-1868 werd de kerk in neogotische stijl gerenoveerd en aan de oostkant verlengd, mede als gevolg van het herstel van de bisschoppelijke hiërarchie in 1853, die een impuls gaf voor de opbloei van de katholieke gemeenschap en haar kerkgebouwen.

Naast de hervormde en de katholieke gemeente vinden we rond 1850 in Deventer ook nog de Evangelisch Lutherse gemeente, de Doopsgezinden, de Christelijk Afgescheidenen en de Israëlitische gemeente, ieder met hun eigen kerkje. In 1890 werd de Doopsgezindekerk aan de Assenstraat te klein en kocht men het Penninckshuis aan de Brink die van binnen werd verbouwd en uitgebreid tot kerk en die thans ook als Remonstrantse kerk dienst doet. Uit dezelfde periode stammen het evangelisatiegebouw (1890) aan de Graaf van Burenstraat en de synagoge (1891) aan de Golstraat. Eerstgenoemde wordt nu gebruikt door de Gereformeerde Gemeente (Vrijgemaakt), laatstgenoemde door de Christelijk Gereformeerden. In 1871 werd aan de Rijkmanstraat een kerk annex catechesatielokaal gebouwd door de zes jaar daarvoor opgerichte "Vereeniging voor Evangelisatie". In 1945 werd het gebouw door een bombardement zwaar beschadigd, maar in de jaren vijftig werd het herbouwd. Het kerkgebouw is nu in gebruik als moskee. Tot 1941 zijn in Deventer voor de groeiende rooms-katholieke bevolking de volgende kerken gebouwd: de H. Hart van Jezuskerk (1904) aan de Zwolse weg en de H. Johannes Vianneykerk (1929) aan de Rielerweg. Ten slotte werd in 1938 te Colmschate een nieuwe Nederlands Hervormde kerk gebouwd ter vervanging van haar voorganger uit 1842. In het uiterste zuiden van de gemeente, waar thans de E-30 loopt, heeft het klooster Ter Hunnepe gestaan. Restanten hiervan zijn nu nog aanwezig. De kloosterboerderij is in 1974 ten behoeve van de nieuwe rijksweg gesloopt.

Uit het voorgaande blijkt dat Deventer na de hervormingen in de zestiende eeuw allereerst een protestantse stad wordt. Tot rond 1900 is ruim tweederde deel van de bevolking Nederlands Hervormd en het overige gedeelte voornamelijk rooms-katholiek. Sinds de eerste decennia van deze eeuw vindt ontkerkelijking plaats. In 1987 behoort bijna een derde deel van de Deventer bevolking niet tot een kerkgenootschap. De rooms-katholieke gemeenschap en de Nederlands Hervormde gemeente zijn elk met 27%, even sterk vertegenwoordigd (tabel 6).

De gemeente Deventer heeft thans vier begraafplaatsen. De grootste hiervan is de Algemene Begraafplaats in de gemeente Diepenveen, aan de Raalterweg. Deze begraafplaats is in 1918 gesticht ter vervanging van de oude begraafplaats (1831-1918). De Oude Israëlische Begraafplaats aan de Lange Rij (in 1961 ontruimd) is in 1870 vervangen door de Israëlische Begraafplaats aan de Diepenveenseweg. De Rooms-Katholieke Begraafplaats aan de Ceintuurbaan stamt uit 1869. Aan de Sworminksweg te Colmschate

liggen zowel de oude als de nieuwe (in 1931 gestichte) Algemene Begraafplaats.

7.2. Scholen
Deventer kan van oudsher bogen op goede onderwijsvoorzieningen. Sinds 1215 bestond er in Deventer een kapittelschool, welke later uitgroeide tot een Latijnse school. Deze was van de veertiende eeuw tot 1836 aan het Grote Kerkhof 5-6 gevestigd. Als vervolgopleiding werd voor studenten van rijke huize in 1630 de Illustere School of Atheneum gesticht. De school gaf onderwijs in rechten, theologie en letteren en genoot landelijke bekendheid vanwege haar Stads- of Atheneumbibliotheek. Tussen 1855 en 1863 bedroeg het aantal ingeschrevenen gemiddeld dertig. In 1878 werd de school opgeheven. In 1836 was aan de Grote Poot op de plaats van het Stadswijnhuis echter al het nieuwe Atheneum gebouwd, hoewel het studentenaantal geleidelijk aan terug liep. Daarom werd dit nieuwe gebouw door de H.B.S. in gebruik genomen totdat deze in 1868 een eigen gebouw kreeg aan de Pontsteeg. Sinds 1875 is het gebouw in gebruik als sociëteit. Het Gymnasium (1848) was in de vorige eeuw de derde middelbare school in Deventer. Na onder andere in de Waag te zijn gehuisvest kreeg het in 1893 een eigen gebouw aan de Nieuwe Markt. Het werd in 1944 verwoest, doch later herbouwd en uitgebreid en herbergt nu een scholengemeenschap.

Een belangrijke rol in het toenmalige sociale en culturele leven werd opgeëist door de Maatschappij tot Nut van het Algemeen (1879) die onder meer de landelijk bekende Deventer Tekenacademieschool heeft gesticht. In het begin van deze eeuw is deze school echter overgegaan in een ambachtsschool.

De industrialisatie van Deventer in de laatste decennia van de vorige eeuw heeft ook het onderwijs niet onberoerd gelaten. In de jaren 1874 en 1895 werd bij diverse nieuwe fabrieken en woonwijken een twaalftal scholen gebouwd. Uit deze periode stamt ook het "Kweekschoolgebouw" (1882) aan de Singel. Uit de periode 1850-1940 zijn een groot aantal scholen bewaard gebleven, waaronder de Koloniale Handelsschool aan de Brinkgreverweg uit 1912. In de jaren twintig van deze eeuw wordt door Noury en van der Lande aan de Zutphenselaan het laboratorium Novadel gebouwd. Deze groeit later uit tot een laboratoriumschool en is nu een dependance van de Rijks Hogere Landbouwschool (1913).

In 1987 telt de gemeente Deventer 36 basisscholen, 10 scholen voor speciaal onderwijs, 2 scholen voor MAVO, 5 scholengemeenschappen, 5 scholen voor MBO, 2 scholen voor HBO en diverse avondscholen. De twee scholen voor HBO zijn de Rijks Hogere Landbouwschool en de Rijkshogeschool IJsselland. Laatstgenoemde omvat onder meer opleidingen voor verpleegkunde, fysiotherapie, laboratoriumpersoneel, bibliotheek en documentatie en een PABO.

7.3. Welzijn
Op het gebied van de gezondheidszorg telde Deventer

meerdere instellingen die later verenigd zijn in de Stichting Deventer Ziekenhuizen en het Psychiatrisch Ziekenhuis Brinkgreven. Deze instellingen waren:
- Het Grote of Heilige Geestgasthuis, bestemd voor behoeftigen. Deze was al in 1798 samengegaan met het Voorstergasthuis en was vanaf 1858 aan de Hagensteeg gevestigd.
- Het St. Geertruidengasthuis aan de Molenstraat en het Muggeplein, oorspronkelijk bestemd voor armen en minder-validen en sinds de zestiende eeuw voor pestlijders. In 1829 werd het gasthuis uitgebreid met een apart militair hospitaal, waarvan een gedeelte bewaard is gebleven (Molenstraat 1-9). In 1885 verhuisde het van de Molenstraat naar een nieuw gebouw aan de Singel. Laatstgenoemde gebouw werd afgebroken in 1986. In 1940 werd het huidige ziekenhuis buiten de binnenstad betrokken. De gebouwen aan de Molenstraat en het Muggeplein zijn in 1982 gerestaureerd.
- Het Burgerweeshuis, bestemd voor wezen van rijke huize, is rond 1850 in verschillende fasen gebouwd aan de Bagijnenstraat op het terrein van het voormalige Bagijnenklooster. In 1939 werd het bestemd tot Tehuis voor Oude van Dagen. In 1982 werd het gerestaureerd en verbouwd en is nu in gebruik als jongerencentrum.
- Het St.Elisabethsgasthuis gesticht voor huisvesting voor armen en sinds 1760 ook voor krankzinnigen en bejaarden. Ook dit gebouw bevond zich in de Bagijnenstraat, maar in 1875 kocht het gasthuis het buiten de stad gelegen landgoed Brinkgreven (19,5 ha.) met het daarbij horende herenhuis. Het gesticht aan de Bagijnenstraat werd een zogenaamd binnengesticht en Brinkgreven een succursale. In 1892 werd begonnen met de bouw volgens de plannen van de gemeente-architect van Deventer J.A. Mulock Houwer. Behalve enkele paviljoens, die zowel patiënten als personeel huisvestten, werden barakken voor besmettelijke zieken gebouwd, alsmede een dokterswoning, een keukengebouw en een lijkenhuisje. Hiervan resteert nog één barak, het keukengebouw en het lijkenhuisje.
- Het St. Jozefziekenhuis, is gebouwd door het rooms-katholieke *Gesticht van de Liefde, dat ter* plekke al bestond voor men in 1875 de ziekenverpleging ter hand ging nemen. Het in 1896 gebouwde hoofdgebouw aan de Tibbensteeg werd in 1915 met één verdieping verhoogd en in 1924 uitgebreid met een zusterhuis voor vijftig verpleegsters verderop in de Nieuwstraat. Sinds de verhuizing van het ziekenhuis naar het huidige complex buiten de stad doet het oude gebouw onder andere dienst als bejaardentehuis.

