

# F

## oto en memo



## Het Zwartewater



Waar aan 't brede Zwartewater  
Ons oud stadje Hasselt ligt  
Met zijn brede mooie kade  
Waar het vol met schepen is.

Zo luiden de eerste vier regels van het stedenlied van Hasselt. Eeuwenlang hebben via deze waterweg zeilschepen, stoomschepen en motorboten zich een weg naar zee gezocht. En al die schepen passeerden de stadsmuur van de stad. Soms imponeerde de aanblik de passant, maar nog vaker riep ze vanwege haar vervallen uiterlijk bij de voorbijganger

treurige gevoelens op. Vooral in de achttiende en negentiende eeuw was dat het geval.

Toch was de rivier voor Hasselt van levensbelang. De stad bezat het monopolie niet. Ze moest het water delen met Zwolle. Althans die veronderstelling werd door de Hasseltenaren aangehangen. Zwolle dacht daar duidelijk anders over. Het was haar rivier. Vandaar dat de huidige hoofdstad van Overijssel Hasselt in de vijftiende en zestiende eeuw flink - en met

succes - dwars heeft gezeten toen de Hasseltenaren een brug over de rivier wilden slaan. Uiteindelijk kwam die brug er wel, maar toen waren er wel inmiddels drie eeuwen verstreken.

Maar ook toen bleef Zwolle op het standpunt staan dat het beheer over het Zwartewater in haar handen lag. Toen dan ook in de negentiende eeuw de monding van de rivier uitgebaggerd moest worden om er voor te zorgen dat schepen met een grotere diepgang de hoofdstad zouden

Nummer 8

### Inhoud

- *Het Zwartewater vormde en vormt de evenader van Hasselt.*
- *Haar ontstaan en haar welvaart heeft de stad aan deze rivier te danken*

**Colofon**

**Foto en memo**

© dr. F.W. Schmidt

Foto's:  
Collectie Schmidt

Samenstelling en tekst:  
Frits Schmidt

*Zo zag Hasselt er eind negentiende tot aan het midden van de twintigste eeuw uit*



kunnen blijven bereiken, werd door Zwolle eenzijdig een toltarief vastgesteld. Het gevolg was dat kleinere vaartuigen, die helemaal geen baat bij het project hadden, omdat zij over voldoende diepgang beschikten, moesten mee betalen aan werkzaamheden waarvan alleen de grote reders profijt zouden trekken. En die reders waren dan ook nog gedeeltelijk hun concurrenten.

Het protest van de klei-

ne schippers liep hoog op. Het leidde uiteindelijk zelfs tot de oprichting van de vereniging Schuttevaër.

Lang hebben overigens de zeilschepen het rivierbeeld bepaald. Grotere stoomschepen konden ook over de uitgebaggerde rivier moeilijk uit de voeten. Meer en meer verlegde deze vaart zich naar de IJssel.

Ook de eerste brug over het Zwartewater bij Hasselt vormde voor de stoomvaart vanwege de

geringe doorvaartbreedte een belemmering.

Dat overigens de zeilvaart zich zolang heeft weten te handhaven had ook te maken met het feit, dat de bediening van een stoomschip arbeidsintensiever was. Je

had aan boord namelijk ook een stoker nodig. Daarnaast vergde de ketel en de aanwezige kolenvoorraden nogal wat ruimte. Ruimte die ten koste ging van het totale laadvermogen.

Niet alleen de aanschaf van een stoomschip, maar ook de exploitatie was dus veel duurder.

De rivier leende zich niet alleen voor het transport van goederen, maar ook van personen. In de eerste helft van de negentiende eeuw werden jaarlijks tienduizenden hannekemaaiers uit Duitsland vervoerd.

Na de tweede wereldoorlog bepaalden meer en meer de motorschepen het beeld. Deze boten werden steeds groter. De rivier was echter maar bevaarbaar voor schepen tot 2.000 ton. Veel indruk maakten de coasters. Soms werd hun lading [veelal hout] in Hasselt gelost.

Het plaatje linksonder geeft hiervan een beeld. Twee coasters liggen aan de kade afgemeerd. Er tussen in ligt een sleepboot. Midden op de rivier ligt een baggerschuit.

