

A historical black and white photograph of a canal lock. Several boats are docked along the wooden structure. People are visible on the boats and on the lock's structure. The background shows a line of trees and a fence. The image has a sepia tone.

200 jaar
Willemsvaart
*Van Zwolle
naar de zee*

A blue silhouette of a city skyline with a bridge, positioned above the title text.

Zwols Historisch Tijdschrift

36e jaargang 2019 nummer 2 - 8,50 euro

Wim Huijsmans

Suikerhistorie



(Collectie ZHT)



Hotel-Restaurant De Vries aan de Willemskade, links op de foto, tegenover de (voor het moderne verkeer nogal smalle) Keersluisbrug. Rechts naast de verkeersbrug het voetgangersbruggetje. Omstreeks 1955. (Foto Dolf Henneke, collectie HCO)

Hotel de Vries, Willemskade 8

Bijna honderd jaar lang heeft Willemskade 8 een horecafunctie gehad. In 1927 kreeg H. Nijland toestemming om het pand te verbouwen en in te richten tot een café-restaurant met gelagkamer. Hij nam daarvoor architect H. Meijerink in de arm. Voor f 7.000 was de klus geklaard. Nijland verdiende zijn geld niet alleen als verlofhouder maar ook als agent van een sleepbootdienst. Tal van verenigingen vergaderden bij hem. Zo werden bijvoorbeeld in 1939 via een advertentie in de *Zwolse Courant* motorrijders opgeroepen om te komen tot de oprichting van een motorclub in Zwolle. Het kwam er wel van, maar de club ging in de oorlog weer ter ziele.

Op het suikerzakje is voor het pand de Keersluisbrug te zien, gebouwd in 1876, die bij de gedeeltelijke demping van de Willemsvaart in 1965/66 weer verdween.

In 1953 werd P.M. de Vries uit Groningen de nieuwe eigenaar van Willemskade 8. Hij liet het etablissement verbouwen tot een middenklasse hotel-restaurant (met 12 kamers en 21 bedden) en draaide een goede omzet. In 1965 overleed hij plotseling aan een hartaanval. Zijn weduwe zette de zaak voort tot 1978. Daarna was onder meer HCR De Bourgondiër in dit pand gevestigd.

Sinds een dikke twintig jaar vindt men nu op dit adres restaurant Weekends, dat niet alleen in de weekends maar ook op woensdag en donderdag geopend is. Je kunt er heerlijk eten en er is een goede prijs-kwaliteitverhouding. Door de jaren heen is Weekends in Zwolle een begrip geworden.

Redactioneel

Inhoud

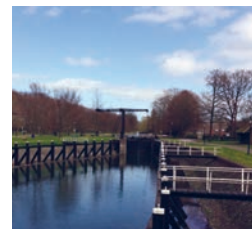
Van de stad naar de IJssel en vice versa

Tussen Stadsgracht en IJssel stroomt al twee eeuwen lang, in verschillende gedaantes, de Willemsvaart. Jos Mooijweer laat in een boeiend en rijkelijk van kaarten en andere afbeeldingen voorzien artikel zien, wat er allemaal bij kwam kijken om dit werk tot stand te brengen en in stand te houden. Hij schenkt daarbij ook aandacht aan het verleggen van de vaart, in de jaren rond 1872. Willy Smit-Buit gaat in dat verband in op het 'Vaassens Verdriet' van Teunis van Lohuizen. Samen met een plaatsgenoot moest deze ondernemer zwaar boeten voor zijn goedhartigheid (of was het lichtzinnigheid?) als borg voor de oorspronkelijke aannemer.

Jan van de Wetering neemt ons mee naar de dag van 24 augustus 1819 toen de vaart op – ook letterlijk – luisterrijke wijze werd geopend. Mét de nieuwe verbinding ontstond de bedoelde bedrijvigheid, eerst vooral op het water, later ook erlangs. Marcel Overbeek laat die bedrijvigheid zien in een artikel, waarin hij met name de Zwolse Zeildoekweverij op nummer 18 belicht. En dan zijn er vanzelfsprekend de herinneringen aan het leven op en om de Willemsvaart. Johan R. ter Molen, Harry Koopman en Eef en Rein Warmels laten zo het verleden, elk op zijn manier en plaats, opborrelen en resoneren. Als scharnierpunten fungeren artikelen met 'beelden van de vaart'. Wim Huijsmans opent als vanouds dit themanummer met een korreltje geschiedenis aan de hand van een suikerzakje.

In het volgende nummer, en wie weet nog daarna, komt de Willemsvaart opnieuw aan de orde. Want het jubileumjaar is nog niet voorbij en de vaart is het waard!

Suikerhistorie Wim Huijsmans	46
Zwolle naar zee 200 jaar Willemsvaart (1819 - 2019) Jos Mooijweer	48
Herinneringen aan de Willemsvaart Johan R. ter Molen	70
De koning en zijn Zwolse vaart Jan van de Wetering	73
De Willemsvaart in beeld	76
Vaassens Verdriet rond de Willemsvaart Willy Smit - Buit	78
De vroegere Willemsvaart: mijn vaart! Harry Koopman	87
De Willemsvaart in beeld	92
Bedrijvigheid langs de Willemsvaart met de Nederlandsche Zeildoekweverij Marcel Overbeek	94
Herinneringen aan de Oude Veerweg Eef en Rein Warmels	100
Im Jan H. Wigger (1956 - 2019): bijna veertig jaar lang archivaris Wim Coster	106
Im Bert Kiekebelt Steven ten Veen	107
Mededelingen	108
Auteurs	109



Zwolle naar zee

200 jaar Willemsvaart (1819-2019)

Jos Mooijweer

Het 'Willems Kanaal', uitsnede op de kaart van cartograaf C.R.T. Kraijenhoff uit 1829. Het is een van de vroegste kaarten waarop de Willemsvaart voorkomt. (HCO, collectie PBO, inv.nr. 53.8)

Wanneer na jarenlang het late nageslacht nog met een dankbaar oog op Willemsvaart mag staren en kielen, zonder tal, daar vrolijk door ziet varen met Neerlandsch vruchtbr̄n grond en handel zwaar bevracht; als dan de aloude roem hen weder tegenlacht en de IJssel, grijs van hoofd, met witgekamde haren, door Willems Vaart hen geeft, wat ze op de rug der baren van heel de Rhijn ontvangt, door Drusus breede gracht; als vreemde kielen ligt hier op de golven wiegelen en Zwol met schooner glans zich in die vloed mag spiegelen, de welvaart van rondsom een sterker kracht ervaart, dan roeme eens 't nageslacht aan de oever neergebogen der vaderlijke vlijt en zeg met vonk'lende oogen: 'die vaart was Willems naam en zulk een volksfeest waard'.

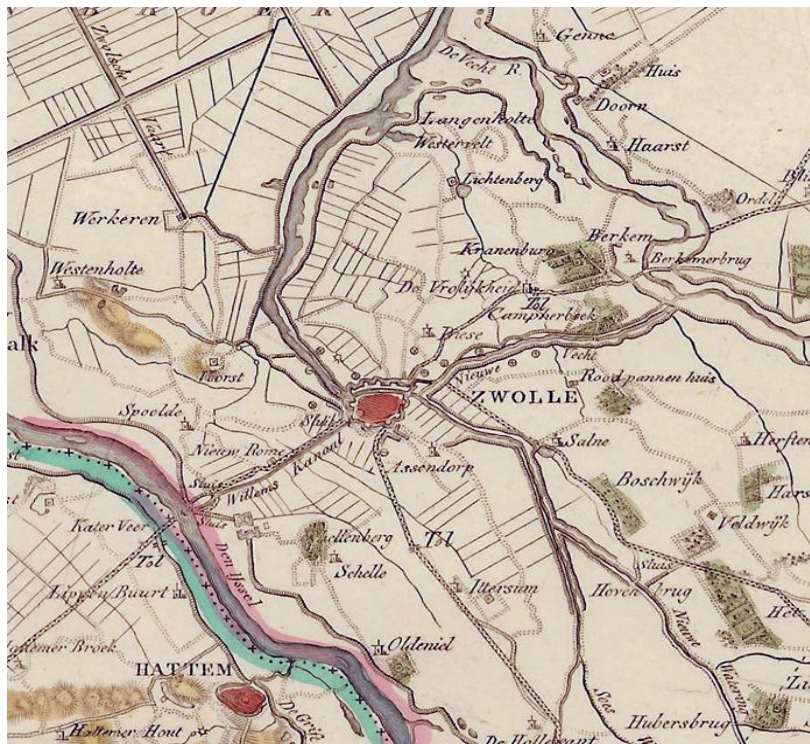
Klinkdicht (anoniem) ter gelegenheid van de opening van de Willemsvaart¹

Opening

Drommen Zwollenaren staan op 24 augustus 1819 op de beide walkanten om er niets van te missen: de feestelijke opening van de gloednieuwe Zwolse vaarweg naar en van de IJssel. Tot tweemaal toe ziet het toegestroomde publiek het jacht *de Boreas* van koning Willem I voorbijvaren. Ook varen mee twee veerschepen vol met toeschouwers en drie pramen beladen met hooi, kalk en turf. De pramen met hun ladingen zijn een voorafspiegeling van het toekomstige gebruik van het kanaal. De Zwolse schutterij vaart in een aparte boot voorop en maakt muziek. De koning heeft vanuit Amsterdam zijn jacht voor de gelegenheid laten overvaren, maar is niet zelf aanwezig. Zijn vertegenwoordiger in Overijssel, gouverneur B.H. Bentinck, is wel aan boord met nog andere hoge gasten. Met een vaartocht van de stad naar de IJssel en weer terug en het spelen van het Wilhelmus is de vaart plechtig geopend.

Tussenhandel

De Zwollenaren waren die dag getuige van een historisch moment. Na meer dan 400 jaar hardnekkig volhouden was het eindelijk gelukt: een rechtstreekse vaarverbinding tussen de stad en de IJssel. Want zo lang al waren er plannen gesmeed om dat te bereiken, maar keer op keer waren ze op niets uitgelopen. We moeten de aanleg van de Willemsvaart dan ook zien in breder perspectief en in het licht van de voortdurende ambitie van Zwolle om een goede verbinding met de (Zuider)zee te hebben. Zo kon het immers zijn ligging tussen Holland en het Duitse achterland optimaal uitbuiten als verbindingsschakel tussen de handel over binnenwater en over zee. Pas in de loop van de achttiende eeuw zou de stad deze transitofunctie voor het handelsverkeer verliezen. Maar het belang van een goede zeeverbinding





bleef onverminderd groot, al was het daarna vooral ter ondersteuning van de eigen economie en die van de regio. Die zeeverbinding zou in de loop van de tijd telkens langs andere kanalen lopen.

Aa en Zwartewater

Zwolle was aan de oever van het bescheiden waterstroompje van de (Grote) Aa tot ontwikkeling gekomen. Buiten Zwolle ging de Aa – al of niet na menselijk ingrijpen, dat is niet helemaal duidelijk – over in het Zwartewater. Via dit water hadden de Zwollenaren toegang tot de Zuiderzee. Andere waterlopen zouden de rol van de Aa in de loop van de tijd overnemen. Het belang van het Zwartewater als vaarweg bleef. Ondanks de gunstige ligging aan deze rivieren lonkte de IJssel. Directe toegang tot die grote rivier, zoals Deventer en Kampen hadden, zou Zwolle's handelspositie enorm versterken. In combinatie met de bestaande vaarverbindingen over het Zwartewater en de Vecht zou dit een

voorsprong op de concurrenten geven die amper nog in te halen viel. Het was voor de buitenwereld geen geheim dat Zwolle een begerig oog had op de IJssel. Het hield Deventer, maar vooral Kampen, als zijn grootste concurrenten waakzaam. Met ogen op steeltjes volgden zij elke avance die Zwolle maakte in de richting van 'hun' rivier.

Lonkende IJssel

Volgens eigen zeggen had Zwolle in 1361 van de bisschop van Utrecht en de hertog van Gelre het recht gekregen om een gracht naar de IJssel te graven. Of Zwolle met die concessie op zak daarna ook daadwerkelijk begonnen was met het graven van een gracht is onzeker. In 1480 waren de Zwollenaren daar in ieder geval wel mee bezig. Kampen en Deventer reageerden als door een wesp gestoken toen ze lucht kregen van de graverij. De Zwolse plannen vormden een ernstige bedreiging van hun handelspositie. Zwolle raakte als IJsselstad in spe hierdoor in heftig conflict met beide 'natuurlijke' IJsselsteden.

Schepen naderen over het Zwartewater de haven van Zwolle. Anonim schilderij, midden zeventiende eeuw. (HCO, Museale Collectie VORG, inv.nr. 00395)



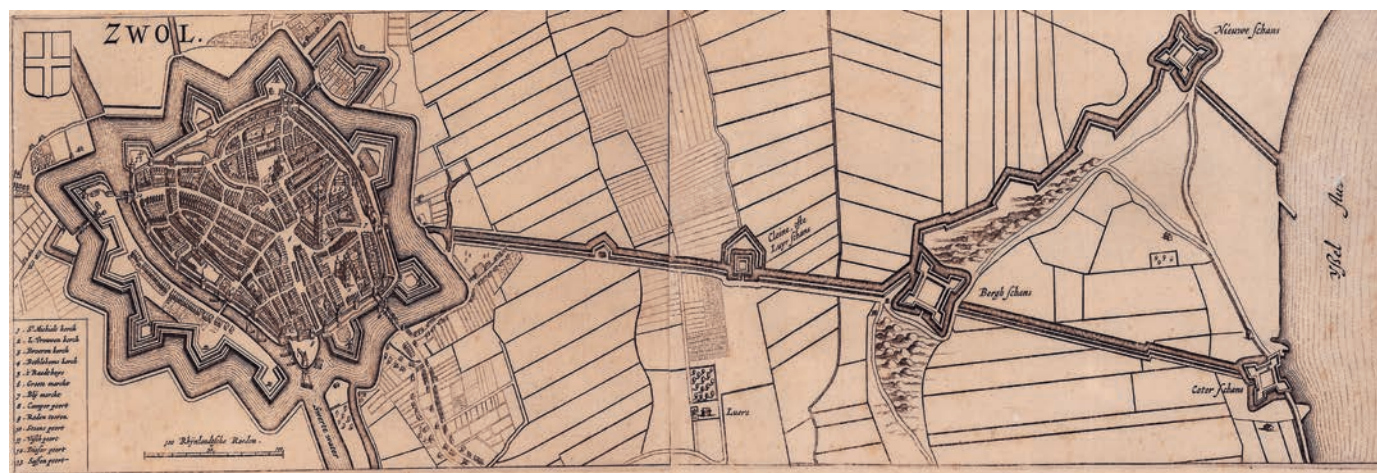
Deventer en Kampen aan de IJssel, anonieme etsen, zeventiende eeuw. (HCO, Collectie Tekeningen en Prenten, inv.nrs. TP000766 en TP000763).

De ruzie werd beslecht door hun gezamenlijke landsheer, de bisschop van Utrecht. Hij bepaalde dat de Zwollenaren mochten houden wat ze aan gracht door de Assendorperlure hadden gemaakt, maar dat er geen sluis of overslaghaven bij de IJssel mocht komen. Dit verbod maakte de gracht

ongeschikt voor scheepvaart, terwijl het juist daarom was begonnen. Interessant is dat Zwolle zijn handelwijze rechtvaardigde door te zeggen dat het ging om het 'hergraven' van een gracht, dus om een verloren gegane toestand te herstellen. Als we Zwolle op zijn woord mogen geloven, zou



Industriële activiteit (Reinders Oliefabriek) aan de Nieuwe Vecht in 1894. (Foto G.J. Wispelweij, collectie HCO)



het vroeger in enigerlei vorm een IJsselverbinding moeten hebben gehad. Deze oude verbinding zou door de zandhoogte van de Assendorperlure naar de Schellerwade hebben gelopen en zelfs een schutsluis in de IJsseldijk hebben gehad.