8 Ontwikkeling 1850 - 1940

Typering:
Vestingstad.

Functie:
Handelsstad met ambachten en industrie. Streekcentrumfunctie.

Infrastructuur:
Waterwegen: IJssel, Schipbeek (tot midden 19e eeuw) Overijsselsch Kanaal 1858-1985.
Wegen: Vijf uitvalswegen verbinden de stad: met Apeldoorn via de Schipbrug over de IJssel; met Zwolle over de IJsseldijk; met Raalte via Brinkgreve; met Twente over de oude Hessenweg en met Zutphen over de weg langs de IJssel. Buiten de stad bevindt zich op de hogere gronden een dicht net van landwegen.
Spoorwegen: In deze periode ontstonden de volgende spoorwegverbindingen: in 1865 naar Zutphen; 1866 naar Zwolle; 1887 naar Apeldoorn (spoorbrug), 1888 naar Almelo; 1910 naar Raalte (tot 1935); het locaalspoor naar Lochum 1885-1945 en de stoomtram naar Zutphen 1926-1945.

Ruimtelijke ontwikkeling:
De periode 1850-1874: In 1850 is Deventer volledig omgeven door 17e eeuwse vestingwerken, behalve langs het IJsselfront waar de stadsmuur nog aanwezig is. De bebouwing concentreert zich binnen deze vestingwerken. De vorm die de stad ten tijde van de 14e eeuwse, deels nog aanwezige, stadsmuren had, is nog volledig aanwezig. Het stratenpatroon heeft het middeleeuwse karakter behouden, een dicht net van smalle straten min of meer evenwijdig aan de IJssel en haaks daarop, met aaneengesloten een stedelijke bebouwing van afzonderlijke panden

in overwegend twee en drie lagen. Het stratenpatroon sluit aan op grotere steenachtige ruimten, zoals het Grote Kerkhof, de Nieuwmarkt, de Stromarkt, het hoger gelegen Kerkplein met de Bergkerk en -verreweg de grootste- de Brink met aan de zuidzijde het Waaggebouw.
Stedelijk groen treft men in 1850 voornamelijk aan in besloten binnenterreinen. De torens van de Lebuinus- en de Bergkerk zijn duidelijke oriënteringspunten.
De uitmonding van de Schipbeek op de IJssel vormde de haven, die binnen de omwalling lag.
De sterke groei van de bevolking en de toenemende industrie kon slechts worden opgevangen door verdichting. Op veel plaatsen leidde dit tot verstening van de "groene ruimten". In 1850 wordt buiten de vesting op drie plaatsen bebouwing aangetroffen, namelijk in de Voorstad, de Noordenberg en de Hoven. De eerste twee kenmerkten zich door veel groen, een lage bebouwingsdichtheid en overwegend houten gebouwen omdat ze binnen het schootsveld van de vesting lagen. Pas na het opheffen van de vestingwet in 1874 wordt het mogelijk hier in steen te bouwen. Aan de overkant van de IJssel liggen het wandelpark de Worp en de Hoven, een gebied met tuinen, theekoepels en uitspanningen.
Aan de zuidkant grenst de stad aan laaggelegen grasland.
Aan de noordkant liggen de hogere essen en landbouwgronden.
De stad was door de vestingwerken volledig afgesloten van het omringende landschap. Door de afbraak van de stadspoorten en delen van de stadsmuur langs de IJssel werd de relatie met de rivier en de Worp, vanuit de stad sterk verbeterd. Langs de IJssel verrezen een paar statige villa's met tuinen. Ten noord-oosten van de stad werd direct buiten de vesting de spoorlijn Zutphen-Zwolle aangelegd en het eerste houten stationsgebouw gebouwd.

Rond de eeuwwisseling:
De belangrijkste wijzigingen na 1874 zijn het slechten van de vestingwerken en de aanleg van de spoorbrug en de hoog gelegen spoorlijn Apeldoorn-Almelo. Hiermee blijft de barrière, die eens gevormd werd door de vestingwerken, tussen de stad en de jongere uitbreidingen aan noord- en oostkant gehandhaafd. De eerstgenoemde wijziging veranderde het aanzien van de oude stad volledig.
Aan de noordkant werden de vestingwerken omgevormd tot parken en singels; aan de zuidkant bij de haven tot industrieterrein met woningen (de Raambuurt). De haven werd uitgebreid tot de Handelskade. Er werden nieuwe straten aangelegd, die zich ook nu nog kenmerken door hun statige en aanéengesloten 19e eeuwse bebouwing, zoals de Keizerstraat, de Brinkpoortstraat, de Geert Grootestraat en de Pikeursbaan.
Aan de noordkant zijn dit de Graaf van Burenstraat, de Noordenbergsingel en de Gibsonstraat. De Binnensingel en de Sijzenbaan kregen eenvoudiger bebouwing. Langs de IJssel en de singels werden vrijstaande villa's gebouwd. Het groen van singels en parken vormt een scherp contrast met de versteende binnenstad. De structuur van de binnenstad veranderde weinig. Wel werden veel oude panden vervangen door

die zich in maat en schaal volledig voegden in het oude patroon. Vanaf het einde van de 19e eeuw trad een sterke "verwinkeling" op langs (met name) de Lange- en de Korte Bisschopstraat. Ook werden in deze periode veel scholen gebouwd zowel in als buiten de binnenstad.

Buiten de oude stad groeiden de Voorstad en de Noordenberg uit tot complete stadswijken met vrij veel aanéengesloten bebouwing. Het stratenpatroon was geënt op de in 1850 al aanwezige wegen.
Langs de uitvalswegen werden grotere woningen gebouwd van twee à drie bouwlagen en veelal met een voor- en achtertuin; aan de smallere straten daarachter middenstands- en arbeiderswoningen met één à twee bouwlagen en vaak zonder voortuin.
In deze wijken vormden de scholen en enkele kerken kenmerkende elementen dankzij hun bouwmassa en vrijstaande ligging. De Worp en de Hoven hebben hun 19e eeuwse karakter behouden, hoewel in de Hoven steeds meer woonbebouwing ontstond.
Het wegenpatroon rond de stad is nauwelijks gewijzigd. De schipbrug bleef en de spoorbrug was ook voor ander verkeer toegankelijk. Ten zuidoosten van de stad werd een verbindingsweg aangelegd tussen de wegen naar Twente en Zutphen. In het buitengebied werden enkele wegen verhard, vestigden zich de eerste industrieën en werden twee stedelijke voorzieningen, de watertoren en de stadsmestplaats in gebruik genomen.

De 20 en 30er jaren:
De nieuwe uitbreidingen ontwikkelden zich als een schil rond de oude binnenstad.
Daarbinnen bouwden woningbouwverenigingen tal van arbeiderswijken, zoals het Gerard ter Borchplein en omgeving, de Driebergenbuurt, het Rode Dorp en Knutteldorp. Deze wijken zijn planmatig ontwikkeld rond een centraal gelegen plein en toegankelijk via poortwoningen.
Het best bewaarde voorbeeld is Knutteldorp, genoemd naar de architect, en gelegen tussen de binnenstad en de in 1925 aangelegde haven. Verder kenmerkten de nieuwe uitbreidingen zich door een gemengde bebouwing.
Ook in deze periode zijn diverse scholen gebouwd. Ten noorden van de stad werd rond de watertoren een groot park aangelegd, dat doorsneden wordt door de nieuwe rondweg, de Ceintuurbaan.
In 1934 wordt de oude haven gedempt en de Emmastraat gedeeltelijk bebouwd. Ten zuiden van de nieuwe haven is een groot industrieterrein aangelegd.
Afgezien van enkele incidentele ingrepen verandert de structuur van de oude binnenstad in deze periode niet. Wel breidde het winkelareaal zich uit. Een grote structurele ingreep vindt omstreeks 1940 plaats door de aanleg van de Wilhelminabrug en het aansluitende hooggelegen tracé op de plaats van de oude haven. Hierdoor is de Raambuurt geen integraal onderdeel meer van de binnenstad.

Historisch architectonische kwaliteit:
De historische architectonische kwaliteit van Deventer wordt gevormd door de oude binnenstad en de 19e eeuwse gordel aan de

noordkant, de ligging van de stad aan de IJssel, tussen spoor- en Wilhelminabrug en de relatie van de stad met de aan de overkant van de IJssel gelegen Worp. Dit totale gebied is inmiddels aangewezen tot beschermd stadsgezicht.

