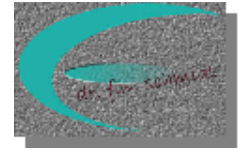


Histo-visie



De Dedemsvaart

Inleiding

Het ontstaan van de Dedemsvaart is een verhaal op zich. Baron Van Dedem, de naamgever van het kanaal, wilde in navolging van anderen het veengebied dat tussen Hasselt en Coevorden lag, ontginnen. Zonder een goede afwatering was dat niet mogelijk. Daarvoor moest een kanaal worden aangelegd. Bijkomend voordeel was, dat dan de af te graven turf via dit kanaal afgevoerd kon worden. Aangezien al een deel van

de afwatering via Hasselt liep, wilde hij het beginpunt bij deze stad leggen. Zijn schoonvader Gerrit Willem van Marle had dezelfde plannen gehad, maar door tegenwerking van Zwolle was hij nooit aan realisatie toegekomen. Deze stad vreesde dat het nieuw aan te leggen kanaal een concurrent zou worden van de Vecht. Van Marle had in deze contreien reeds aanzienlijke stuk-

ken grond in bezit. In 1791 had hij reeds een tracé uitgestippeld, dat voor een groot deel over zijn eigen grondgebied liep. Hij stierf echter voordat hij zijn

ogenblikkelijk met het voorstel in. Amper drie maanden later werd de eerste spade in de grond gezet. In 1811 werd Balkbrug bereikt en het graaf-



plannen had kunnen verwezenlijken. Mr. Willem Jan baron van Dedem die in 1802, drie jaar na de dood van Van Marle, zijn oudste dochter Judith trouwde, was gefascineerd door deze plannen. Toen op 22 maart 1810 de toenmalige koning Lodewijk Napoleon 's avonds Hasselt aandeed, legde hij via de stadssecretaris Zacharias Tijl de plannen aan de vorst voor. Deze stemde

werk vorderde gestaag. De investeringen waren naventant. De baron had inmiddels zo'n acht ton in het project gestopt en nog was het niet klaar. Het putte hem financieel uit. In 1826 moest hij het kanaal noodgedwongen voor de helft van de getaxeerde waarde aan het Rijk verkopen. Wel had hij een clause in het verkoopcontract laten opnemen, dat hij eventueel later het kanaal voor de

zelfde prijs zou mogen terug kopen. Twee jaar later had hij een nieuwe geldschieder gevonden. Opnieuw volgden aanzienlijke investeringen, en opnieuw raakte de baron financieel aan de grond. In 1845 werd het kanaal tijdens een veiling door de provincie voor iets meer dan vier en een halve ton aangekocht.

Het bleef in provinciehanden tot 1965. Toen werd besloten het kanaal te sluiten. Om het economisch exploiteerbaar te houden moesten er anders flinke investeringen gepleegd worden.

Een deel van kanaal verliep via de stadsgracht. Hier stond bij de Verlaatsbrug een schutsluis. Ze was ooit aangelegd om inundatie van het achter Hasselt gelegen gebied mogelijk te maken. Een schutsluis, Sluis I, die aan het eind van de Dedemsvaart lag, moest voorkomen dat het water uit kanaal kon wegstromen.

Aan het begin van de twintigste eeuw werd besloten om aan de monding van de gracht een nieuw sluisencomplex aan te gaan leggen. Daarmee werden zowel de inundatiesluizen als Sluis I overbodig. Uiteraard was hier een aanzienlijk bedrag mee gemoeid. De gemeente Hasselt die eigenaar was, moest voor de kosten opdraaien. Daar stond echter tegenover dat de doorvaart door de stadsgracht ook geld ople-

verde. De passerende schippers moesten sluisgeld betalen.

Het kanaal werd druk bevaren. Al in 1828 passeerden meer dan 2.000 schepen de in Balkbrug gelegen balkbrug. Deze balk, die op de bodem lag, gaf de diepte aan. Schepen die moeiteloos over de balk konden varen, mochten hun weg verder ver-

volgen. Lukte dat niet dan moest men wachten op hoger water. Zodoende werd voorkomen dat het kanaal te veel werd beschadigd door te diep liggende vaartuigen. In de jaren zeventig van de negentiende eeuw passeerden meer dan 8.100 schepen de gracht, in het tweede decennium van de twintigste eeuw was dat aantal geslonken tot 6.400. Wel was de gemiddelde tonnage toegenomen; en wel van 49 ton tot een gemiddelde van 80. De schepen werden dus steeds groter. En dat maakte dat er een nieuwe, grotere sluis aangelegd moest worden. Naast het feit dat de gemeentelijke inkomsten baat hadden bij dit scheepvaartverkeer, profiteerde ook de plaatselijke middenstand. Vooral zij die hun winkel aan de gracht

hadden staan. In totaal waren dat er 27.

Voor de lokale economie



was de scheepvaart van en naar de Dedemsvaart dan ook van grote betekenis.

Ook bedrijven vestigden zich in Hasselt zich aan het kanaal. Zo lag aan het eind van de stadsgracht de werf van Van Aller en even verderop die van Admiraal. Ook nieuwe industrieën kwamen er bij. De lierenfabriek van Ridderinkhof is daar het voorbeeld van.

Bronnen:

H. Wonink, *Op stap langs de Overijsselse kanalen* (Zutphen 1984) 89-119

H. Schelhaas, *Het andere Overijssel* (Zwolle z.j.) 47-53

Meer over de historie van Hasselt weten of zien

www.schmidtplanet.info