De Nieuwe Vecht

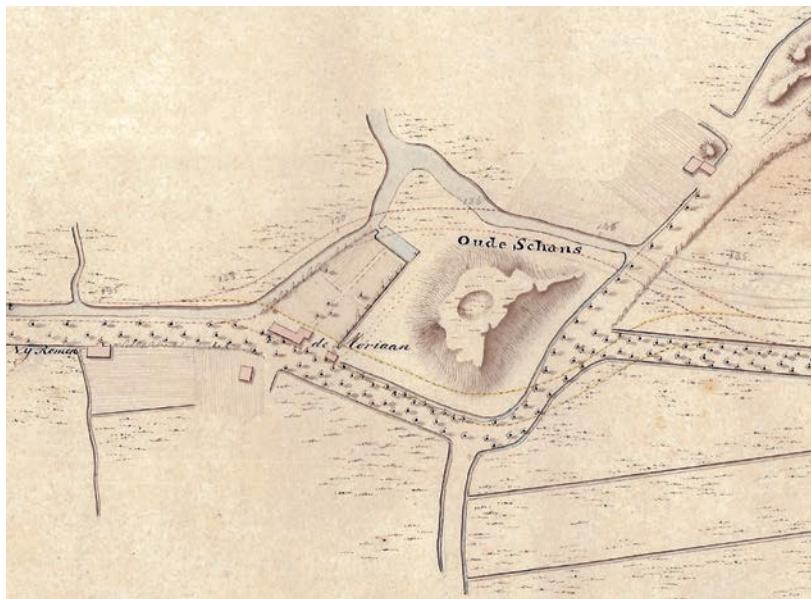
Voorlopig zat een nieuwe vaarroute naar de IJssel er niet in. Men liet het idee evengoed niet los. In de tussentijd viel misschien wel de zeeverbinding via de Vecht en het Zwartewater te verbeteren? Hierbij was felle tegenstand van Hasselt te verwachten, maar die stad was geen partij voor Zwolle. Men besloot een verbindingskanaal te graven tussen de Nieuwe Wetering en de Vecht. Het kostbare en grootschalige waterbouwproject, dwars door de buurschappen Dieze en Berkum heen, was in 1497 klaar. Deze 'Nieuwe Vecht' voerde schepen die de oude Vecht afkwamen rechtstreeks de stadsgracht in. Scheepsvrachten met de bestemming Zwolle bespaarden zo een lange omweg over het Zwartewater. De stad kon nu nog beter een sleutelrol vervullen in de handel tussen het Duitse achterland en het opkomende Holland. Ze deed dat de eerste honderd jaar met een slimme strategie als 'low profile' Hanzestad om van deze twee walletjes te kunnen eten. De stad hield die scharnierfunctie tussen oost en west vol tot ver in de achttiende eeuw. De oevers van de Nieuwe Vecht en van het Zwartewater zouden zich gaandeweg ontwikkelen tot de eerste 'indu-

strieterreinen' van de stad. Met draaiende wieken gaven molens er de dynamiek van de bedrijvigheid aan.

De Zwolse linie

Tijdens de Opstand en in de tijd van de Republiek vervulde Zwolle een rol in de verdediging van Holland. In 1589 stelde de Zwolse burgemeester Godfried Bloemendal in Den Haag voor om in het belang van de 'nationale' defensie drie opgeworpen schansen tussen de stad en de IJssel met een gracht te verbinden. Het water zou een extra defensieve barrière opleveren en zowel de bevoorrading als het vervoer van materieel en manschappen naar de schansen vergemakkelijken. De militaire strategen zagen direct het nut hiervan in. Toch duurde het even voordat de IJssellinie haar beslag kreeg. Militaire successen onder prins Maurits maakten de verdediging minder urgent. Tegelijk had zich binnen het Zwolse bestuur een principiële discussie ontsponnen over de bevoegdheid van de Staten-Generaal om de stad belastingen op te leggen voor de bekostiging van uitgaven die niet per se een Zwols belang dienden. In 1598 was Zwolle nog steeds in gesprek met prins Maurits om de IJsselgracht aan te leggen. Kort voor of tijdens het Twaalfjarig Bestand (1609-1621) werd de linie ten slotte voltooid. De verdedigingsgordel bestond uit een aarden borstwering met gracht tussen de Katerschans aan de IJssel,

Plattegrond van de stad Zwolle door Nicolaas ten Have uit ca. 1650 met daaraan toegevoegd de IJssellinie, incl. haar latere aftakking naar de Nieuwe Schans, ook wel Nieuwe Werk (nu Engelse Werk) genoemd. (HCO, Kaartencollectie, inv.nr. 237)



Twee details uit een kaart uit 1808 met de liniegracht als gekozen tracé voor de aanleg van een kanaal tussen de stadsgracht en de IJssel. Blijkbaar is nog geen definitieve keuze gemaakt voor het tracé langs de Spoolderberg (Oude Schans). Ook de locatie voor de schutsluis aan de IJssel is nog onbeslist. We zien twee mogelijkheden ingetekend: ten noorden en ten zuiden van het Katerveer. (HCO, Rijkswaterstaat, inv.nr. 530)

deBergschans op de Spoolderberg en de Kleine of Luurderschans tussen de Spoolderberg en de stad. Mogelijk volgde de gracht het tracé van de gemankeerde middeleeuwse kanaalverbinding. Het is verleidelijk te denken dat bij Zwolle de gedachte leefde om de liniegracht in vreedstijd voor zijn handelsverkeer te gaan gebruiken. Helaas ging die vlieger niet op. De liniegracht werd bij de stadsgracht (Geldersezijl) en aan de IJssel met een zijl of duiker afgesloten. Misschien hadden Kampen en Deventer hier een stokje voor gestoken? Hoe het zij, het plan voor een IJsselkanaal belandde voor tweehonderd jaar in de kast.

Koning Lodewijk Napoleon

Na de val van de Republiek (1795) en het afgebroken experiment met de Bataafse Republiek (1795-1806) werd in 1806 het Koninkrijk Holland opgericht. Lodewijk Napoleon Bonaparte – een broer van de Franse keizer Napoleon – werd koning van de nieuwe staat. In 1809 maakte de koning een rondreis door Overijssel. Vertrokken vanuit paleis Het Loo op de Veluwe stapte hij op 2 maart bij het Katerveer op Overijsselse bodem. Voor het bezoek aan Zwolle waren twee dagen uitgetrokken. Het stadsbestuur greep zijn kans om een eeuwenoude wens onder de aandacht van de vorst te brengen: een rechtstreekse vaarverbinding met de IJssel. Voor zijn vertrek maakte de koning duidelijk dat hij niet onwelwillend tegenover dit idee stond:

‘Voor deszelfs vertrek heeft de koning aan het stedelijk bestuur de verzekering gegeven dat hoogstdezelve met eigen oogen gezien had dat het mogelijk en in alle opzichten nuttig was de sedert lang beraamde communicatie tusschen de stad en den IJssel daar te stellen en dat[...] zij voornemens was aan deze werken dit jaar nog te doen beginnen. Doch dat de penningen voor deze onderneming, die buiten twijfel zeer nuttig was, zoo voor het departement als voor de stad Zwolle, bij wijze van negotiatie zoude moeten vallen [...]’²

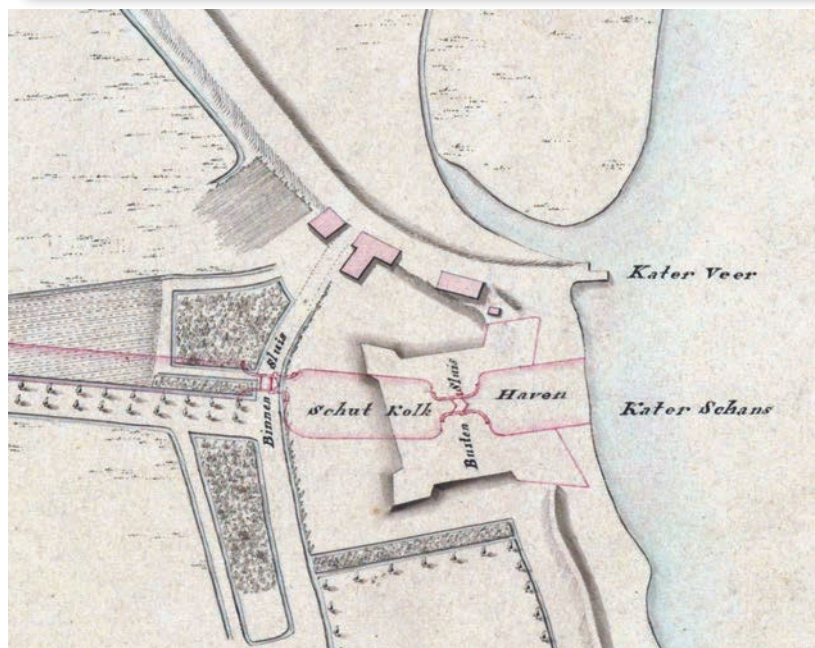
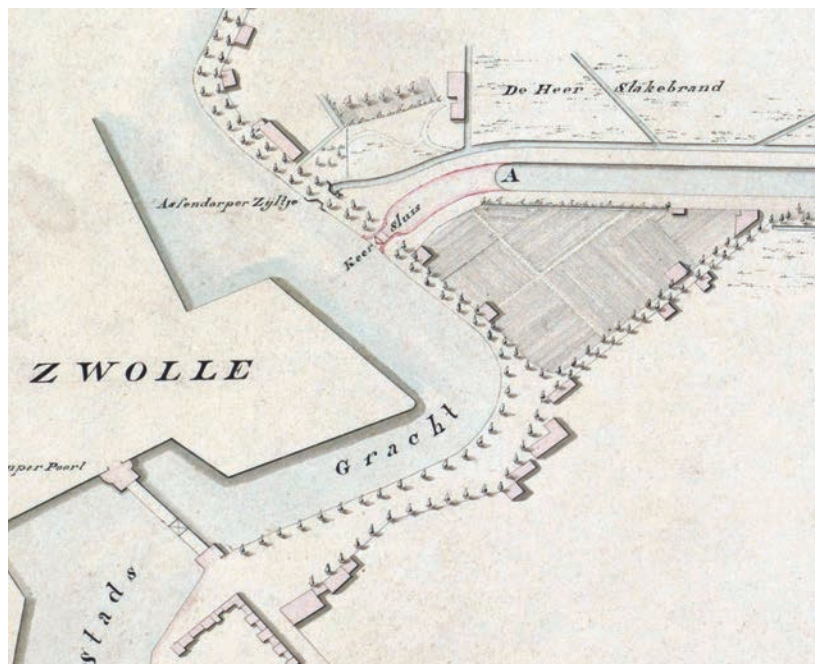
Een goed begin is het halve werk...

Met steun van de koning en zicht op financiering viel het besluit om het fel begeerde kanaal aan

te leggen. Deventer en Kampen waren niet bij machte om het plan te torpederen. Om praktische redenen werd het kanaal vermoedelijk geprojecteerd op en langs de oude liniegracht. Afgaande op tracé- en profielkaarten van de aanleg lijkt het erop dat de gracht exact op de plek van de liniegracht kwam te liggen en dat ten zuiden erlangs een nieuw grachtje werd gegraven, dat toen de naam 'Liniesloot' kreeg. Het plan omvatte de aanleg van een keersluis in de stadsgracht en een schutsluis in de Katerschans. Verder waren er bruggen over de vaart gepland over de Keersluis aan de singel en over de binnensluis van de schutsluis. Men begon te graven vanaf de stadsgracht en was gevorderd tot om de Spoolderschans toen Lodewijk Napoleon door zijn broer aan de kant werd gezet. Het Koninkrijk Holland werd in juli 1810 ingelijfd bij het Franse keizerrijk. Bijdragen voor de uitvoering van het waterbouwkundige werk stopten. Napoleon zag er blijkbaar onvoldoende Frans belang in om nog langer geld in het project te pompen. Zwolle, dat ook aanzienlijke kosten had gemaakt, zat met een half voltooide gracht.

Kanalenkoning Willem I

Na de Napoleontische oorlogen werd de kaart van Europa opnieuw getekend. Uit de brokstukken van het Franse keizerrijk kwam in 1813/1815 het Koninkrijk der Nederlanden tevoorschijn met Oranjevorst Willem I op de troon. Het was een verzoekschrift aan de koning van kooplieden, factoren en fabrikanten uit Doesburg, Zutphen, Deventer en Zwolle die de gestokte bouw van het IJsselkanaal weer vlot trok. De briefschrijvers brachten naar voren dat turf met een dergelijk kanaal tussen de IJssel en het Zwartewater veel sneller op zijn bestemming zou zijn. Vooral de steenbakkerijen aan de IJssel hadden hier baat bij. Als we weten dat zojuist de Dedemsvaart was gereedgekomen voor de afvoer van turf uit de uitgestrekte venen achter Hasselt, valt dit argument op zijn plaats. Niet onbelangrijk was verder dat een verbinding tussen IJssel en Vecht de goederenstroom over de Rijn en de Waal van zuidelijk naar noordelijk Duitsland over veilig binnenwater liet verlopen. Met andere woorden, de aanleg van



Op een kaart uit 1816 is de keuze voor het vervolgtracé tussen de Spoolderberg en de IJssel wel gemaakt. Hier twee details daaruit, van de aansluiting van de vaart op de stadsgracht, via een keersluis, en de uitmonding in de IJssel, via een schutsluis in de oude Katerschans. (NA, 4. WCA, inv.nr. 8889)

een kanaal naar de IJssel diende vooral de binnenvaart. Het beroep op de koning had succes. Omdat Zwolle niet over de financiële middelen beschikte was het Rijk bereid om voor financiering te zorgen. De koning, die de geschiedenisboeken zou ingaan als 'de kanalenkoning', had zijn bijnaam in Zwolle alvast waargemaakt.