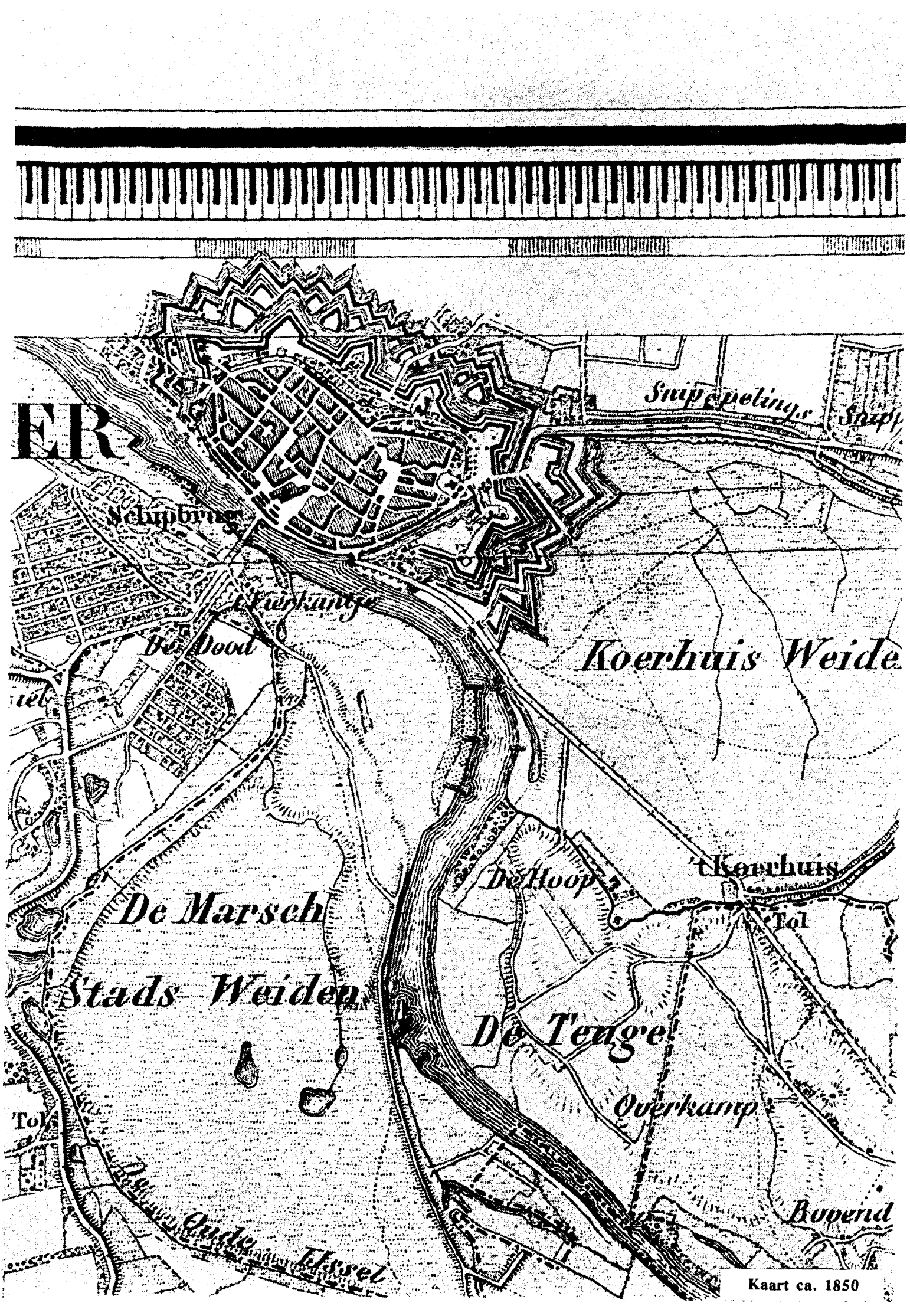
Bijzondere gebieden:

1. De 19e eeuwse gordel ter plaatse van de oude vestingwerken aan de noordkant van de oude binnenstad.
2. Keizerstraat, nieuwe doorbraak naar station ter plaatse van oude vestingwerken, met statige aaneengesloten 19e eeuwse bebouwing.
3. Raambuurt, na 1874 tot ontwikkeling gekomen industrieterrein met bijbehorende woningen. Het 19e eeuwse karakter is ook nu nog duidelijk herkenbaar.
4. Knutteldorp - goed bewaard gebleven arbeiderswijk uit begin 20er jaren.
5. Brinkgreve - psychiatrisch ziekenhuis, fraaie totaal opzet van gebouwen (19e en 20e eeuw) in park.

Stedebouwkundige ontwikkeling Deventer

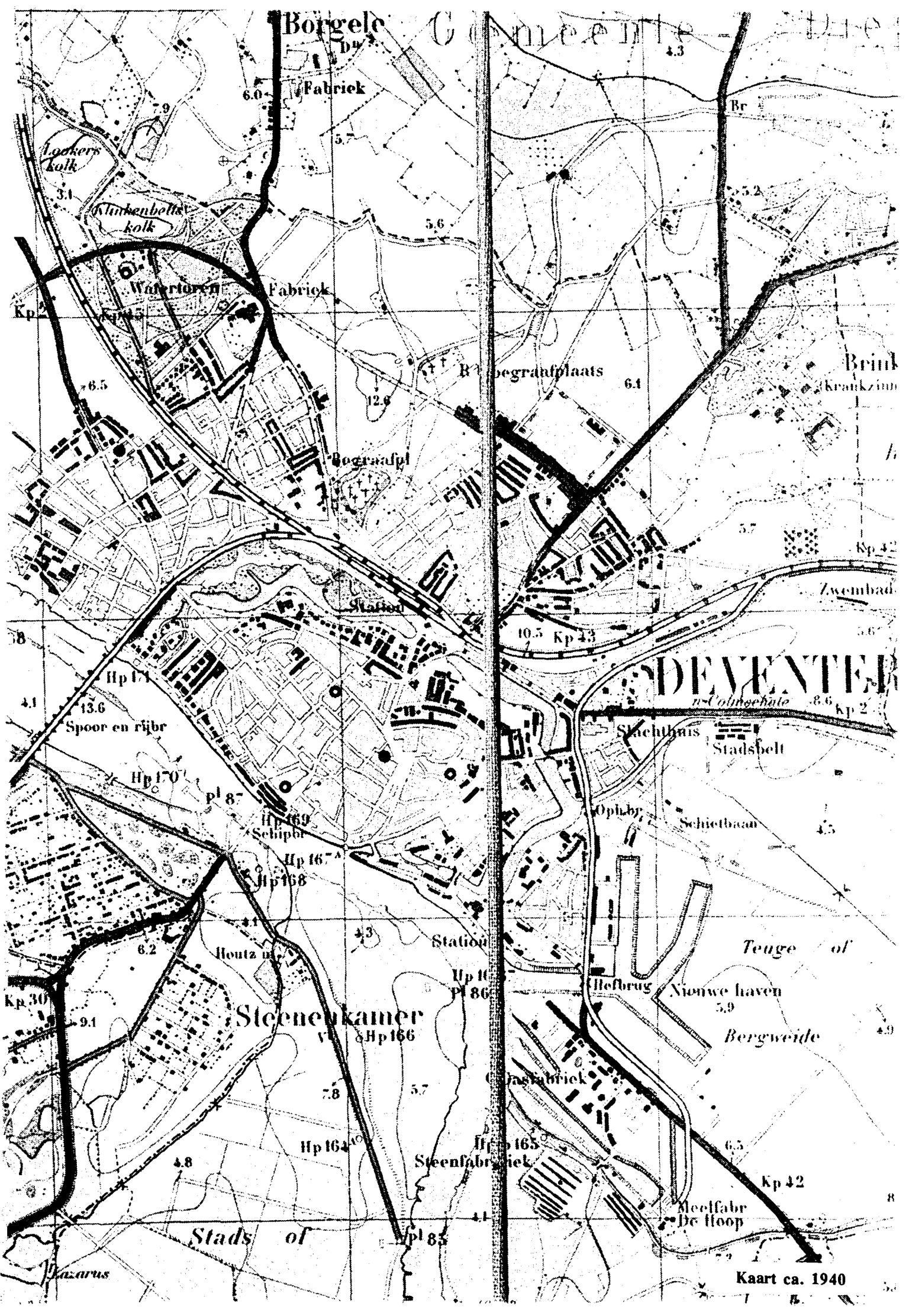
Zie kaarten ca. 1850, ca. 1900, ca. 1940

Schaal : ca. 1:15000
Bron : Topografische kaarten van Nederland
Kaart ca. 1850, verkend 1846/1847
Kaart ca. 1900, verkend 1886, ged.herzien 1904
Kaart ca. 1940, verkend 1929



Kaart ca. 1850

Borgele
Watertoren
MARGIJNENENK
Bierbrouwerij Davo
GALGENBELT
R.C.
Begr.p.
SCHOUTENENK
Hooibergen
Tapijtfabriek
De Voorstand
Hooibergen
Brinkgreve
Gesticht voor krankz
AKKERS
R.C.K.
KM
KM
Begr. pl.
Noorden Berg
Poort
Station
(Staatssp.)
Station
(Locaalsp.)
Staats Spoorweg
DE VEENEN
De Snippelingsdijk
Oph.Br.
Stads Mestplaats
Schietterrein
De Worp
Schipbr.
DEVENTER
Station
TEUGE
OF
BERGWEIDE
Telegraaf
Stoomtram
Oph.br
MP 42
Koerhuis br.
De Hoeveniging
Zaag
MP 53
MP 43
DE MARSCH
Steenbakkerij Petra
Meelfabr. de Hoop
OF
FENNENOORD
Lazarus kolken
Kaart ca. 1900


Borgele
Fabriek
Lookers kolk
Klinkenbelts kolk
Watertoren
Fabriek
Begraafplaats
Begraafpl
Station
Kp 43
DEVENTER
Kp 2
Slachthuis
Stadsbelt
Spoor en rijbr
Hp 170
Hp 169
Schipbr
Hp 167
Hp 168
Oph.br
Schietbaan
Station
Houtz m
Teuge of
Hefbrug
Nieuwe haven
Bergweide
Steenenkamer
Hp 166
Hp 164
Hp 165
Steenfabriek
Kp 42
Meelfabr
De Hoop
Stads of
Kazarus
Kp 30
Kp 42
Zwembad
Brink
Kaart ca. 1940

SCHALKHAAR

DEVENTER

COLMSC

Legenda typologie

schaal 1:15.000

- bestaande kern 1850
- algemeen stedelijk ingericht 1940
- algemeen niet stedelijk ingericht 1940
- niet stedelijke villabebouwing 1940
- industriegebied 1940
- groen gebied 1940
- lineaire ontwikkeling 1850 - 1940
- na 1940 gereconstrueerd
- (1) bijzondere gebieden

Typologie 1940, kaart ca. 1988

SCHALKHAAR

EVENTER

COLMSCHATE

Kaart ca. 1988

Bronnen

literatuur Deventer en regio:

*Berkenvelder-Helfferich, B., Deventer in oude ansichten, Zaltbommel, 1975.

*Coenders, W. en Lathouwers, G., 100 Jaar gas in Deventer, Deventer, 1983.

*Dam, H., Naar een kerkgeschiedenis van de IJsselsteden Kampen, Zwolle en Deventer, Kampen, 1986.

*Departement Deventer van de Nederlandsche Maatschappij voor Nijverheid en Handel, Deventer, haar Nijverheid, Deventer, 1931.

*Gemeente Deventer, Stadsgezicht Deventer, 's Gravenhage.

*Gemeente Deventer, Statistisch Jaarboek, Deventer, 1987.

*Hogenstijn, C.M., St.Elisabethsgasthuis en Brinkgreven, Deventer, 1987.

*Koch, A.C.F. en Brands, A.M., Tussen Waag en Wezepe, Deventer, 1974.

*Korteling, H., Deventer bij gaslicht, Den Haag, 1974.

*Lugard, G.J., Deventer mozaïek, Deventer, 1970.

*Montenberg, J.W. en Wolters, H.J., Hoe Deventer vroeger spoorde, Zutphen, 1966.

*Nalis, H.J., Deventer verleden tijd, Rijswijk, 1984.

*Nalis, H.J., Open monumentendag Deventer 12 september 1987, Deventer, 1987.

*PPD van Overijssel, Onderzoeksrapport Stadsuitbreiding Deventer, 1983.

*PPD van Overijssel en Geografisch en Planologisch Instituut *K.U.Nijmegen, Het gebruik van havens en spoorwegen op bedrijfsterreinen in Almelo en Deventer, Zwolle, 1983.

*PPD van Overijssel/ASP, Streekplan ijsselvallei, 1985.

Schroeder van der Kolk, J.L.C.,

Proeve eener geologische kartering der omstreken van Deventer, uit: Mededelingen omtrent de geologie van Nederland, no.17, 1893.
*Smook, R.A.F., Binnensteden veranderen, Zutphen, 1984.
Stenvert, R., Deventer, Utrecht, 1985.

Literatuur algemeen:

*Aa, Van der, Aardrijkskundig woordenboek der Nederlanden, deel 1-12. Gorinchem, 1839-1848.
*Atlas van Nederland, 's-Gravenhage, 1963-1977.
*Atlas van Nederland. Deel 2: bewoningsgeschiedenis; deel 12: infrastructuur; deel 13: geologie; deel 14: bodem; deel 15: water; deel 16: landschap; deel 20: landinrichting, 's-Gravenhage, 1984.
*Besselaar, Molens in Nederland, Amsterdam, 1974.
*Bevolking der Gemeenten van Nederland op 1 januari 1987, 's-Gravenhage, 1987.
*Bijdragen uit het land van IJssel en Vecht, Eerste en tweede bundel, IJsselacademie, Zwolle 1977-1978.
*Buter, A., De groene vallei. Stad en land aan de IJssel, Den Haag, 1978.
*Buter, A., Dit land over de IJssel, Hoorn, 1976.
*Crom, A.P., (red.) e.a., Anderhalve eeuw gereformeerden in stad en platteland, deel 7, Overijssel, Kampen, 1985.
*Demoed, H.B., Mandegoed schandegoed, Zutphen, 1987.
*Dekker, G. (Red.), e.a., Oude fabrieks- en bedrijfsgebouwen in Overijssel, Serie jaarboeken Overijssel, Zwolle, 1986.
*Dijksterhuis, R., Spoorwegtracering en stedebouw in Nederland, historische analyse van een wisselwerking, de eerste eeuw: 1840-1940, Z.p. [Groningen], Z.j.[1980].
*Egberts, E., Wie water deert, die water keert, Zwolle, 1985.
*Elzenga, E., Langs de oude Overijsselse kerken, Baarn, 1972.
*Engelen van der Veen, G.A.J. van, 'Marken in Overijssel', in: Geschiedkundige atlas van Nederland, Den Haag, 1924.
*Engelen van der Veen, G.A.J. van, G.J. ter Kuile en R. Schuiling, Overijssel, Deventer, 1931.
*Fischer, E.J., Stroomopwaarts, Zwolle, 1986.
*Fockema Andrea, S.J., Het kaartbeeld van Overijssel 1550-1850, Overdruk uit Versl. en Mededе. v.d. Ver. tot Beoefening van Overijsselsch Regt en Geschiedenis, 55ste stuk, z.p., 1939.
*Gevers, A.J., en A.J. Mensema, De havezaten in Salland en hun bewoners, Alphen aan den Rijn, 1983.
*Grote Topografische Atlas van Nederland, deel 3, Oost Nederland, Groningen, 1987.
*Heitling, W.H. en Lensen, L., Vijftig eeuwen volk langs de IJssel, Zutphen, z.j. [1980].
*Hendriks, F.M., De grenzen van Overijssel en van de Overijsselse gemeenten van 1807 (1811-1842), Overdruk uit Versl. en Mededе. v.d. Ver. tot Beoefening van Overijsselsch Regt en Geschiedenis 75e stuk, 1960.
*Krämer, G., Wij trekken door Twente en Salland, Arnhem, z.j. [1935].
*Kuile, E.H., ter, De monumenten van geschiedenis en kunst, Zuid-Salland, 's-Gravenhage, 1964.
*Kuile, E.H., ter, Noord- en Oost-Salland, 's-Gravenhage, 1974.

*Kuile, E.H., ter, Zuid-Salland, 's-Gravenhage, 1964.
*Kuyper, J., Gemeente-atlas van Nederland, Zaltbommel, (herdruk), 1971.
*Kloot Meijburg, H., van der, Onze oude dorpskerken, Rotterdam, 1921.
*Meene, J.G.C. van de en P. Nijhof, Spoorwegmonumenten in Nederland, Amsterdam, 1985.
*Meindersma, H. en K. de Jong (red.), Jongere bouwkunst in Overijssel, 1840-1940., Zwolle, 1985.
*Mulder, G.J.A., Handboek der geografie van Nederland. Deel VI, Zwolle, 1959.
*Nijhof, P., Oude fabrieksgebouwen in Nederland, Amsterdam, 1987.
*Nijhof, P., Watermolens in Nederland, Zwolle, 1982.
*Nijhof, P., Windmolens in Nederland, Zwolle, 1983.
*Overijssel, de provincie en Overijsselse gemeenten in kaart en aanzicht, Zwolle, 1983.
*Overijssel, Aspecten en Perspectieven, Amsterdam, 1951.
*PPD van Overijssel/ASP, Streekplan IJsselvallei, 1985.
*Pyttersen's Nederlandse almanak voor iedereen, Zaltbommel, 1922-1942.
*Romers, H., De spoorwegarchitectuur in Nederland 1841-1938, Zutphen, 1981.
*Rosenberg, H.P.R., De 19de-eeuwse kerkelijke bouwkunst in Nederland, 's-Gravenhage, 1972.
*Schelhaas, H. en B. Molenaar (red.), Graven en begraven in Overijssel, Serie jaarboeken Overijssel, Zwolle, 1981.
*Schelhaas, H. (Red.) e.a., Historische kerken in Overijssel, Serie jaarboeken Overijssel, Zwolle, 1974.
*Schelhaas, H. (Red.) e.a., Molens in Overijssel, Serie jaarboeken Overijssel, Zwolle, 1972.
*Schelhaas, H. (Red.) e.a., Schipvaart en schepen in Overijssel, Serie jaarboeken Overijssel, Zwolle, 1985.
*Schuiling, R., Nederland, handboek der aardrijkskunde, deel 1 en 2, Zwolle, 1936.
*Schutten, G.J., Varen waar geen water is, reconstructie van een verdwenen wereld, geschiedenis van de scheepvaart ten oosten van de IJssel van 1300-1930. Twentsche courant.
*Seinen, J.R. en G. de Wit, Stap voor stap langs de Vecht, Hardenberg, 1985.
*Slicher van Bath, B.H., Een samenleving onder spanning, Geschiedenis van het platteland in Overijssel. Assen, 1957.
*Slicher van Bath, B.H., (red.), Geschiedenis van Overijssel, Deventer, 1970.
*Steegh, A., Monumentenatlas van Nederland, Zutphen, 1985.
*Steensma, R. (Red.) en C.A. van Swichem (Red.), honderdvijftig jaar gereformeerde kerkbouw, Kampen, 1986.
*Stiksma, K., Spiegel van steden, dorpen en landschappen in Oost-Nederland, Overijssel, Gelderland en het rivieren gebied, Ridderkerk, 1986.
*Stilma, L., Rondom de Holterberg e.v., Holten, z.j. [1962].
*Varwijk, G.H. en J.R. Seinen, Stap voor stap langs de Dedemsvaart, Dedemsvaart, 1983.
*Ven, D.J., van der, Met de goastok door Twente en Salland, Verslagen van de hoofdcommissie voor herziening der belastbare opbrengst van de ongebouwde eigendommen, Overijssel, 's-Gravenhage, 1890.
*Visscher, H.A., Het Nederlandse landschap, een typologie ten