Willems-Vaart

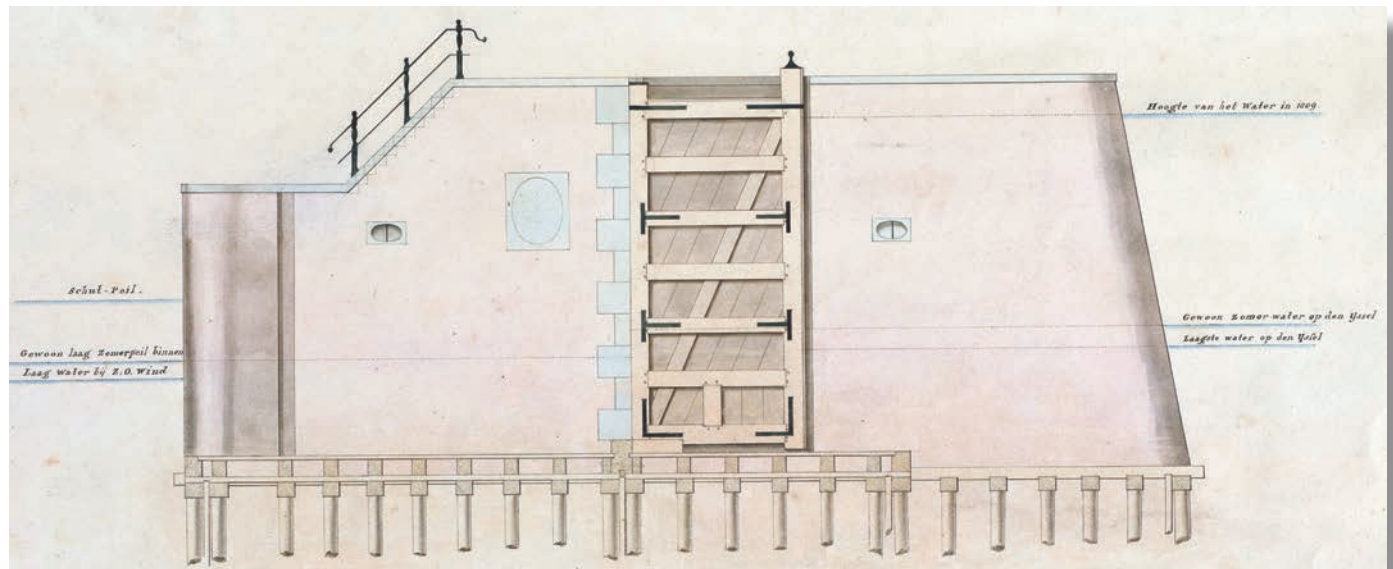
Vanaf het punt waar de grondwerkers in 1810 waren gestopt groef men verder, tot het eindpunt in de Katerschans bij de IJssel was bereikt. Om de schepen het verschil in waterniveau tussen het kanaal en de IJssel te laten overbruggen werd in de Katerschans een schutsluis gebouwd. De buitensluis fungeerde tegelijk als waterkering. Op de verjaardag van de koning op 24 augustus 1819 werd het kanaal geopend. Hierbij maakte de gouverneur bekend dat Zijne Majesteit het

had goedgevonden om het kanaal zijn naam te geven. De vaart, met een lengte van 2.300 m, heette vanaf nu: 'Willems-Vaart'. De kosten (in guldens) van uitgevoerde werkzaamheden hadden bedragen:

Graven van het kanaal	27.000
Uitdiepen van de stadsgracht	5.600
Bouw van de buitensluis aan de IJssel	80.800
Bouw van een binnensluis bij de IJssel	37.350
Bouw van een nieuwe keersluis bij de stadsgracht	37.400
Verbreden van de ophaalbrug bij de Kamperpoort	595
Totaal	188.745 ³

Ingang van de Willemsvaart bij de oude keersluis aan de stadsgracht omstreeks 1870. (HCO, collectie Waanders)



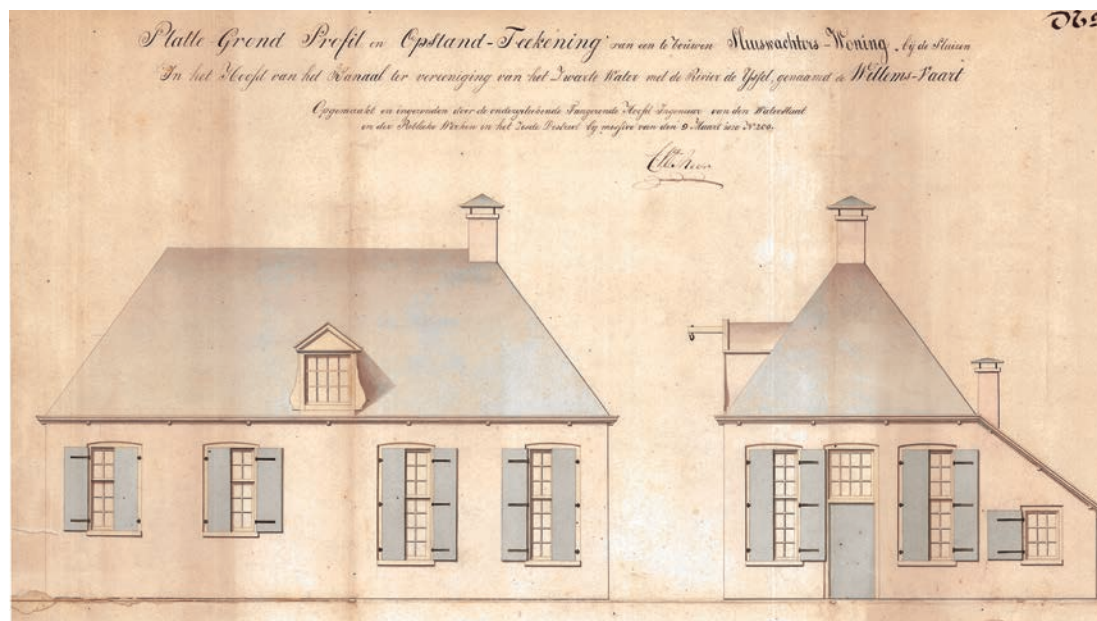


Nut en kosten

De Willemsvaart was berekend op kleine vaartuigen met weinig diepgang. Van alle schepen die door de vaart voeren moest passage- en schutgeld worden betaald. De brugwachter aan de keersluis en de sluiswachter aan de schutsluis inden die gelden van de schippers. Speciaal voor de sluiswachter was in 1820 aan de Katersluis een

woning gebouwd. Het geld dat van de schepen binnenkwam vloeide, na aftrek van de beheer- kosten van de Willemsvaart, in de schatkist van het Rijk. Tussen 1828 en 1850 beliep de netto afdracht 145.507,55 gulden. Per maand werd bijgehouden welke schepen en hoeveel schepen de sluisen passeerden. Zo weten we dat het vooral kofjes, pramen, tjalken en zompen waren die

Detail uit de plattegrond en opstandtekening van de sassluis (buitensluis) in de te bouwen schutsluis aan de IJssel uit 1818. (NA, 4.WCA inv. nr. 8894)



Tekening voor de bouw van een sluiswachterswoning aan de schutsluis bij Katerveer uit 1820, detail. (HCO, Rijkswaterstaat, inv. nr. 971)



Schepen in de kleine schutsluis met de sluiswachter om het sluisgeld te innen, 1937. (HCO, collectie Spaarnestad)

over de Willemsvaart voeren en dat het ging om enige duizenden vaartuigen per jaar. Ondertussen maakte de scheepvaart door de uitvinding van de stoommachine een stormachtige ontwikkeling door. Voor de moderne stoomboten was de Willemsvaart helaas te smal en te ondiep en de sluisen niet breed (ca. 6 m) genoeg. Het nieuwe kanaal was, niet lang na de voltooiing, alweer verouderd.

Zwolsche Diep en Almelse Kanaal

Om moderne schepen toch toegang tot de haven van Zwolle te geven werden halverwege de negentiende eeuw grootschalige werkzaamheden uitgevoerd aan het Zwolsche Diep, de uitmonding van het Zwartewater in de Zuiderzee. Baggerwerkzaamheden en kilometerslange strekdammen in zee moesten het vaarwater op voldoende diepte houden. Vanaf het begin was er veel rumoer van binnenvaartschippers die vonden dat de ingevoerde toltarieven op het Diep hen benadeelden. De afgelegen Willemsvaart bood voor hen geen uitkomst, al bleef die wel in bedrijf als vaarweg voor vracht in traditionele platbodems. Met het Zwolsche Diep bleef het trouwens aanmodderen, letterlijk.



Zeilen door de vaart was niet altijd mogelijk. Over het jaagpad



aan weerszijden van de Willemsvaart kon het schip worden voortgetrokken. Foto uit 1942/43. (Foto Sandmann, collectie HCO)



*Het Almelose Kanaal
met aangemeerde
binnenvaartschepen,
1935. (Collectie HCO)*



*Gezicht op de
Willemsvaart met
veemarkt op de
Beestenmarkt (nu
Harm Smeengekade)
omstreeks 1895. (Foto
F.W.H. Deutmann,
collectie HCO)*

Het effect van een flinke verbetering van Zwolle's vaarweg in oostelijke richting door aanleg van het Overijssels Kanaal in 1855 stelde eveneens teleur. Het Overijssels Kanaal had Zwolle moeten verbinden met industrieel Twente. Om dat te bereiken was de Nieuwe Wetering, een van de middeleeuwse weteringen die uitkwam in de stadsgracht, opgenomen in het Overijssels Kanaal. Het stuk wetering bij Zwolle werd hiervoor gekanaliseerd en omgedoopt in Almeloze Kanaal. Lagen de beste kansen dan toch bij de IJssel? Wellicht, maar toch ook niet zonder hindernissen, want verzanding van de IJssel gaf steeds grotere problemen voor diepliggende vaartuigen. Onverwacht vonden de oude rivalen Zwolle en Kampen elkaar om iets aan de bevaarbaarheid van de IJssel te doen.

Spoorverbinding

De samenwerking tussen Zwolle en Kampen was niet helemaal uit de lucht komen vallen. De introductie van de stoommachine in het scheepvaartverkeer had in Overijssel eindelijk een vervolg gekregen in de stoomtrein. De loco-

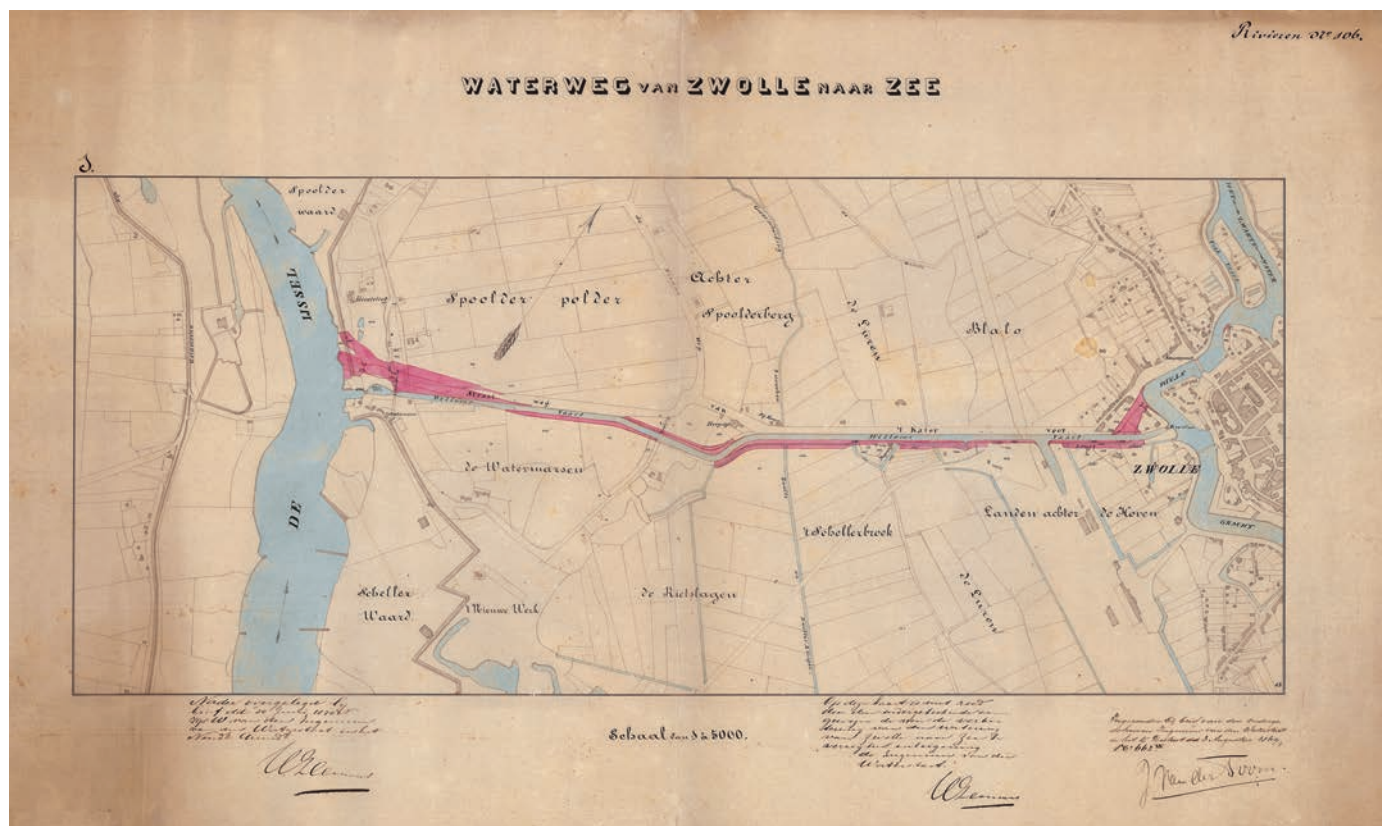
motief op het spoor zou beide steden in reistijd en reisgemak dicht bij elkaar brengen. Met het gereedkomen van de spoorbrug over de IJssel in 1864 was Zwolle op het landelijke spoornet aangesloten. Het jaar daarop lag er ook een spoorlijn tussen Zwolle en Kampen. De spoorlijn maakte de bouw van een spoorbrug over de Willemsvaart noodzakelijk. Om het railverkeer in Zwolle per schip van brandstof en materialen te voorzien werd bij het station een spoorhaven gegraven die via de Willemsvaart bereikbaar was. Niet ver daarvandaan lag de zogenoemde 'veelading'. In deze tijd werd op de noordelijke kade van de vaart, op de Beestenmarkt (nu Harm Smeengekade), wekelijks een drukbezochte veemarkt gehouden. Via een nieuwe draaibrug over de Willemvaart kon het vee uit en naar de wagons op het spoor worden geleid. De brug had daardoor de toepasselijke naam van 'Veeladingbrug' gekregen.

Opwaardering

De zo-even genoemde toenadering tussen Zwolle en Kampen bij de aanpak van de IJssel was niet zo



De Veeladingbrug bij de spoorhaven en het spooremlacement in 1967. (HCO, archief Vrienden van de Stadskern)



De Willemsvaart als 'Waterweg van Zwolle naar zee' met de geplande nieuwe locaties voor de schutsluis aan de IJssel en keersluis aan de stadsgracht. In rood de gronden die onteigend moesten worden om de gewenste verbeteringen te kunnen uitvoeren, 1870. (HCO, Rijkswaterstaat, inv.nr. 533).