behoeve van het milieubeheer, Utrecht, 1974.
*Volmuller, H.W.J. (samenstelling), Nijhofs Geschiedenislexicon, Nederland en België, 's-Gravenhage-Antwerpen, 1981.
*Vuuren, L., van, Rapport betreffende een algemeen onderzoek naar de sociaal-economische structuur van het district van de kamer van koophandel en fabrieken voor Salland, Epe, 1941.
*Werkman, G., Kent u Overijssel ook zo?, Zeist, z,j. [1962].
*Wieringa, H. (red.), Waterstaat in Overijssel, Zwolle, 1983.
*Woud, A. van der, Het lege land. De ruimtelijke orde van Nederland 17981848. Amsterdam, 1987.
*Zanden, J.L., De economische ontwikkeling van de Nederlandse landbouw in de negentiende eeuw, 1800-1914, Utrecht, 1985.
*Zonneveld, J.L.S., Levend land. De geografie van het Nederlandse landschap, Utrecht, 1985.

Kaarten:

Bodemkaart van Nederland. Stiboka, Wageningen, 1985.
Kadastrale minuutkaart 1832, Rijksarchief Overijssel, Zwolle.
Topografische kaart van Nederland, ca. 1850, 1900, 1935, 1950, 1960, 1976 en 1985. Topografische Dienst Delft/Emmen.

Archieven:

Databank Universiteit van Amsterdam, Vakgroep Sociale geografie, 1988.
Gemeenteverslagen 1850-1940, Rijksarchief Overijssel, Zwolle
Verslagen van Gedeputeerde Staten 1850-1940, Rijksarchief Overijssel, Zwolle.

Bijlagen

Tabellen

Tabel 1.
Bekende hoogste IJsselstanden van 1876-1941 bij Deventer, in m+NAP.

1876	6,94	1893	5,77	1926	7,34
1883	7,20	1920	7,14	1941	6,52

Bron: Wieringa, p.68.

Tabel 2.
Aantal inwoners van de gemeente Deventer tussen 1850 en 1940 per tien jaar.

jaar	aantal	jaar	aantal
1850	14.901	1900	26.224
1860	16.560	1910	28.005
1870	17.892	1920	32.248
1880	19.634	1930	36.221
1890	23.067	1940	41.338

Bron: Databank Universiteit van Amsterdam, vakgroep sociale geografie, 1988. (cijfers voor 31 december)

Tabel 3.
Woningvoorraad en bevolkingsomvang per kern of buurschap omstreeks 1850.

kern of buurschap	woningen(1)	bevolking(2)
Deventer	ca.2580	14.084
Borgele	ca. 23	138
Oxe	ca. 21	162
Weteringen	ca. 66	517
Colmschate	-	-
Totaal	ca.2690	14.901

(1) Bron: Aa, Van der, Aardrijkskundig woordenboek der Nederlanden. Deel 1-12. Gorinchem, 1839-1848.
(2) Bron: Steden en Dorpen in Overijssel, Jaarboek Overijssel 1980 (gegevens voor 1849).

Tabel 4.
Woningvoorraad en bevolkingsomvang per kern of buurschap op 31 mei 1947.

kern of buurschap	woningvoorraad	bevolking
Wijk Binnenstad	1.916 (6)	8.864
Wijk Zwolseweg	2.378 (5)	9.666
Wijk Diepenveenscheweg	1.750 (0)	7.035
Wijk Voorstad	2.286 (6)	9.441
Wijk Brinkgeve	318 (0)	2.154
Wijk Industriewijk	966 (0)	3.992
Wijk Worp	728 (14)	2.836
Varende schepen		75
Woonschepen		7
Woonwagens		19
Totaal	10.342	44.089

Bron: C.B.S., Uitkomsten van de volks- en beroepstelling, 31 mei 1947.

Tabel 5.
Woningvoorraad en bevolkingsomvang per kern of buurschap op 1 januari 1987.

kern of buurschap	woningen	bevolking
Deventer	27.458	64.269
Oxe/Weteringen en omgeving*	146	403
Dorp Colmschate	233	751
Totaal	27.812	65.432

* Omvat de telgebieden Colmschaterenk, Roessink, 't Bramelt, Essenerveld, Swarmink, Bannink en Oxerhof.
Bron: Statistieken R.O.I., Woningvoorraad en aantal inwoners per wijk/buurt, 1987.

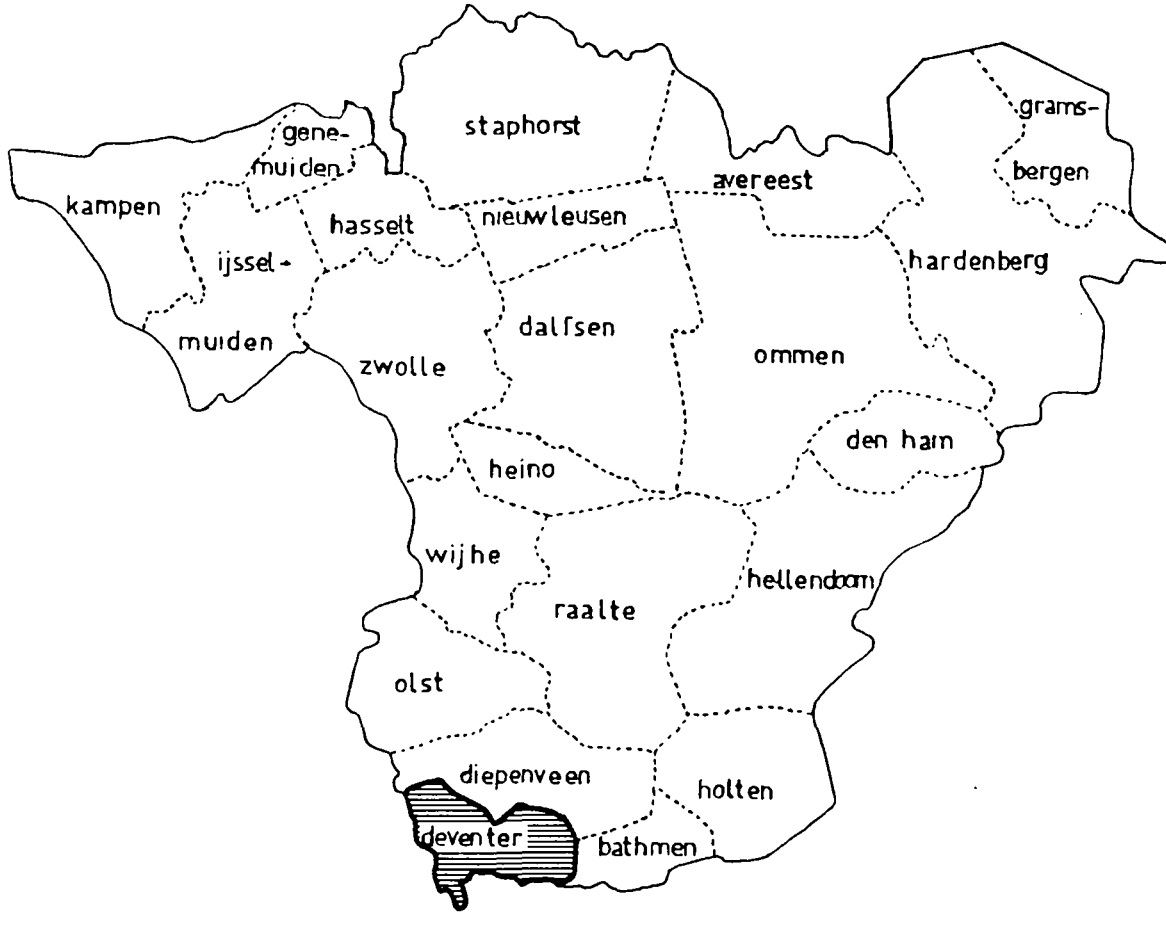
Tabel 6.
Kerkelijke gezindte in de gemeente Deventer in procenten van de bevolking in 1859, 1899, 1930, 1987.

jaar	Ned.Herv.	rooms kath.	overige samen	géén
1859	69,42	23,76	6,82	-
1899	68,98	20,80	10,22	2,01
1930	43,43	20,71	9,16	26,70
1987	27,10	27,20	14,30	31,40

Bron: Dam, H., Naar een kerkgeschiedenis van de IJsselsteden..., 1987, p.63 (voor 1859, 1899 en 1930).
Statistisch Jaarboek Kampen, 1987 (voor 1987).

KAART 1

DE LIGGING VAN DE GEMEENTE DEVENTER IN SALLAND



0 5 10 15 km

N

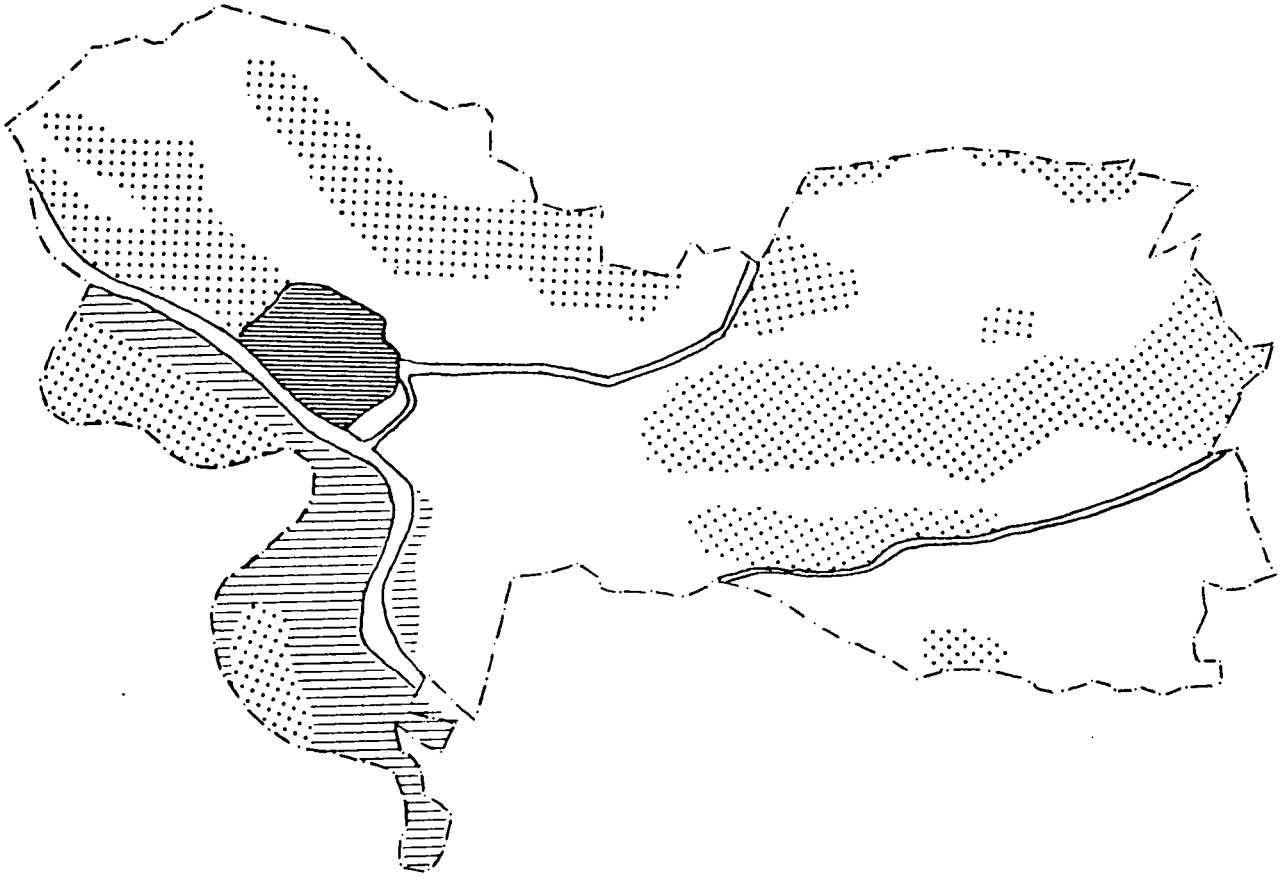
——— Grenzen van Salland

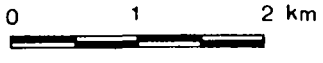
– – – – Gemeentegrenzen

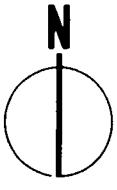
Bron: Atlas van Nederland, 1963 - 1977.

KAART 2

BODEMGESTELDHEID EN GEOLOGIE







Rivier- en beekafzettingen (zware klei)

Diluviaal zand (dekzand)

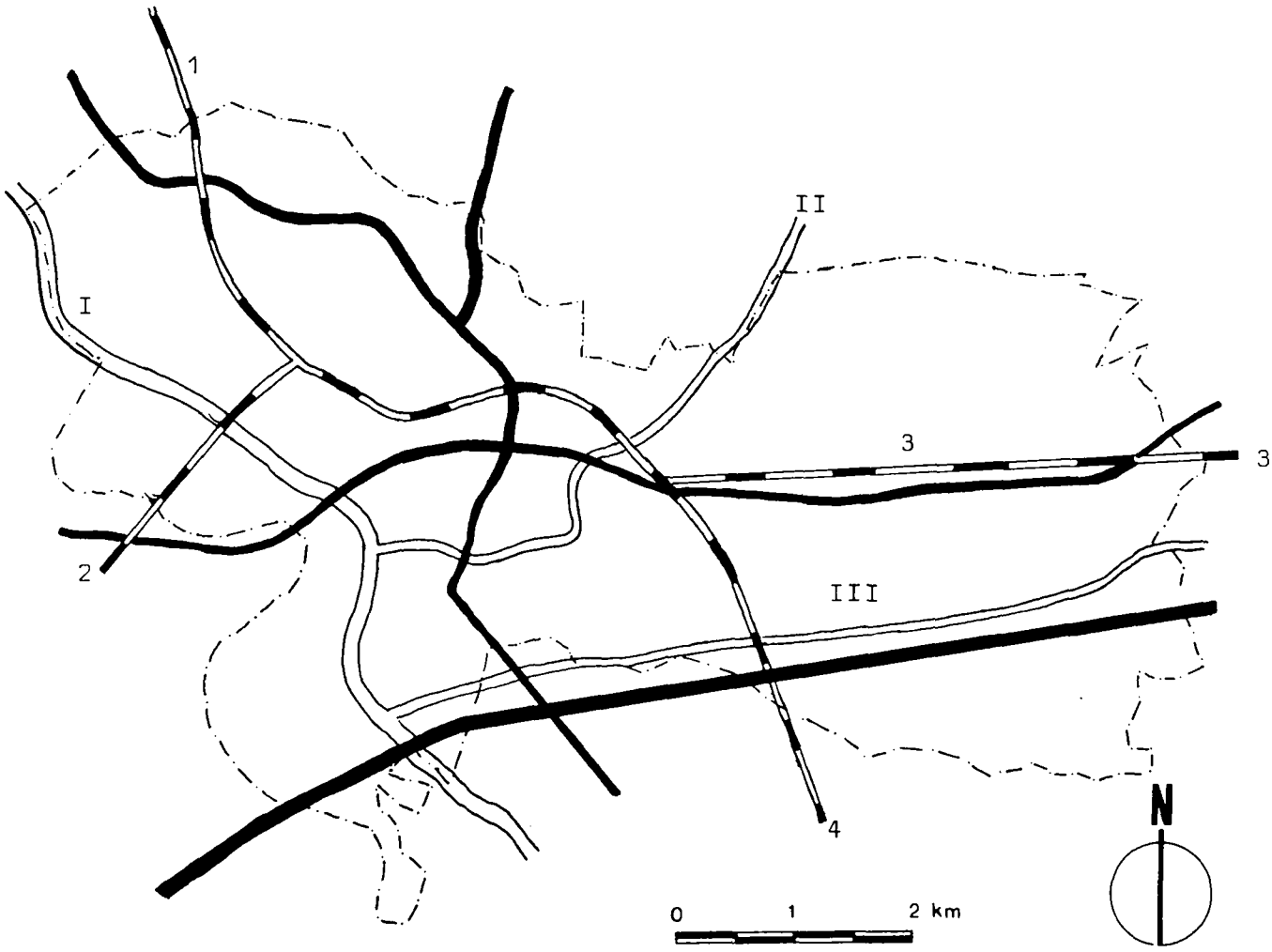
Rivier- en beekafzettingen (zandig karakter)

Bebouwing

Bron: Schroeder van der Kolk, J.L.C., Proeve eener geologische kartering der omstreken van Deventer, 1893.

KAART 3

INFRASTRUCTUUR



Hoofdweg of autoweg zonder gescheiden rijbanen.

Autoweg met gescheiden rijbanen (E-30).