De bouw van de draai-
brug over de Willems-
vaart in de spoorlijn
naar Kampen in 1872.
Erachter is een houten
brug zichtbaar, een
noodbrug? (Foto F.W.H.
Deutmann, HCO,
Museale Collectie Zwo-
le, ds. 53)





De aanleg van de nieuwe aansluiting van de Willemsvaart op de stadsgracht, 1872. (Foto F.W.H. Deutmann, collectie HCO)

De in 1872 aangelegde Keersluisbrug met daarachter de nieuw aangelegde Emmawijk, omstreeks 1890. (Foto F.W.H. Deutmann, collectie HCO)

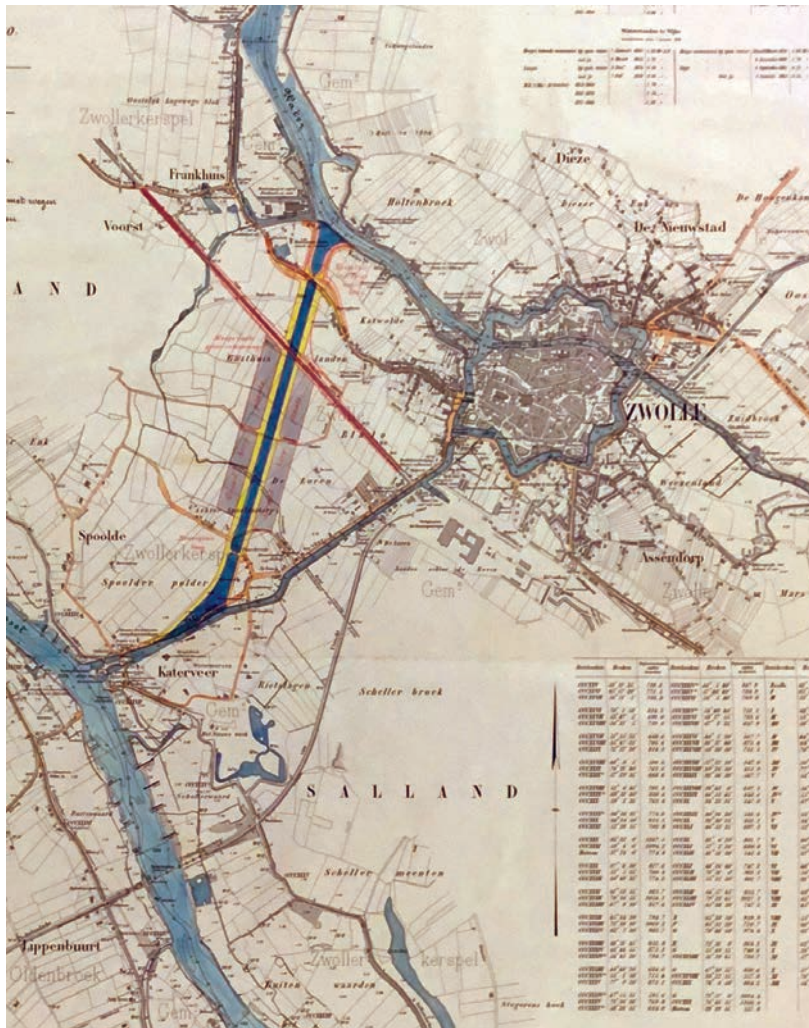
verrassend als het lijkt. Hun gezamenlijke inzet voor betere bevaarbaarheid betrof het scheepvaarttraject vanaf de monding van de rivier tot aan de stadsgracht van Zwolle. Beide steden zouden er dus van profiteren. Het Zwolse belang behelsde een totale opwaardering van de Willemsvaart. In hoofdzaak kwam die neer op het breder en dieper maken van de vaart over de hele lengte. Bij de stadsgracht en bij de IJssel had dit grote gevolgen. Ten noorden van de oude sluis bij het Katerveer werd in 1872 een ruimere schutsluis (ca. 12 m doorvaartbreedte) gebouwd. De aansluiting van de Willemsvaart op de stadsgracht werd in noordelijke richting verlegd, zodat grote schepen hier gemakkelijker de stadsgracht konden indraaien. Op het driehoekig terrein tussen de vervallen en nieuwe aansluiting op de stadsgracht verrees een huizenblok van deftige burgerhuizen, de Emmawijk. In de stadsgracht werd een nieuwe keersluis met voetbrug gebouwd en van het



Eekwalbastion en het Maagjesbolwerk werd een stukje afgehaald, zodat de schepen hier een ruimere passage hadden. Door de verbreding van de vaarweg moesten de oude Spoolderbergbrug (tot 1856 had er een pontveer gevaren) en de recent gelegde spoorbrug in het Kamperlijntje alweer worden vervangen. Kort voor de voltooiing van de werkzaamheden aan de Willemsvaart schreef een onderzoekscommissie:

‘Onze gemeente heeft twee waterwegen [naar zee]. Hoewel die van het Zwolsche Diep verbeterd zal worden, kan die nimmer worden wat de nieuwe waterweg [Willemsvaart] reeds nu is en belooft in de toekomst te zullen zijn.’⁴

Kaart uit 1917 met het geprojecteerde, nooit uitgevoerde kanaal tussen het Katerveer en Frankhuis. (NA, 4.WCA, inv.nr. 30064)



Terwijl de ‘oude’ Willemsvaart vooral de belangen van de binnenvaart had gediend, zou de vernieuwde Willemsvaart zich richten op de zeevaart. In de stukken vertaalt zich dat in een wijziging van de aanduiding van de vaart als ‘communicatie tussen IJssel en Zwartewater’ in ‘waterweg naar zee’.

Kanaal Katerveer-Frankhuis

De ontwikkelingen gingen snel. Zo'n 25 jaar na de modernisering was de Willemsvaart alweer verouderd. Een verruiming van de bocht in de vaart bij Spoolderberg in of kort na 1916 was de grootste en enige ingreep die nog werd uitgevoerd. Aan de noordkant van de Willemsvaart was het Zwolse gemeentebestuur vanaf 1900 volop bezig met de aanleg van een nieuwe woonwijk, het Veeralleekwartier. Het zou een vrij chique buitenwijk worden. Aan de andere kant van de vaart hadden zich na de ingebruikname van de vernieuwde Willemsvaart in 1887 bedrijven gevestigd. In de tijd ervoor hadden bedrijvigheid en bewoning ter plaatse alleen bestaan in diverse uitspanningen op weg naar het Katerveer, zoals Recht-uit-best, Nijromen en Theetuin Thijssen, en in enkele verspreid staande villa's als Flora, Maria en Vijverberg. Een volgende moderniseringsslag van de Willemsvaart lag eigenlijk ook niet meer zo voor de hand sinds het gemeentebestuur voor de ontwikkeling van industrieterreinen zijn oog had laten vallen op andere locaties. Een ommezwaai in zoekrichting, want nog in 1914 bestond het voornemen om een groot industrieterrein ten oosten van de Willemsvaart ter hoogte van de Spoolderberg aan te leggen onder de naam 'Rietslagen'. Eén van die andere locaties was het gebied ten zuiden van Frankhuis. Met het oog daarop werd een nieuw kanaal geprojecteerd tussen de Katersluis en de buurschap Frankhuis. Op 4 november 1919 werd de wet voor de aanleg van dit kanaal in het Staatsblad afgekondigd. Vertraging, uitstel en aarzeling bij de tenuitvoerlegging van de wet, zowel bij het Rijk als aan de kant van het gemeentebestuur, schoven het plan op de lange baan. Uiteindelijk bleef het bij een papieren project met mooie kaarten.

Kroniek van de Willemsvaart

- 1361: De bisschop van Utrecht en de hertog van Gelre verlenen Zwolle het recht om een gracht naar de IJssel te graven
- 1480: Zwolle graaft gracht naar de IJssel en komt daardoor in conflict met Deventer en Kampen.
De bisschop van Utrecht bepaalt dat er geen aansluiting met de IJssel mag komen.
- 1497: De 'Nieuwe Vecht' gegraven, verbindingskanaal tussen de Nieuwe Wetering en de Vecht.
- 1610: Omstreeks dit jaar de 'IJsellinie' voltooid, een verdedigingslinie tussen stad en IJssel
- 1809: Toestemming en subsidie van koning Lodewijk Napoleon voor aanleg en begin graafwerk kanaal
- 1810: Na inlijving bij Frankrijk subsidie ingetrokken en graafwerk (gevorderd tot om de Spoolderberg) gestaakt
- 1819: Opening op 24 augustus van Willemsvaart (2.3 kilometer) en sluzencomplex Katerveer
- 1855: Overijssels Kanaal (= Almelose Kanaal) gegraven
- 1864: Spoorbrug over de IJssel
- 1868: Gedenksteen 50-jarig bestaan aangebracht
- 1872: Vaart verbreed en verdiept, loop verlegd naar Willemskade
- 1873: Uitbreiding complex met Grote Sluis en gietijzeren brug
- 1920: Voetveer over de Willemsvaart ter hoogte van de Westerlaan
- 1930: IJsselbrug geopend
- 1964: Opening Zwolle-IJsselkanaal
Zwolle neemt Willemsvaart over van het Rijk
Per 1 december wordt het oude kanaal gesloten voor de doorgaande vaart
- 1965: Willemsvaart gedempt van de stadsgracht tot aan de Kamperweg
- 1977: Katerveersluizencomplex aangewezen als rijksmonument
- 1994: Begin aanleg Nieuwe Veerallee

De IJsselbrug

De opening van de eerste verkeersbrug over de IJssel bij Zwolle in 1930 zette het leven rond de Spoolderberg op zijn kop. Gemeentebestuur en villabewoners maakten zich op voorhand grote zorgen over de aantasting van de landelijke omgeving met haar imposante bomen. Hoewel het zich feitelijk afspeelde op het grondgebied van buurgemeente Zwollerkerpel, schreven B en W van Zwolle op 27 maart 1929 in een brief aan de Minister van Waterstaat: 'Wij gevoelen ons gedrongen uwer excellentie onze ernstige bezwaren tegen dat plan [van de toegangsweg tot de IJsselbrug] kenbaar te maken. Wordt het uitgevoerd, dan zal een stuk natuurschoon onherstelbaar worden vernield. De Veerallee, één der schoonste en meest bezochte wandelwegen in de omgeving van Zwolle, zal op het mooiste punt tusschen den Spoolderberg en de villa Vijverberg als het ware doormidden worden gebroken. [...] Een groot deel van het zware, oude geboomte ter plaatse zou moeten worden geveld.'⁵

Voor veel Zwollenaren was de Veerallee langs de oever van de Willemsvaart een geliefde route voor een zondagse wandeling. Opeens kreeg het lome glijden van schepen door het water van de Willemsvaart en de ontspannen tred van de paardentram over de Veerallee gezelschap van voorbijrazend gemotoriseerd wegverkeer over Rijksweg 828. De bestaande Spoolderbergbrug over de Willemsvaart kon het verkeer al gauw niet meer aan en werd – voor de derde keer in 78 jaar – in 1934 vervangen. Het Katerveer, dat hier eeuwenlang de verbinding had verzorgd tussen Overijssel en Gelderland was met de komst van de IJsselbrug overbodig geworden en stopte met het overvaren. Het leven werd jachtiger. De bewoners van de groeiende wijk Veeralleekwartier wilden niet meer zo lang wachten bij een openstaande brug of ver omlopen om aan de overkant van de vaart te komen. Voor hen werd vanaf 1920 een particulier voetveer tegenover de Westerlaan in de vaart genomen.

Het voetveer of pontje over de Willemsvaart begin jaren zestig. Tussen 1920-1965 werden abonnementhouders en losse klanten hier door een pontbaas overgezet. (Foto B.J. Kam, collectie ZHT)



De opening van het Zwolle-IJsselkanaal op 7 december 1964. (Foto M. Malherbe, collectie HCO)



Het Zwolle-IJsselkanaal

Tijdens de economische crisis van de jaren dertig waren nieuwe en dure infrastructurele werken in Zwolle niet meer aan de orde. In de daaropvolgende oorlogsjaren kwam alles opnieuw stil te liggen. Tijdens de wederopbouw lag er een ambitieus plan van W.M. Dudok voor stadsuitbreiding, gericht op industrialisatie en economisch herstel. Hierin was aanleg van een haven met industrieterreinen aan de Willemsvaart voorzien. Maar het goedgekeurde plan belandde in de ijskast toen draagvlak voor de planologische keuzes verdampte. Pas tegen de jaren zestig, gestimuleerd door het spreidingsbeleid van het Rijk, kwam alles weer in beweging. De keuze voor de aanleg van een groot industrieterrein bij Frankhuis riep het oude plan voor een kanaal tussen deze buurschap en de IJssel weer in herinnering. Alleen gaf men nu de voorkeur aan een ander tracé naar de IJssel en niet meer naar de oude Katerveersluizen. Eind 1958 sloten Rijk, provincie en gemeente een overeenkomst voor de aanleg van het Zwolle-IJsselkanaal. De provincie Overijssel financierde hieraan mee voor 8 procent en de gemeente voor 17 procent. Na de openstelling van de nieuwe vaarweg in 1964 nam de gemeente Zwolle de Willemsvaart van het Rijk over (bij wet d.d. 14 april 1965) met bijbehorende sluisen, bruggen (uitgezonderd de Spoolderbergbrug) en dienstgebouwen. Zwolle kreeg bij de overname een bedrag mee van f 750.000.

Slopen of bewaren

De opening van het Zwolle-IJsselkanaal maakte de Willemsvaart voor de scheepvaart overbodig. Op 1 december 1964 werd het oude kanaal gesloten voor de doorgaande vaart. Sloop van de Katerveersluizen werd overwogen, maar ging uiteindelijk niet door. Er was veel achterstallig onderhoud. Zo moest de kleine sluis in afwachting van een verwacht besluit tot sloop provisorisch worden hersteld omdat ze anders kans liep door te breken bij hoogwater in de IJssel. Voor de grote sluis moest een tijdelijke bedieningsregeling worden getroffen. Twee bedrijven aan de

Willemsvaart, Betonmortel Centrale De IJssel en Schrale's Beton, waren voor hun bedrijfsvoering nog aangewezen op aan- en afvoer over water. Uiteindelijk brak het inzicht door dat het oude sluisencomplex als gaaf voorbeeld van industrieel erfgoed monumentale waarde had. Het geheel werd in 1977 aangewezen tot rijksmonument en later in gedeeltes gerestaureerd. De kleine sluis werd opengehouden voor de pleziervaart. De grote sluis ging dicht en kreeg in 1992 in de buitensluis een demontabel gemaal ingebouwd. Een

ander gemaal stond sinds 1967 bij de stadsgracht aan het andere einde van de vaart, die intussen was gedempt.

Demping en reconstructie

Het zal de meeste weggebruikers ontgaan, maar de brede Veerallee waarlangs veel automobilisten Zwolle nu inrijden, is aangelegd op een gedempt deel van de Willemsvaart. Het besluit om de vaart te dempen van de stadsgracht tot de Kamperweg, met inbegrip van de spoorhaven, werd genomen

*Het Katerveer-
sluisencomplex als
industrieel monument,
voorjaar 2019. (Foto
auteur)*



om de stad beter te ontsluiten en het nieuwe bedrijventerrein aan de Voorst open te leggen. Hoewel het volgens hem niet doorslaggevend kon zijn bij de afweging de Willemsvaart al of niet open te houden, wees de directeur van de gemeentelijke reinigings- en vervoersdienst op 5 november 1964 op het volgende:

‘Het is bekend dat de Willemsvaart bij vorst lang bevaarbaar blijft als gevolg van de door het koelwater van de IJsselcentrale veroorzaakte temperatuursverhoging van het IJsselwater dat langs de sluisen van de Willemsvaart stroomt. Hierdoor is het mogelijk schepen te doen uitwijken naar de Willemsvaart, wanneer andere vaarwegen t.g.v. ijs niet meer bevaarbaar zijn. Van deze mogelijkheid wordt dan ook gedurende de winter en met name tijdens de feestdagen door verschillende schippers een dankbaar gebruik gemaakt. De Nieuwe Haven ligt meestal vol schepen.’⁶

Op het terrein van de gedempte spoorhaven bouwde het PTT-bedrijf in 1968 een stationspostgebouw. Voor de Emmawijk werd de vaart gedeeltelijk volgestort met zand om in de resterende kuil een verdiepte parkeerplaats aan te leggen. Voorbij de Emmawijk gebeurde de demping wel tot straatniveau. Hierdoor kon de draaispoorbrug worden opgeheven en de gewenste wegontsluiting in noordwestelijke rich-

Het dempen van de Willemsvaart bij de stadsgracht in 1966/67. (Foto B.J. Kam, collectie ZHT)



ting worden gerealiseerd. In het kader van dit verkeersplan werden de Willemskade en de Veerallée langs de gedempte vaart gereconstrueerd. De werkzaamheden zorgden voor veel overlast. B en W van Zwolle lieten daarom eind 1968 een brief met situatietekening bezorgen op de adressen van Willemskade, Veerallée en Emmawijk met de volgende tekst:

‘De werken tot reconstructie van Veerallée/Willemskade tussen de vm. keersluis en de spoorwegovergang zijn in volle gang. Voor u een tijd van grote ongemakken, die echter noodzakelijk zijn om in de toekomst een betere verkeersoplossing te bereiken. Wij streven ernaar de werkzaamheden zo snel als mogelijk is uit te voeren.’⁷

Het overgebleven ‘natte’ deel van de vaart bleef trouwens niet helemaal in tact, maar werd iets versmald om van de Veerallée een brede doorgaande weg te kunnen maken. Dit zou overigens later nog een keer aangepast worden. De doorgaande weg ligt sindsdien als ‘Nieuwe Veerallée’ aan de andere kant van de Willemsvaart. Zoals de Willemsvaart haar geschiedenis was begonnen eindigde het, maar nu niet half áf, maar nog half óver.