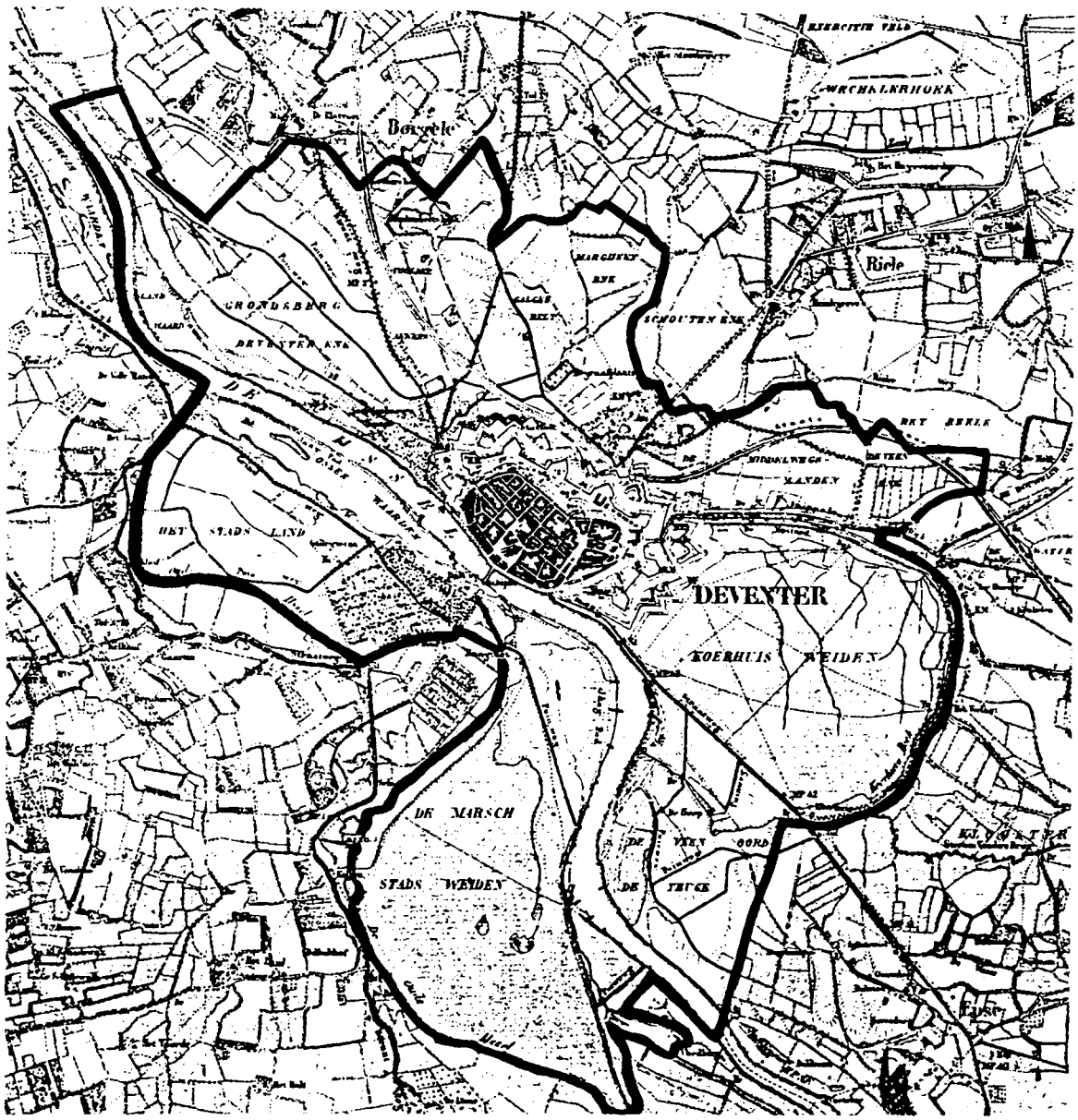
Spoorlijn: richting Zwolle (1), Apeldoorn (2), Almelo (3) en Arnhem (4).

Waterweg: IJssel (I), Overijsselsch Kanaal (II) en Schipbeek (III).

Bron: Grote Topografische Atlas van Nederland, 1987.

KAART 4

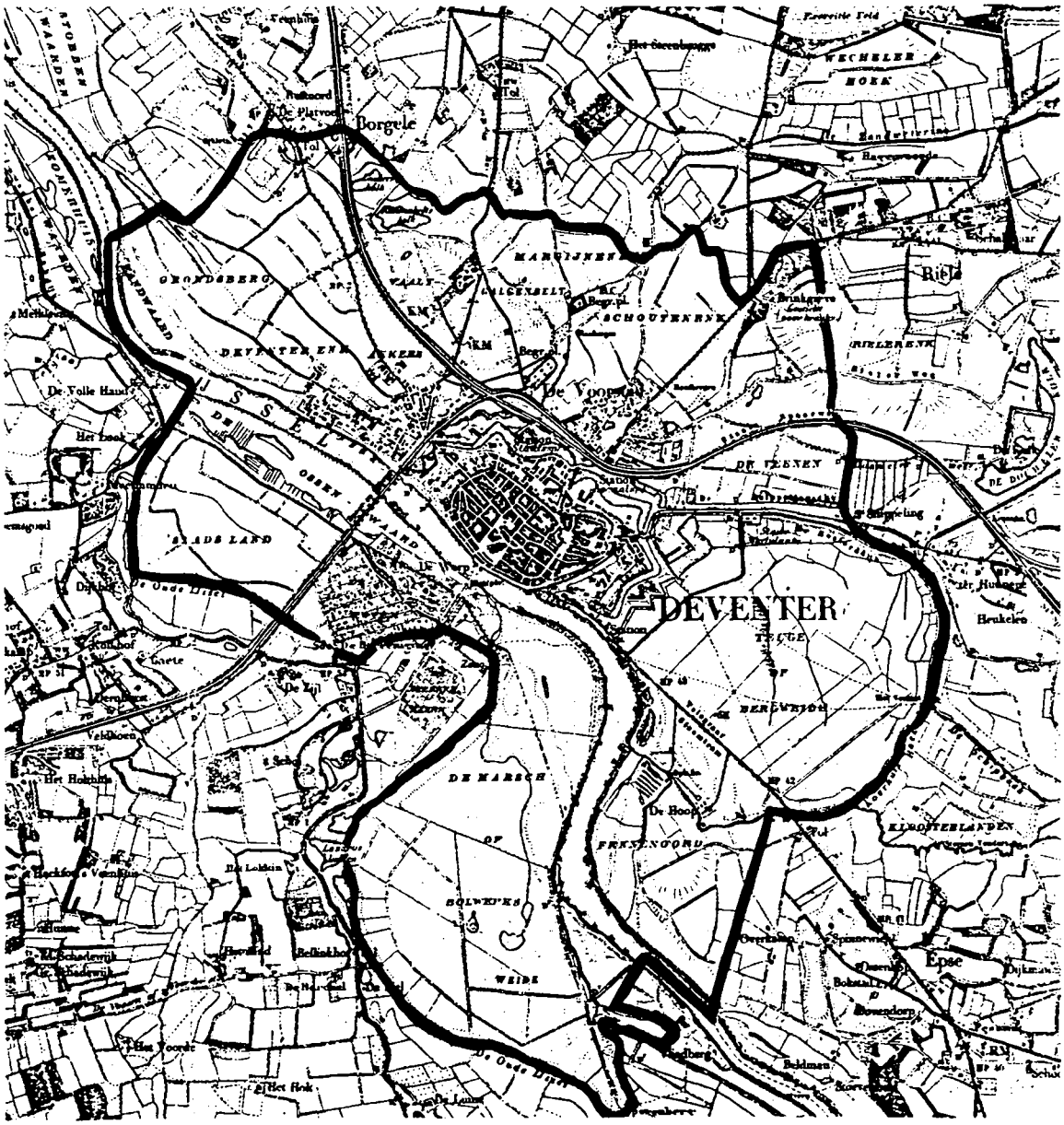
DEVENTER OMSTREEKS 1865



Bron: Topografische kaart van Nederland, 1866

KAART 5

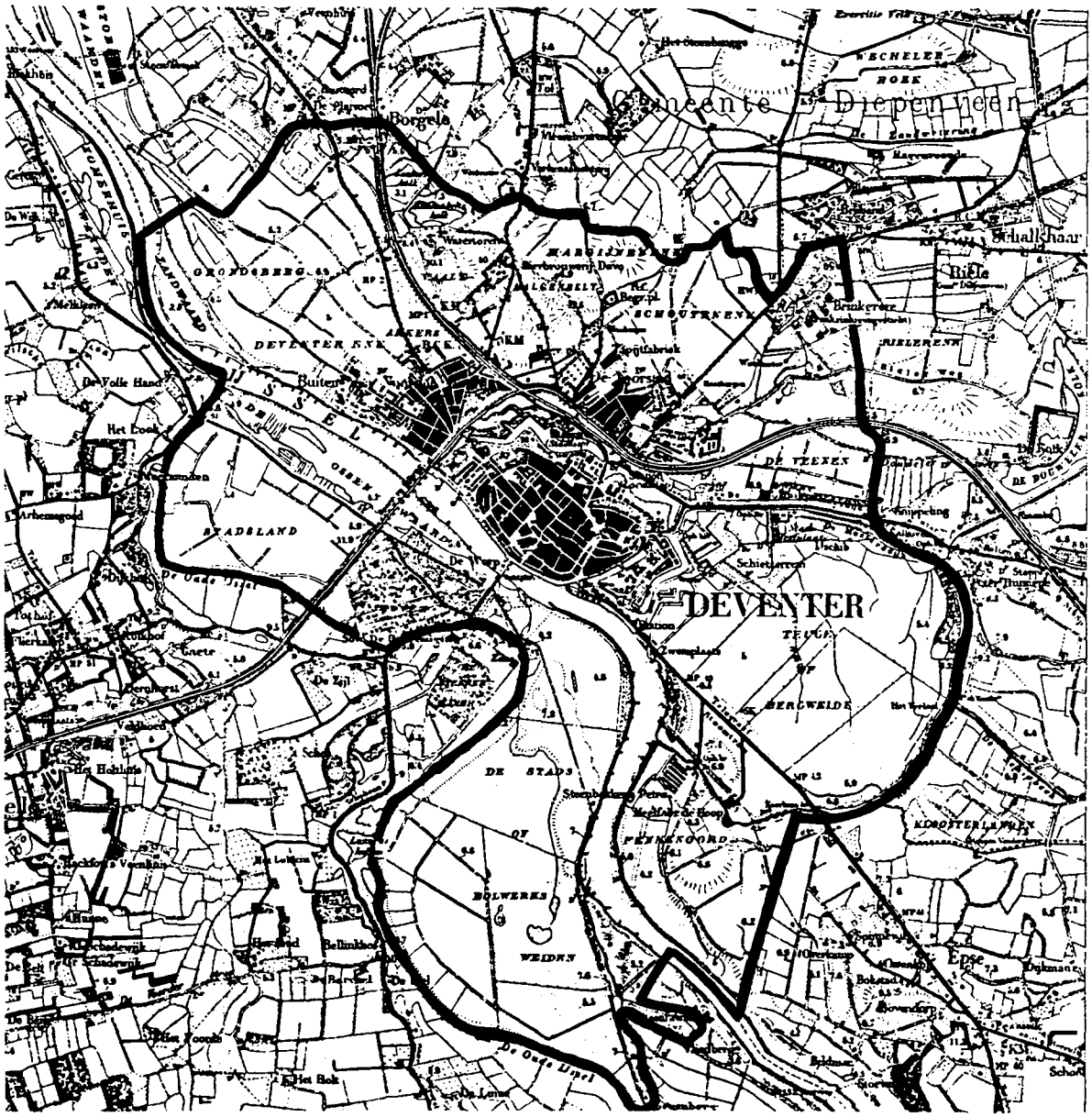
DEVENTER OMSTREEKS 1886



Bron: Topografische kaart van Nederland, 1891.

KAART 6

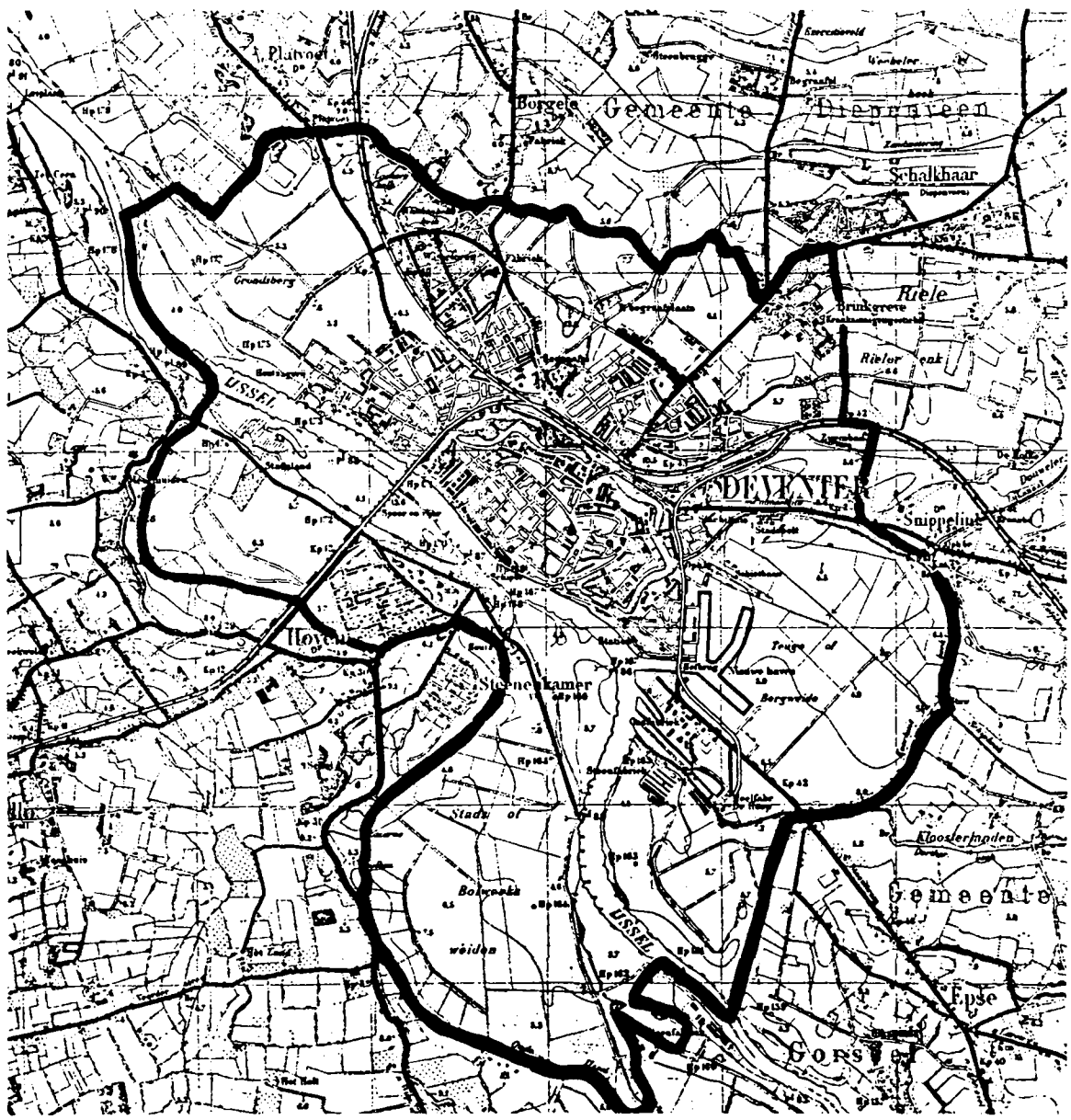
DEVENTER OMSTREEKS 1907



Bron: Topografische kaart van Nederland, 1911.

KAART 7

DEVENTER OMSTREEKS 1929



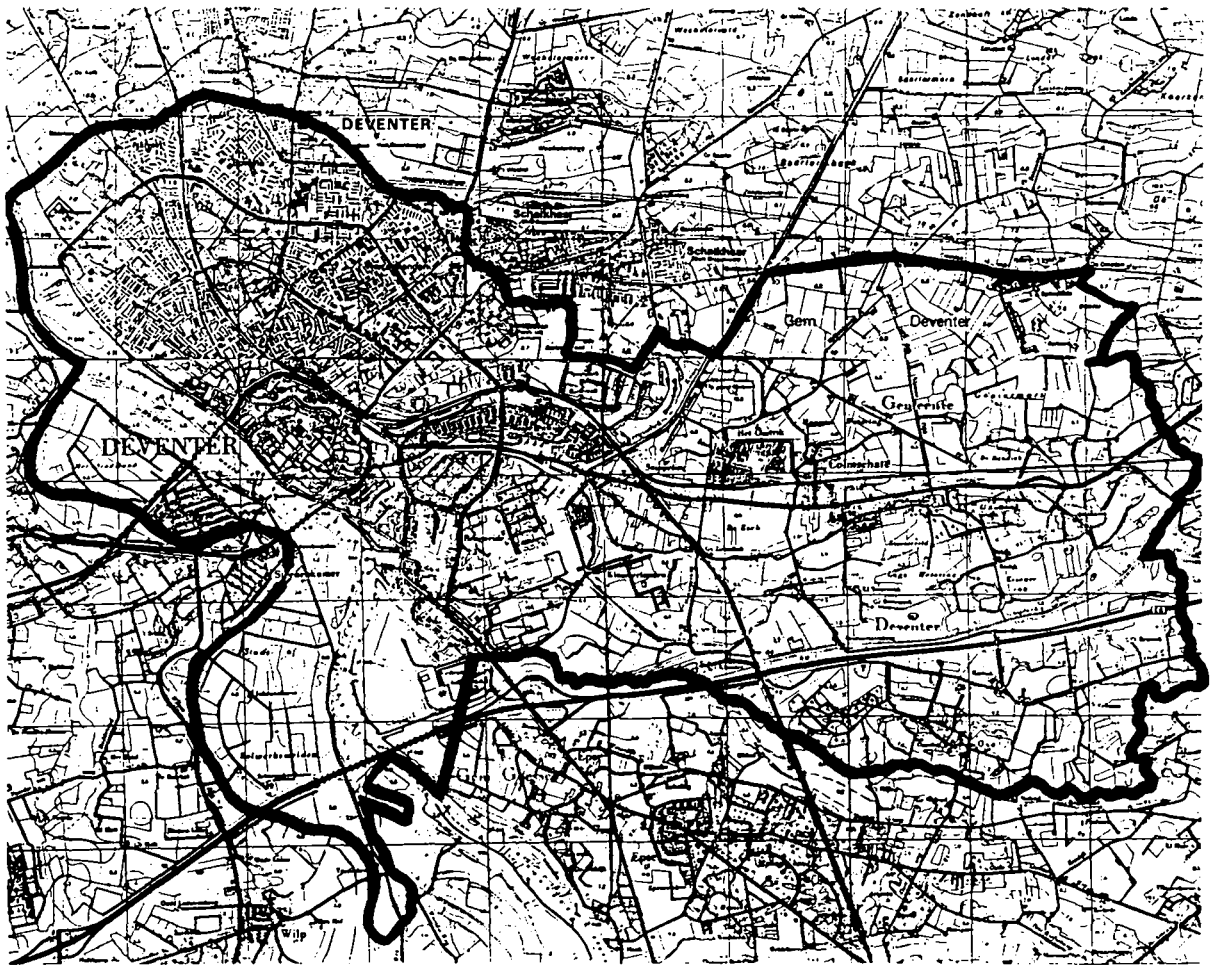
0 1 km

N

Bron: Topografische kaart van Nederland, 1933.

KAART 8

DEVENTER OMSTREEKS 1973



0 1 2 km

N

Bron: Grote Topografische Atlas van Nederland, 1987.