Port of Zwolle

Vandaag is de infrastructuur van waterwegen bij de stad te klein geworden voor grootschalige havenfaciliteiten. Om daar wel de beschikking over te hebben is – opnieuw! – een vruchtbare samenwerking met de gemeente Kampen aangegaan. Voor Zwolle verloopt de grootscheepse aan- en afvoer over water nu via de Zuiderzeehaven in deze buurgemeente. Vandaaruit varen schepen via de Lorentzsluis in de Afsluitdijk bij Kornwerderzand naar de Noordzee. Maar de geschiedenis van de Willemsvaart lijkt zich te herhalen: de breedte en diepte van de Lorentzsluis voldoen niet meer aan het groeiende volume van schepen. Zwolle, Kampen en Meppel, verenigd in het havenschap Port of Zwolle, voeren een stevige lobby bij het Rijk om de capaciteit van de sluis in de Afsluitdijk te vergroten en de vaarweg door het IJsselmeer op vereiste diepte te brengen. Met succes, zo bleek



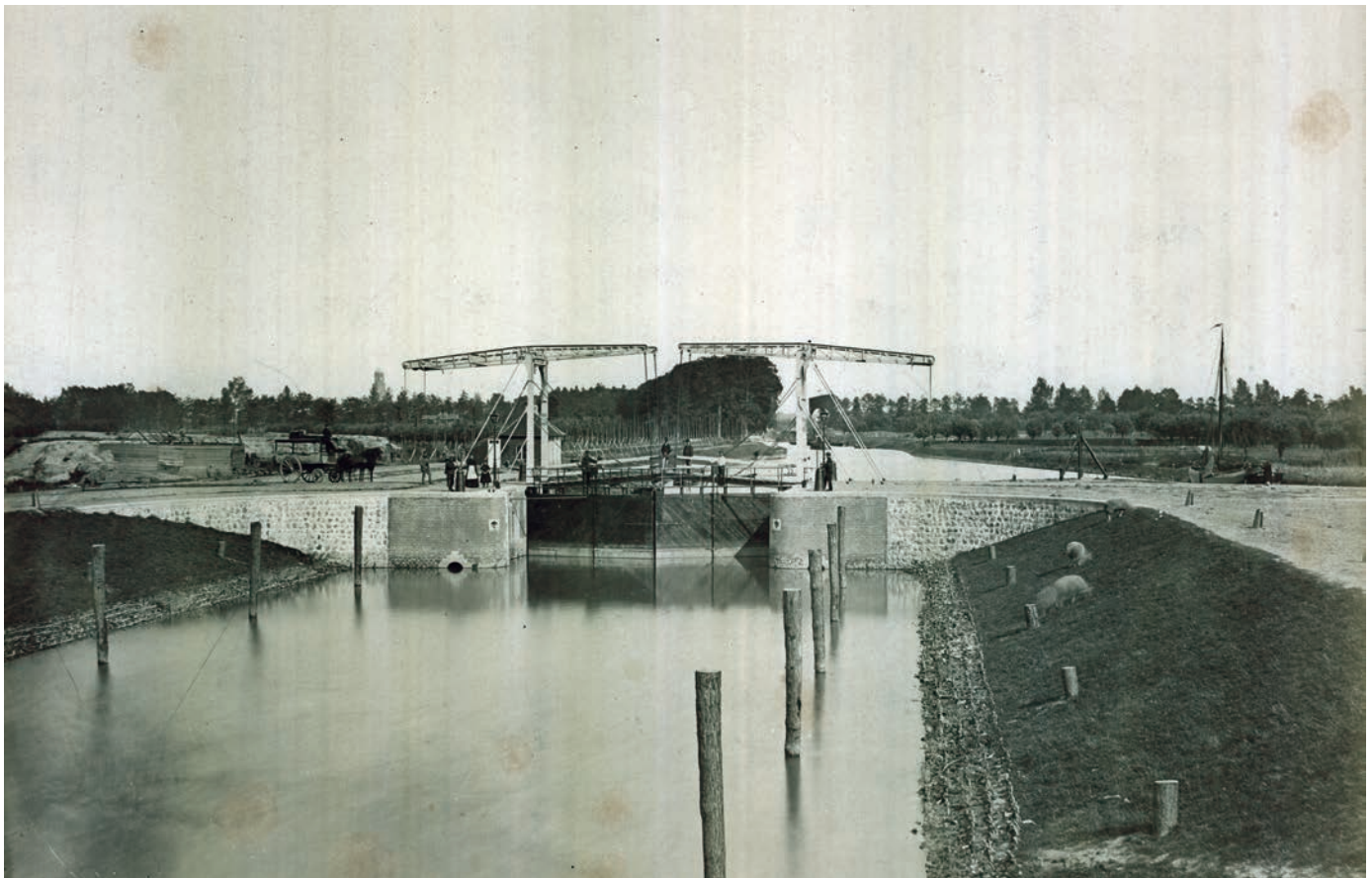
De pas gedempte Willemsvaart met 'parkeerkuil' Emmawijk en het nieuwe PTT-gebouw op het terrein van de gedempte spoorhaven omstreeks 1970. (Foto D. Henneke, collectie HCO)

zeer onlangs. Het is in deze contreien allang geen exclusief Zwols belang meer om een goede binding met de zee te hebben. De weg naar zee is van betekenis geworden voor een veel bredere economische regio, waarvan Zwolle wel het middelpunt vormt.

Erfgoed en veiligheid

Toevalligerwijs brengt de actualiteit van vandaag de Katerveersluizen weer in beeld. Door de wereldwijde klimaatverandering wordt een sterke toename van waterafvoer door de IJssel verwacht. Om veiligheidsredenen moeten de IJ-

seldijken daarom worden verhoogd. Het nationale Deltaprogramma schrijft dat voor. Momenteel bekijken het waterschap Drents Overijsselse Delta, de gemeente Zwolle en de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed hoe dat bij de Katerveersluizen te realiseren is zonder hun monumentaliteit aan te tasten. Frappant is dat juist de geschiedenis hier de oplossing lijkt aan te reiken. De sluisen zijn aangelegd in en bij de voormalige Katerschans. De hoogte van de sluisen en van de voormalige schans waren erop gebouwd om het water van de Zuiderzee bij hoog peil te keren. Sinds de bouw van de Afsluitdijk komt het water



De binnensluis van de nieuwe schutsluis bij de oplevering begin jaren zeventig van de negentiende eeuw. Gloednieuw, modern en de monumentaliteit spat er al vanaf. (Foto F.W.H. Deutmann, HCO, Museale Collectie Zwolle, ds. 53)

niet meer zo hoog. Grote bovengrondse ingrepen bij het historische Katerveercomplex zijn daarom niet nodig. Waarschijnlijk is er na de uitvoering van het dijkversterkingsprogramma Zwolle-Olst geen andere verandering zichtbaar dan een voorziene vervanging van de oude sluisdeuren van de kleine sluis.

Geraadpleegde literatuur

- Elberts, W.A., *Historische wandelingen in en om Zwolle* (2de dr. Zwolle 1910) 321-327.
 Hille-Gaerthé, C.M. van, *Zwolse Mijmeringen. Herinneringen aan de jaren 1881-1914* (3de dr. Zwolle z.j.) 44-45.
 Hoefer, F.A., 'De vesting Zwolle' in: *Verslagen en Mededeelingen van de Vereeniging tot beoefening van Overijsselsch Regt en Geschiedenis*, 27 (1911) 37-81.
 Hove, J. ten, *Geschiedenis van Zwolle* (Zwolle 2005).
 Jong, J. de, 'Katerveer, toekomst voor twee sluisen' in:

Archeologie en Bouwhistorie in Zwolle 4 (Zwolle 1998) 57-61.

Jong, J. de, en W. Coster, *De Veerallee. Een rondgang door de wijk en de tijd* (Zwolle 2004).

Kroes, A., 'Katerveersluizen, ontwikkelingen en instandhouding' in: *Archeologie en Bouwhistorie in Zwolle 4* (Zwolle 1998) 63-71.

Wetering, J. van de, 'De Willemsvaart 1819' in: *De Zwolse canon. De geschiedenis van Zwolle in 50 vensters* (Zwolle 2008) 54-55.

Geraadpleegde bronnen

- Historisch Centrum Overijssel (HCO), locatie Zwolle
- Collectie kleine aanwinsten, inv.nr. 44
 - Familie Van Dedem, huis de Colckhof, inv.nr. 717
 - Gemeente Zwolle 1813-1924, inv.nr. 3848
 - Gemeente Zwolle, Dienst Openbare Werken 1842-1949, inv.nrs. 631, 858-859, 863
 - Gemeente Zwolle, Secretarie 1924-1988, inv.nrs. 3918, 3923, 3999
 - Gemeente Zwolle, Reinigingsdienst, inv.nr. 84

- Gemeente Zwollerkerspel 1803-1927, inv.nr. 1387
- Huis Weleveld, inv.nr. 240
- Ontvangers der Domeinen in Overijssel, inv.nrs. 393-395
- Provinciaal Bestuur van Overijssel, inv.nr. 19034
- Rijkswaterstaat Overijssel, inv.nrs. 386, 388-389, 527, 529-533, 581-582, 640-648, 691-692, 694, 971-972, 1097

Den Haag, Nationaal Archief (NA)

- archief 2.04.07, inv.nrs. 3677-3681
- archief 2.16.05, inv.nr. 2877
- archief 2.16.22.01, inv.nr. 1866
- archief 2.16.5117, inv.nr. 6136
- 4.WCA, inv.nrs. 4014-4016, 5356, 5703, 7399, 7703, 8063, 8889-8891, 8893-8896, 11364-11365, 11372-11373, 12264-12269, 14756-14758, 14761-14763, 14766-14768, 14770, 14773, 14778-14779, 14891-14893, 20830-20832, 20837-20839, 21069, 30063-3006
- 4.WID, inv.nr. 123

Noten

1. *Overijsselsche Courant*, d.d. 27 augustus 1819
2. J. Nanninga Uitterdijk, 'Koning Lodewijk Napoleon in Overijssel 1809' in: *Bijdragen tot de Geschiedenis van Overijssel* 5 (1879) 32



3. HCO, Provinciaal Bestuur, inv.nr. 19034
4. HCO, Gemeente Zwollerkerspel, inv.nr. 1387
5. HCO, Gemeente Zwolle, Secretarie, inv.nr. 3918
6. HCO, Gemeente Zwolle, Secretarie, inv.nr. 3999
7. HCO, Gemeente Zwolle, Dienst Openbare Werken, inv.nr. 859

Containers aan de Zuidzeehaven in Kampen, juli 2019. (Foto auteur)



Links de Nieuwe Veer-allee, doorgaande weg sinds 1996. Rechts de Veer-allee, toegangsweg voor de wijk. In het midden het restant van de Willemsvaart, alleen nog van belang voor de waterhuishouding. De dukdalven in de berm herinneren echter nog aan langvervlogen tijden. (Foto Elske Bootsma)

Herinneringen aan de Willemsvaart ...

Johan R. ter Molen

Mijn ouderlijk huis aan de Oude Veerweg lag vlakbij de sluizen, die de verbinding vormden tussen de destijds vrij druk bevaren Willemsvaart en de rivier de IJssel. Op die plek had mijn grootvader Johannes ter Molen zich in 1896 gevestigd, waar hij het 'van ouds bekende koffiehuis, vroeger genaamd de Sleep-dienst, thans Tram-zicht' exploiteerde. Enkele jaren later liet hij er een nieuw pand bouwen met daarin een kruidenierswinkel en een café annex slijterij. Het was gelegen tussen de Katerveersluizen en het destijds nog nieuwe voetbalveld van Z.A.C., dat tijdens wedstrijden ook voor de nodige bedrijvigheid zorgde.

Het bedrijf, dat sinds 1928 door mijn vader werd voortgezet, was behalve op de buurtgenoten uit Spoolde in hoofdzaak gericht op de scheepvaart. Schepen die vanuit Zwolle kwamen, plachten er voor de deur af te meren om op het moment te wachten waarop zij de Katerveersluis binnen konden varen. Die ligtijd werd door veel schippersvrouwen benut om in de winkel inkopen te doen en door de schippers om een borreltje te drinken. Bovendien was in het café een telefoon aanwezig, waarmee zij, in een tijd ver voor de mobiele telefonie, overleg konden plegen over bijvoorbeeld het afleveren of ophalen van hun lading. Uit de begintijd is nog een linnen zak bewaard gebleven met daarin houten ballen, waarop nummers geschilderd zijn. Hiermee bepaalden de

schippers hun volgorde achter een sleepboot, wanneer zij niet op eigen kracht met hun vrachtschip de rivier op konden varen.

Schippersmaskerades

In 'de zaal', zoals het café thuis genoemd werd, hingen twee foto's in donkere houten lijsten, die mij als kind bijzonder intrigeerden. Er was een grote groep mannen op te zien, waarvan de meeste uitgedost waren in bizarre gewaden. Tot het bonte gezelschap behoorden bijvoorbeeld een pierrot, een Chinees, lakeien en militairen in uniformen uit vroeger eeuwen. Volgens mijn ouders ging het om een Zwolse schippersmaskerade. Uit stempels op de passpartouts blijkt, dat beide foto's vervaardigd zijn door de bekende Zwolse fotograaf J.A. Eelsingh. Bij nader onderzoek is mij inmiddels gebleken dat de groepsfoto's gemaakt zijn op de stoep van het Hopmanshuis aan het Rodetorenplein, destijds de Nieuwe Stads-herberg geheten. Uit berichten in de *Zwolse Courant* valt af te leiden dat de Schippers-IJclub in de jaren waarin het ijs dat toeliet een aantal malen een gekostumeerde hardrijderij heeft georganiseerd. Daartoe kwam men bijeen in deze Stadsherberg, waar op de stoep een foto werd gemaakt. Vervolgens liep men, begeleid door muzikanten van het 'Kamper Instructie-Bataljon', in optocht door de Zwolse binnenstad naar de ijsbaan in het Groot Wezenland. Na afloop van de schaatswedstrijd keerde men via een andere route weer op het vertrekpunt terug. Uit de verslagen in de krant valt af te leiden dat de beide foto's uit ons café betrekking hebben op twee verschillende verkleedpartijen, die hebben plaatsgevonden op 17 januari 1908 en op 29 januari 1909. De eerste keer bestond de 'breede schare mannen' voornamelijk uit 'krachtige figuren, voor 't meerendeel met zware baarden en knevels, sierlijk uitgedost in costumes uit verschillende tijdperken, maar toch voor 't meerendeel uit de zeventiende eeuw.'

Advertentie in de Zwolse Courant van 21 maart 1912, voor de gedenkwaardige voetbalwedstrijd Nederland - Duitsland (5-5!) op het ZAC-terrein in 1912. Johannes ter Molen zag hier duidelijk een mooie handel in. (Collectie Harry Koopman)



Zoals de foto uit 1909 laat zien, was de samenstelling toen gevarieerder; de krant maakt melding van 'prinsen en beerenleiders, herauten en jockey's, Turken en Tyrolers, Chineezers en hansworsten, edellieden en boeren'. Op de achtergrond wordt het vaandel omhoog gehouden van de S.V.Z., de Schippers Vereeniging Zwolle, dat in de stoet voorop gedragen werd. Eerder al, op 16 juni 1901, werd een dergelijke gekostumeerde hardrijderij georganiseerd, maar niet bekend is of ook toen al een foto is gemaakt. Nadien heeft nog op 22 januari 1914 een 'Gecostumeerd Schippers ijsfeest' plaatsgevonden dat geheel in het teken stond van de terugkeer van de Prins van Oranje in Scheveningen; hiermee werd deze gedenkwaardige gebeurtenis van een eeuw daarvoor – de latere koning Willem I zette op 30 november 1813 voet aan land – net zoals op diverse plaatsen elders in het land gevierd. Een foto uit de winter van 1917, waarop de Zwolse schippers wederom verkleed voor het Hopmanshuis staan opgesteld, wordt in het Historisch Centrum Overijssel bewaard.

Schippers

Uit mijn kinderjaren herinner ik mij hoe de vrij ruime woning achter de winkel en het café in de wintermaanden met een paar kachels verwarmd moest worden; dat lukte maar in beperkte mate en op de bovenverdieping waren de ramen van de slaapkamers vaak met een dikke laag ijs bedekt. Bijzonder streng was de winter van 1962-'63, toen ik als enige keer in mijn leven lopend de IJssel ben overgestoken. Vanwege de aaneen gevrozen schotsen was schaatsen daar niet mogelijk; maar dat kon natuurlijk wel op de Willemsvaart.

Mijn beide ouders waren de hele dag druk in de weer om voor de winkel te zorgen. Ook op de momenten, waarop zij achter waren, om het huis houden te verzorgen of de maaltijd te nuttigen, klonk vaak de winkelbel. En zelfs in de vroege ochtenduren of op de late avond, wanneer mijn vader met de boekhouding bezig was, werd op de achterdeur geklopt wanneer iemand iets nodig had. Mijn grootvader van moeders kant, die weduwnaar was, woonde bij ons in en zorgde in die jaren voor het café. Door deze bedrijvigheid thuis voelde ik mij al vanaf mijn prilste jeugd nauw betrokken



bij de scheepvaart in de Willemsvaart. Schippers vanuit allerlei windstreken, van wie de dialecten soms maar moeilijk te verstaan waren, liepen bij ons in en uit. Ik vond het altijd spannend om hen te beluisteren, bijvoorbeeld wanneer ze zich op luide toon door de telefoon verstaanbaar trachten te maken, of wanneer ze aan mijn ouders om een artikel vroegen dat ik nooit op die manier had horen benoemen. Vaak kochten ze een nieuw pakje pruimtabak, waarna ze hun oude pruim met een grote boog uitspuugden in het gras voor ons huis. Mijn vroegste herinnering aan de scheepvaart bewaar ik aan de turfschipper Sikkes, die elk najaar met zijn scheepje aanlegde bij de Spoolderbergbrug. De zwaarbeladen tjalk had geen eigen motor, maar werd voortbewogen met een heftig puffend opduwertje. De beelden, die destijds angst bij mij verwekten en die ik nog steeds in mijn herinneringen bewaar, zijn van een volledig zwart bestoven oude man met diepe groeven in zijn gelaat. Je zag hem op een gammell laddertje vanuit het ruim omhoog komen met zware manden turf op zijn schouder; vervolgens gooide hij de inhoud op boerenwagens die bij hem een wintervoorraad turf kwamen afhalen. Beelden die sterk doen denken aan de sombere tekeningen en schilderijen van Vincent van Gogh uit zijn Drentse periode.

Deelnemers aan een door de Zwolse Schippers-Ijsclub in 1909 georganiseerde maskeerade en gekostumeerde schaatswedstrijd. (Particuliere collectie)

Winkel en café van J. ter Molen aan de Oude Veerweg, omstreeks 1915. (Particuliere collectie)



Schooljaren

Gedurende mijn schooljaren ging ik dagelijks langs de Willemsvaart op weg naar school. Op mijn fiets kwam ik voorbij het Spoolderbergje bij de drukke rotonde, waar ik rechtsaf de Veerallee in kon gaan, maar vaak reed ik over het 'spannender' paadje, dat achter het kantoor van de Waterleiding Maatschappij langs liep. Formeel begon de Veerallee pas zo'n honderd meter verderop bij de Ford-garage, waar de gemeentegrens van Zwolle en Zwollerkerspel liep. Uitkijken geblazen was het op de smalle Keersluisbrug, waarover al het verkeer de stad in moest; vervolgens reed ik aan de andere kant van het water terug naar de Westerlaan waar ik op School I zat, de latere Parkschool. Soms kreeg ik wat kleingeld mee om ter hoogte van de Westerlaan met het pontje de Willemsvaart over te kunnen steken. Over het kanaal was een staalkabel gespannen, waarover de pontbaas het vaartuigje met een houten klos naar de overkant trok; wanneer er een schip naderde moest hij deze draad in het water laten zakken. Later werd de afstand naar school aanzienlijk korter, toen ik

naar het Gymnasium Celeanum in de Veerallee ging. Daar zaten we in de zomermaanden met klasgenoten aan de waterkant van de Willemsvaart om onze boterhammen op te eten. In mijn vrijetijd voer ik met mijn kano over de Willemsvaart, meedeinend op de golven van de voorbijvarende vrachtschepen en soms zwom ik ook wel in het bepaald niet erg schone water voor ons huis.

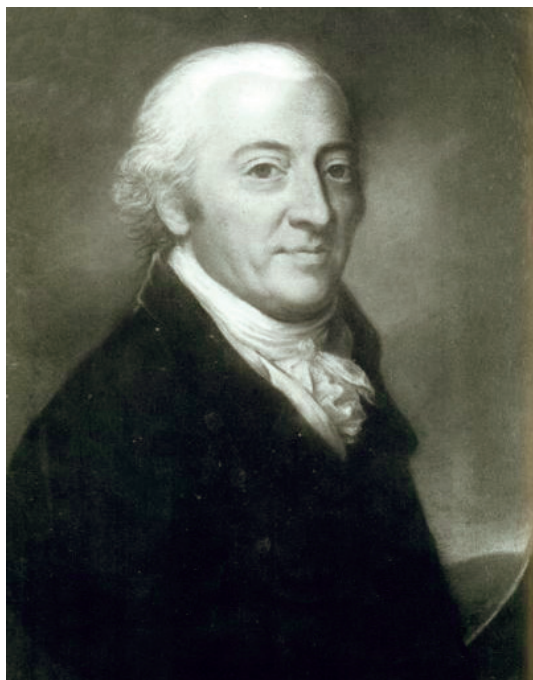
Al voordat de scheepvaart in de Willemsvaart tot een einde kwam door de opening van het nieuwe Zwolle-IJsselkanaal in 1964 was de klandizie van de schippers afgenomen. Hun leven was jachtiger geworden, waardoor ze niet meer de tijd namen om langer dan nodig voor de sluisen te blijven liggen. Bovendien waren in de buurt van andere aanlegplaatsen supermarkten verrezen, waar gemakkelijker en goedkoper een voorraad levensmiddelen kon worden ingekocht. Door de opkomst van het grootwinkelbedrijf liep de winkelverkoop terug, hetgeen mijn vader er in 1973 toe heeft doen besluiten om de zaak definitief te sluiten.

De koning en zijn Zwolse vaart

Twee bijnamen verwierf koning Willem I tijdens zijn regeerperiode: koning-koopman en kanalen-koning. Die laatste bijnaam vloeide als het ware uit de eerste voort. Want de aanleg van kanalen en andere waterwegen bevorderde niet alleen de welvaart van het land, maar in toenemende mate ook die van hem zelf. Dat neemt niet weg dat zijn belangstelling en enthousiasme voor waterbouwkundige werken oprecht was. Keer op keer trok hij met zijn gevolg het land in om zich ter plaatse op de hoogte te laten stellen.

Koninklijke inspectie werkzaamheden

Zo ging koning Willem I op 4 juni 1818, een jaar vóór de opening van de Willemsvaart, samen met zijn tweede zoon Frederik (20 jaar) en zijn opperstaalmeester de voortgang van de werkzaamheden



Jan van de Wetering

Koning Willem I, 1772 – 1843. (Uit: Koch, Koning Willem I)

in Zwolle bekijken. Of, in de wat eerbiediger bewoordingen van de pers: het had de koning behaagd zich zo nauwkeurig mogelijk te laten informeren. En dat deed de koning verrassend grondig. Begeleid door jonkheer B.H. Bentinck tot Buckhorst, die niet alleen kamerheer van de koning was maar ook gouverneur van de provincie Overijssel, mr. A.J. Vos de Wael, de burgemeester van Zwolle, een afvaardiging van de Raad en de verantwoordelijke hoofdingenieur van Waterstaat, wandelde de koning langs het gehele traject, dus van de 'stads cingel, bij den aanvang van het nog onvoltooide kanaal van vereeniging van de rivier den Yssel met het Zwarte Water', tot aan de plaats waar het kanaal via de sluis zou uitstromen in de IJssel bij het Katerveer.

Daarna was het tijd voor het informele deel van het programma, want Zwolle wilde het koninklijk bezoek niet zomaar laten voorbijgaan. De koning stapte in een rijtuig voor de weg terug

Berend Hendrik baron Bentinck tot Buckhorst (1753-1830), de eerste gouverneur van Overijssel, 1814-1830. (Wieis-Wie in Overijssel)



De schutsluis van de Willemsvaart omstreeks 1825, geschilderd door Ferdinand Weijns (HCO, Museale Collectie VORG)

naar de binnenstad. Hij werd tegemoet gereden en vervolgens geëscorteerd door een garnizoen van de in Zwolle gelegerde kurassiers. In de stad aangekomen volgde, terwijl de klokken van de torens luiden, een parade van de stedelijke schutterij en de militie van het garnizoen. Vervolgens reed het gezelschap onder luide toejuichingen van het volk naar het provinciehuis, waar de koning audiëntie hield voor Zwolse en provinciale hoogwaardigheidsbekleders, gevolgd door een 'aanzienlijk diner'. In de stad waren overal vlaggen uitge-

stoken en op de Grote Markt was een feestelijk verlichte ereboog opgericht. Als afsluiting werd 's avonds achter het gouverneursgebouw vuurwerk afgestoken. De volgende dag trok het koninklijk gezelschap verder de provincie in, onder andere naar de veenderijen bij Avereest, waar de koning zich liet informeren over de ontginningen van de veenderijen en de aanleg van kanalen. Na een bezoek aan Hasselt en Zwartsluis bezocht de koning het gewest Vollenhove om te kijken naar de werkzaamheden voor de verbetering en

verzwaren van de zeedijken en zeeweringen. Zes dagen na zijn werkbezoek 'promoveerde' de koning gouverneur Bentinck tot Buckhorst, heer van Zalk, van jonkheer tot baron.

De opening van de Willemsvaart

Zwolle had goed nagedacht over de dag van de opening van de Willemsvaart. Die zou plaatsvinden op 24 augustus 1819, de zevenenveertigste verjaardag van de koning. Wellicht had de stad gehoopt dat de koning zelf de opening zou willen verrichten, maar dat gebeurde niet. Willem I verleende zijn kamerheer en gouverneur van Overijssel, baron Bentinck tot Buckhorst, de eer om zijn honneurs waar te nemen. Ook gaf hij toestemming zijn naam aan het kanaal te verbinden: de Willems-Vaart zou het heten. Wat lag meer voor de hand het kanaal in te wijden door een vaart vanuit de stad naar de sluis bij het Katerveer. Voorop voer een schip met muzikanten van de Zwolse schutterij. Direct daarachter voer het koninklijk jacht *de Boreas*, met de gouverneur van Overijssel en hoogwaardigheidsbekleders uit Overijssel en Zwolle. Daar weer achter voeren twee veerschepen met wat mindere, maar toch bevoorrechte goden uit de Zwolse samenleving. De optocht van schepen werd afgesloten door drie pramen met hooi, kalk en turf, allemaal producten die exemplarisch waren voor de lading van de schepen die de komende jaren door de Willemsvaart zouden varen.

Bij aankomst speelden de muzikanten van de schutterij het Wilhelmus, gevolgd door kanonschoten van de Boreas. Dat werd beantwoord 'door de levendigste toejuiching van eene ontelbare toegevloede menigte van allerlei standen die overal de wallen en boorden van het kanaal had bedekt.' Terug in de stad ging daar het feest verder met een groots diner, waarbij de gasten geestdriftig klonken op de uitgebrachte toosten. Ook het volk vierde feest, in de stad maar ook langs het kanaal. De tuin van het wijn- en theehuis Nij-Romen (ter hoogte van de bocht bij de Spoolderberg) was 's avonds geïllumineerd en versierd met 'groen en festonnen (bloemdecoraties)'. Op

het schuttersveldje erachter kon het volk vogel-schieten, een destijds geliefd vermaak. Het feest duurde volgens de berichten tot het aanbreken van de volgende dag.

Naar aanleiding van de opening van de Willemsvaart plaatste de Zwolse gelegenhedsdichter Hk. Assz. Doyer het volgende gedicht in de *Overijsselsche Courant*:

*'Toen Koning Willem, Neerlands Vorst
Werd vijf maal acht en zeven jaren,
Heeft Overijssels Gouverneur
Het eerst de IJsselsluis bevaren.
Juicht, Zwollenaren! Om uw lot,
U komt een milde heilzon tegen,
De IJsselsluis en Nieuwe Vaart
Zij u een uitgebreide zegen!
Zoo dat het late Nageslacht
Zich op dien zegen nog beroeme,
En koning Willem, Neerlands Vorst,
Benevens Bentinck dankbaar noeme!'*

Bronnen

- *Rotterdamsche Courant*, 9 juni 1818
- *Nederlandsche Staatscourant* van 30 augustus 1819
- *Overijsselsche Courant*, 27 augustus 1819
- 's *Gravenhaagsche* 30 augustus 1819
- Filarski, R. *Kanalen van de koning-koopman; Goederevervoer, binnenscheepvaart en kanalenbouw in Nederland en België in de eerste helft van de negentiende eeuw*, Amsterdam 1995
- Koch, Jeroen, *Koning Willem I, 1772-1843*. Amsterdam 2013
- Vries, Thom. J. de, *Geschiedenis van Zwolle*, deel 2, 1961, p.185-186

De Willemsvaart in beeld ...



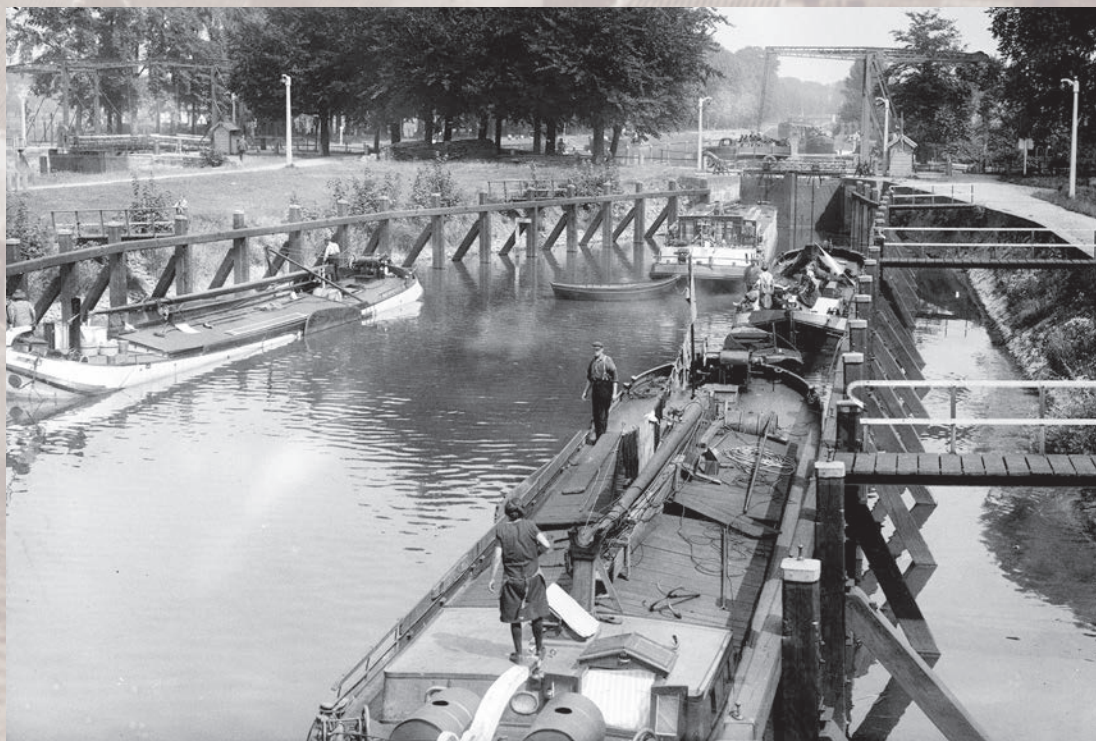
De Pannekoekendijk omstreeks 1890. Een van die locaties in Zwolle die een flinke metamorfose heeft ondergaan. De bebouwing rechts vooraan is allemaal verdwenen, nu loopt daar een grote weg. Maar destijds lag de Pannekoekendijk strategisch aan de scheepvaartroute tussen Willemsvaart en Zwartewater en vervulde een echte kade functie, goederen werden er gelost, geladen en verder getransporteerd. De geopende brug is de Kamperpoortenbrug. De Hoogstraat was destijds nog een belangrijke uitvalsweg richting Hasselt en Kampen. De rekken van de beestenmarkt op de aangrenzende Willemskade zijn ook mooi zichtbaar. (Foto Deutmann, collectie HCO)

Op deze plek voor de Keersluisbrug en bij de Emma-wijk bevindt zich tegenwoordig het parkeerdek. Verschillende (turf)schepen liggen hier omstreeks 1900 afgemeerd. In de volksmond werd deze bocht in de vaart, nieuw sinds 1876, het 'Ooievaarsnest' genoemd. Schippers, waarvan de vrouw op het punt van bevallen stond, mochten hier namelijk gratis ligplaats kiezen met het oog op de gemakkelijke bereikbaarheid van de kraamvrouw voor vroedvrouwen. (Particuliere collectie)





De Willemsvaart nog in volle glorie omstreeks 1950, een binnenvaartschip op weg richting IJssel is zojuist de Keersluisbrug gepasseerd. Rechts de Emmawijk. (Collectie Spaarnestad, HCO)



Binnenschepen van de IJssel op weg naar de Willemsvaart, worden geschut in de Kleine Katerveersluis. Eind jaren veertig. (Collectie Spaarnestad, HCO)

Vaassens Verdriet rond de Willemsvaart

Willy Smit-Buit

In 1871, bij de aanleg van de nieuwe Katerveersluis, heeft Teunis van Lohuizen uit Vaassen tegen wil en dank een cruciale rol gespeeld. Die rol viel de eigenaar van een ijzergieterij en twee papiermolens toe door zijn eigen onnadankbaarheid.¹

Ruim twintig jaar later voelde hij de behoefte om er iets over op te schrijven. In zijn onuitgegeven memoires gaf hij zich rekenschap van de toedracht rond de aanleg van de werken aan het Katerveer. 'Er behoort enige moed toe,' schreef hij in 1894, 'om een oude geschiedenis weer eens op te rakelen die ons zoveel geld en meer nog bittere jaren heeft gekost en waar wij nu nog de naweën van beleven.'²

Begroting en borgstelling

In 1870 raamden ingenieurs van Rijkswaterstaat de kosten voor de bouw van een nieuwe Katerveersluis op f 200.000. Aanbesteding van het werk volgde. Een paar aannemers uit Sliedrecht schreven in voor f 250.000. De Zwolse aannemer B.J. van Enst wilde de klus wel klaren voor f 204.000. De aannemers uit Sliedrecht kregen het werk niet. Van Enst evenmin en dat, terwijl hij zo weinig boven het bedrag zat waarop de ingenieurs waren uitgekomen.

Het werk werd voor de tweede maal aanbesteed. De heren uit Sliedrecht schreven in voor hetzelfde bedrag, Van Enst zag ervan af. Maar Willem de Bruin, een eenvoudige timmerman/aannemer uit Vaassen, schreef in voor f 197.000. Aan hem werd het werk gegund. De Bruin had al menig werk aan straat- en waterwegen tot een goed einde had gebracht. Hij had echter twee weinig kapitaalcrachtige borgen opgegeven en het Rijk keurde hen af.

Zelf had hij niet veel geld, maar wel een schuld van f 25.000 bij de koopman en gemeenteont-

vanger Peter Eekmars Boks. Boks ging borg staan voor De Bruin, want door de timmerman in staat te stellen wat te verdienen, zag hij kans zijn geld terug te krijgen. Een winst van 10 procent was gebruikelijk en met f 20.000 was De Bruin een aardig eind heen.

Teunis van Lohuizen, die ook zakelijke contacten met De Bruin onderhield, achtte hem eveneens geschikt om het werk uit te voeren. Hij meende de gewiekste aannemers uit Sliedrecht te voorzien: ze zouden wel prijsafspraken hebben gemaakt. Dat de bezadigde Van Enst met zijn inschrijving dicht bij De Bruin zat, pleitte ook voor de laatste. Want waarom hield Van Enst zich stil bij de tweede aanbesteding? De Sliedrechtse aannemers hadden hem vast omgekocht om niet opnieuw in te schrijven. Van Lohuizen wilde zijn zakenpartner wel te hulp komen en zette net als Boks zijn handtekening onder de borgstellings-overeenkomst.

De gevolgen voor deze beide mannen zouden niet uitblijven.

De Bruin, Van Lohuizen en Boks: samen het schip in

Al in het najaar van 1871 ging De Bruin voortvarend aan het werk, maar hij kreeg te kampen met tegenslag vanwege de strenge winter en het zeer natte voorjaar. In april 1872 ging hij failliet en de beide borgen bleven zitten met de brokken.

De eerder afgewezen heren uit Sliedrecht boden aan het werk over te nemen. Om dit te bespreken togen Van Lohuizen en Boks naar het Katerveer. Onderweg zagen ze de zaak nog niet al te somber in. Teunis hoopte er met een duizend of tien vanaf te komen, wat Boks wel wat veel leek, maar toch.

'Sliedrecht' vroeg om te beginnen de oorspronkelijk gevraagde prijs van f 250.000. Omdat

langs de IJssel alles onder water stond, moesten de Vaassenaren ook meteen voor rijshout zorgen. Als namelijk niet snel rijshouten zinkstukken werden aangebracht, dreigde de bodem aangetast te worden door de stroom. Als zij akkoord gingen met de aannemingssom van 'Sliedrecht', zouden de Vaassenaren dus allereerst al een verlies van f 50.000 lijden en verder op alles wat er al was verwerkt, voor een bedrag tussen de f 50.000 en f 100.000. En dan kregen ze nog de meerkosten van het hout.

Heraanbesteding was geen optie, want dan zou het verlies niet te overzien zijn. Boks en Van Lohuizen besloten het werk daarom in eigen beheer uit te laten voeren, 'zeer ten genoegen van het Rijk, de ingenieurs enz.', zoals Van Lohuizen later ironisch opmerkte.

Johannis de Rijke: een bekwaam waterbouwkundige

Omdat de borgen geen ervaren aannemer in de arm namen, eiste Rijkswaterstaat vrijwel meteen de aanstelling van een opzichter om de werkzaamheden aan te sturen. Van Lohuizen trok daartoe Johannis de Rijke aan, een waterbouwkundige die ook betrokken was bij de aanleg van het Noordzeekanaal. De Rijke hield toezicht op de bouw van de drie Oranjesluizen in het IJ, die het water van de Zuiderzee moesten afsluiten van het Noordzeekanaal. In het voorjaar van 1872 was het einde van dat werk in zicht. Het trof dat Van Lohuizen juist toen zat te springen om een deskundige opzichter.

De borgen boden De Rijke voor één jaar f 1.500, maar hij vroeg f 6.000. Teunis ging zonder aarzeling akkoord, want hij wist dat hij nu, ondanks diens nog vrij jonge leeftijd, kon rekenen op (en met) een bijzonder deskundig en gerespecteerd man. Het Rijk kon zien dat De Rijke zich

OPZICHTER. DIRECTEUR.
Voor de voltooiing der werken aan de groote Suis, aan het **KATERVEER**, te **ZWOLLE**, wordt iemand gevraagd, die de vereischten bezit het geheele werk te dirigeren. Adres franco brieven, aan **T. VAN LOHUIZEN**, te Vaassen. (14057)

'Opzichter gevraagd.' Advertentie in de Zwolse Courant (POZC) van 27 april 1872. (Delpher)

Van de Willemsvaart naar Japan

Met zijn keus voor Johannis de Rijke als opzichter bij het werk aan de Willemsvaart had Van Lohuizen een meer dan goede stap gezet. In dit geval was de eerste ook de beste! Al kon Teunis natuurlijk nog niet vermoeden welke internationale roem Johannis later ten deel zou vallen.

De Rijke was in 1842 geboren in Colijnsplaat, op Noord-Beveland, als derde van zeven kinderen van dijkwerker Pieter de Rijke en diens vrouw Anna Catharina Liefbroer. Zijn opleiding kreeg hij in de praktijk, van waterstaatsingenieur Jacobus Lebret. Voor een officiële opleiding was er geen geld, maar de jonge De Rijke bleek een uitstekende leerling met veel gevoel voor zijn werk.

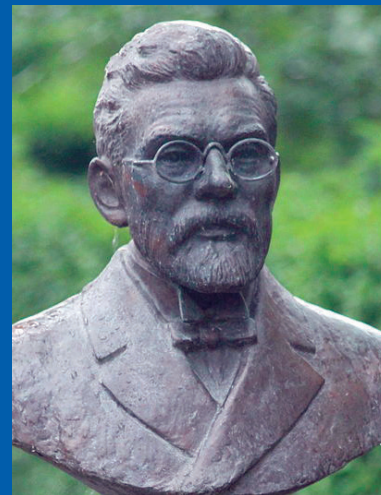
In 1865 werd hij opzichter bij de bouw van de Oranjesluizen, die bij Schellingwoude het IJ moesten afsluiten van de Zuiderzee. Zijn chef, C.J. van Doorn, vertrok naar Japan en vroeg Johannis om ook daarheen te komen. Zo werd De Rijke na het Katerveerproject ingenieur in Japanse dienst.

Hij ontwierp twee strekdammen voor de haven van Osaka, een hoge-drukwaterleiding in Osaka en een aanlegsteiger in Kobe en verbeterde de havens van Tokio en Yokohama. Samen met zijn collega G.A. Escher (vader van graficus M.C. Escher) ontwierp hij plannen voor het verbeteren van diverse Japanse rivieren, voor een tunnelkanaal van het Biwameer naar Kioto en voor de kanalisatie van de Kiso. Dankzij het laatste plan behoorden overstromingen van de stad Nagoya tot het verleden. Vanaf 1891 werkte De Rijke op het Japanse ministerie van Verkeer en Waterstaat, in een functie vergelijkbaar met die van staatssecretaris.

In 1903 keerde hij terug naar Nederland. Hij overleed op 70-jarige leeftijd in Amsterdam en werd begraven op Zorgvlied. Nog elk jaar legt een Japanse delegatie daar een krans op zijn graf.⁴

Ter gelegenheid van 400 jaar Nederlands-Japanse handelsbetrekkingen in 2000 werd door het Japanse Kimura-fonds een borstbeeld geschonken aan Colijnsplaat. Het staat op de hoek van de Haveelaarstraat/Oost-Kerkstraat, vlak bij het geboortehuis van Johannis (Oost-Kerkstraat 9).

Op 15 mei 2000 werd het beeld onthuld door onder andere De Rijk's kleinzoon Joop, diverse andere familieleden en de voorzitter van het Kimura-fonds. En, ook, met dit artikel wordt hij bijna anderhalve eeuw later herdacht voor zijn werk aan de Willemsvaart.



Borstbeeld van Johannis de Rijke in Colijnsplaat. (Foto Dik Kruis)

ZAND TE KOOP.

Aan de sluiswerken aan het Katerveer bij Zwolle is zeer voordeelig verkrijgbaar **ZAND**, geschikt voor funderingen, ophoogingen enz. Het kan franco voor den wal te Zwolle geleverd worden. Brieven te adresseren aan **P. E. BOKS** en **T. VAN LOHUIZEN** aldaar.

Het uitgraven van de nieuwe sluis leverde uiteraard veel zand op. Van Lohuizen en Boks probeerden dat ook weer voordelig kwijt te raken. Advertentie in de Zwolse Courant (POZC) van 23 augustus 1872. (Delpher)

inspande om het werk goed te laten uitvoeren en tegen hem konden de ingenieurs van Rijkswaterstaat niet op. Als ze weer eens wat te vitten hadden of met een onzinnige aanmerking kwamen, bleek

dat De Rijke veel beter op de hoogte was. De leveranciers leverden goed, goedkoop en op tijd, ook weer dankzij De Rijke. Voor de aannemer Teunis van Lohuizen was dit werk eenmalig en de leveranciers hoefden hem dus niet per se te vriend te houden. Met De Rijke lag dit anders. Van Lohuizen kreeg dan ook geen spijt van deze investering.

De zwaar aangeslagen Boks liet de afhandeling van de werkzaamheden aan het Katerveer verder maar over aan Van Lohuizen. Die ging bij wijze van noodsprong op audiëntie bij de minister van Binnenlandse Zaken. Volgens hem moest de minister financieel bijspringen, want de ingenieurs van Rijkswaterstaat hadden er een potje



Uitsnede van de werkzaamheden aan de nieuwe sluis in 1872, met prominent zichtbaar een van de stoomlocomobielen. (Foto F.W.H. Deutmann, HCO, Museale Collectie Zwolle, ds. 53)

van gemaakt. Zij hadden volgens hem veel te laag gezeten met hun raming. Het haalde niets uit.

Smeergeld en genadegeld

Met de reguliere betalingen van de kant van het Rijk liep het ondertussen moeizaam. Van die kant kwam men in termijnen met geld over de brug. De hoofdingenieur gaf een verklaring af zodra er voor een bedrag van f 15.200 naar tevredenheid was verwerkt. Deze verklaring ging ter ondertekening naar een mandaatverlener in Den Haag, waarna de borgen hun geld kregen. Om de verklaring bovenop de stapel te krijgen, moest Van Lohuizen iedere keer voor f 10 iemand omkopen. Deed hij dat niet, dan was het renteverlies een veelvoud van dat smeergeld.

Intussen gingen de werkzaamheden door, de borgen waren al voor het volgende mandaat bezig en er lag al materiaal klaar voor het daaropvolgende mandaat. Van Lohuizen en Boks moesten dus geregeld zo'n f 45.000 voorfinancieren.

In de begroting van De Bruin was f 2.000 uitgetrokken voor een stoomlocomobiel om de bouwput leeg te pompen en f 800 voor een reservemachine. Toen De Bruin op de fles ging, had hij al drie locomobielen aan het werk. De hoofdingenieur gaf meteen te kennen dat er voor 1 juli 1872 bij Stork in Hengelo nog een van minstens veertien pk moest worden bijbesteld. Door de hoge waterstand waren de sluisputten niet droog te krijgen en kon het binnensluishoofd niet opgemetseld worden. Van Lohuizens oudste zoon Jan, die met de administratie van het Katerveerproject was belast, liet zijn vader weten dat Stork alleen wilde leveren tegen prompte betaling.

Op de dag waarop de stoommachine zou arriveren, zat Van Lohuizen al om zes uur 's morgens met een lege portemonnee in de tilbury. Eerst legde hij nog even aan bij Boks. Had die misschien nog f 5.000 achter de hand? 'Waar moet ik dat geld vandaan halen?' vroeg Boks. Hij kermde: 'O, dat Katerveer, dat Katerveer!' en dat was alle hulp die Van Lohuizen kreeg van zijn medeborg.

Vervolgens ging hij naar zijn broer Aart in Epe. Die had zijn bezit, de Zuidelijke Wisselse molen, kort tevoren in vlammen zien opgaan. De

molen was verzekerd en het verzekeringsgeld, f 5000, was al vrijgegeven. Inmiddels had Aart een boerderij gekocht, maar gelukkig kon hij de betaling van zijn nieuwe eigendom nog even uitstellen. Daardoor kon hij zijn broer Teunis in staat stellen tijdelijk over het verzekeringsgeld te beschikken door een wissel(brief) uit te schrijven: een opdracht tot betaling van de f 5000.

'Is het zowat f 5.000?' vroeg Aart.

'Ja', antwoordde Teunis, 'dan moest ge mij een wissel geven op de maatschappij; ik heb die juist nodig'

Wel, wel!' zei Aart dadelijk. 'Wie zou nu gedacht hebben, dat ik mijn oudsten broeder nog eens met een wissel van f 5.000 zou helpen?'

Terwijl Aart de wissel uitschreef, zei Teunis: 'Maar 't is voor 't Katerveer, als ge die f 5.000 maar ooit terug krijgt.'

Daarop antwoordde zijn broer niet eens. Teunis stak de wissel in de zak en deed zichzelf de gelofte: 'Die vijfduizend krijgt hij terug, al moet ik die ook stelen.'

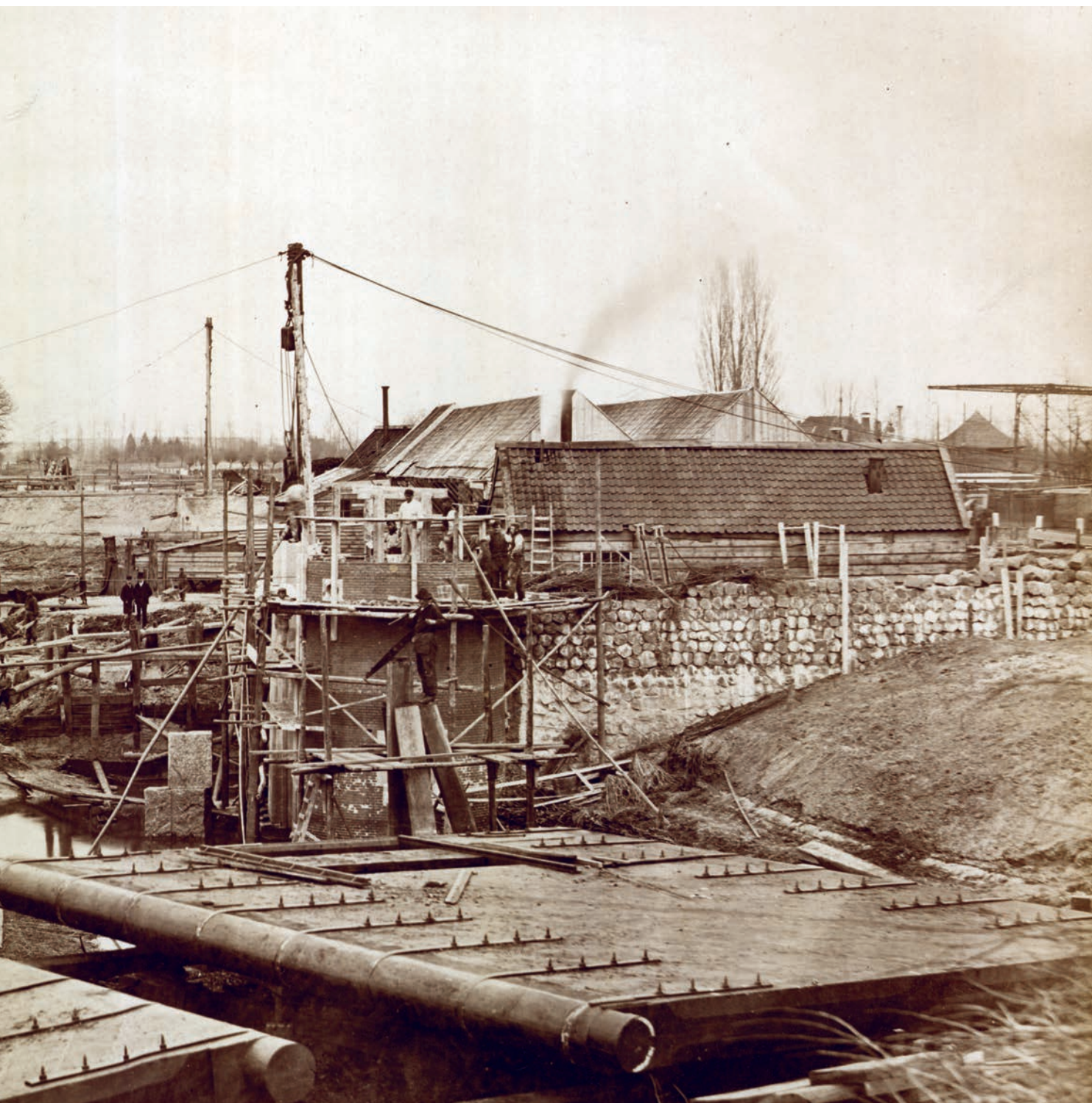
Gewapend met de wissel kwam Van Lohuizen bij het Katerveer. Daar stalde hij zijn rijtuig. Aan de andere kant van de IJssel stond zijn zoon, telegraferen of telefoneren was onmogelijk. Uit de gebaren van Jan kon Teunis opmaken dat de locomobiel was aangekomen. Door op zijn zak te kloppen gaf Teunis aan dat hij het geld had. Aan de overkant overhandigde hij zijn zoon de wissel. 's Avonds kreeg Teunis een heer aan de deur die namens Stork het geld kwam innen. De man was in de vroege morgen tevergeefs bij het Katerveer geweest. Jan was niet aanwezig. De man was naar Deventer gestuurd, maar daar was Jan ook al niet. Nu kreeg de zaakgelastigde het gevoel dat ze hem van het kastje naar de muur stuurden. Maar wat moest hij? De heer logeerde die nacht in Vaassen. De volgende dag werd zijn 'ronde IJssel' met succes bekroond. Aan het Katerveer vond hij Jan van Lohuizen en kreeg hij zijn geld.

Alles verantwoord

Bij de afronding van het Katerveerproject gaf Teunis van Lohuizen zijn zoon opdracht ook van de kleinste posten kwitanties te schrijven.



Het werk vordert. Hier gezien vanaf de buitensluis van het nieuwe sluiscomplex. Op de voorgrond liggen de sluisdeuren al klaar. (Foto F.W.H. Deutmann, HCO, Museale Collectie Zwolle, ds. 53)



Teunis van Lohuizen (1821-1903): de juiste persoon op de juiste plaats

Met zijn borgstelling rond de vernieuwing van de Willemsvaart had Teunis van Lohuizen behoorlijk misgetast. Toch gaf hij er meermaals blijk van dat hij een goede neus had voor de juiste persoon op de juiste plaats, zoals was gebleken met zijn keuze voor Johannes de Rijke als opzichter bij het werk aan de Willemsvaart.

Maar ook met de keus voor zijn boekhouder en bedrijfsleider Johannes Pannekoek (de vader van de befaamde, ook in Vaassen geboren sterrenkundige en theoreticus van het radencommunisme Anton Pannekoek) zat hij goed. Pannekoek senior was volledig autodidact, maar als we Teunis mogen geloven wist Johannes binnen de kortste keren meer van 'debet en credit' dan hijzelf.

Van Lohuizen was een veelzijdig man: niet alleen was hij papierfabrikant en eigenaar van een ijzergieterij, maar ook organist in de kerk (totdat hij de orthodoxie de rug toekeerde), kunstschilder en dichter (met als thema's vooral de verhouding man-vrouw en de komst van de moderne tijd, soepel en geestig in het dialect, wat bombastisch in het Nederlands).⁵

Bij de keuze van zijn echtgenote vond hij opnieuw de juiste persoon op de juiste plaats. In 1849 trouwde hij met Johanna ('Jansje') Hendrika van der Vaart, met wie hij in zijn gelukkige huwelijk zes kinderen kreeg.⁶ 'Zelf was Teunis vaak op pad, maar aan zijn vrouw kon hij de zaken thuis met een gerust hart overlaten.'⁷

Toen hij in december 1903 overleed, had hij zijn schulden vanwege de Willemsvaart allang afbetaald en liet hij twee bloeiende bedrijven na: een in 1867 opgerichte ijzergieterij en een bedrijf dat hij sinds 1880 exploiteerde en waar staniol (tinblad) werd geplet.⁸

In Vaassen werd een straat naar hem genoemd, een eerbetoon aan een man die als de juiste persoon op het juiste moment op de juiste plaats de juiste dingen deed.



Teunis van Lohuizen en zijn echtgenote Johanna ('Jansje') Hendrika van der Vaart. (Particuliere collectie)

Boks maakte dat al niet meer mee, want hij overleed in maart 1873 op 69-jarige leeftijd. Van Lohuizen nodigde zijn neef Jan Mulder, een belangrijke steun en toeverlaat, en de erven Boks uit om onder toezien van notaris Walter uit Apeldoorn rekening en verantwoording af te leggen. De boeken werden nagezien en zoon Jan van Lohuizen legde bij iedere post een factuur of kwitantie over. Teunis wilde zo de praatjes weerleggen dat hij wat in 'het vestzakje' gestoken had en geprofiteerd zou hebben van het Katerveer of er op zijn minst weinig bij ingeschoten zijn. De mensen konden nu eenmaal niet snappen dat het

gezin Van Lohuizen rustig voortleefde, dat Teunis' zaken gewoon doorgingen en dat hij kredietwaardig bleef.

Zolang Teunis van Lohuizen in de penarie zat, had hij zich grootgehouden, maar zijn boekhouding bewees dat hij na het Katerveerproject slechts goederen ter waarde van f 5.000 over had. Toch had hij ook zijn jongste zoon laten doorleren aan de Rijks HBS in Deventer, waarvoor hij het geld bij elkaar had moeten schrapen. Twintig jaar later was zijn vermogen nog steeds zo gering, dat hij geen vermogensbelasting hoefde te betalen.

Het werk is gereed, de gloednieuwe buitensluis van het Katerveercomplex. (Foto F.W.H. Deutmann, HCO, Museale Collectie Zwolle, ds. 53)



Van Lohuizen beschreef de verdere voortgang van de werken aan het Katerveer niet, maar de grote schutsluis met een gietijzeren ophaalbrug kwam er; ook de kleine sluis uit 1819 kreeg een ophaalbrug. Het ligt voor de hand dat het benodigde ijzer voor de ankers, bouten en beugels, behalve bij Wispelwey in Zwolle, ook gemaakt werd op de ijzergieterij van Teunis van Lohuizen aan de Dorpse Beek in Vaassen.

Uiteindelijk zijn de borgen er f 89.000 bij ingeschoten, naar hedendaagse maatstaven bijna een miljoen euro.³ Boks heeft het zwaarste moeten bloeden. Hij bezat f 130.000 en had geen kinderen, twee nichten zouden alles erven. In de visie van Van Lohuizen ging het eerlijk, hij had minder geld en wel kinderen. Bovendien kwam het werk vooral op hem neer. De nichten waren achteraf niet ontevreden. Als Van Lohuizen en Boks het werk niet zelf hadden uitgevoerd, zou het vermogen van Boks ontoereikend zijn geweest.

En Zwolle mocht hem ook dankbaar zijn, want vooral dankzij zijn investeringen, zijn inzet en zijn integriteit – anders gezegd: het Vaassens Verdriet – kon de stad weer voort met de vaart!

Noten

1. Dit artikel verscheen eerder in Ampt Epe, nr. 214, september 2017. Voor publicatie in het *Zwols Historisch Tijdschrift* is het enigszins gewijzigd en sterk ingekort. Met dank aan de auteur en de redactie van *Ampt Epe* voor de toestemming om het te herplaat-

sen. Verder aan Gerry Buit en aan Gerrit Kouwenhoven, archivaris van Epe, Hattem en Heerde, voor hun bemiddeling.

2. *Uit Vroeger Dagen, deel I* (archief Vaassen Flexible Packaging, rechtsopvolger van de IJzergieterij Van Lohuizen te Vaassen).
3. f 89.000 in het jaar 1872 heeft een 'koopkracht' van f 2.082 663.31 (€ 945.071,41) in het jaar 2018. Bron: <http://www.iisg.nl/hpw/calculate2-nl.php>
4. Bron: https://nl.wikipedia.org/wiki/Johannis_de_Rijke (met aanpassing vwb Katerveer, red.)
5. Zie voor hem: W. Smit-Buit, 'Teunis van Lohuizen, 1822-1903, ondernemer en kunstenaar', in: *Biografisch Woordenboek Gelderland (BWG)*, deel 7, 97-102
6. Bekende nakomelingen van Teunis en Jansje zijn: hun kleindochter Cato van Lohuizen (1893-1937), zij werd de eerste vrouwelijke kinderarts van Nederland en beschreef omstreeks 1920 de huidziekte *Cutis marmorata teleangiectatica congenita* (CMTC), die naar haar 'het Van Lohuizen syndroom' wordt genoemd; van hun kleinzoon, de stedenbouwkundige Theodoor Karel van Lohuizen (1890-1956) is het begrip 'Randstad' afkomstig, een gebied waarvan hij, evenals van het Groene Hart, voor het eerst de contouren beschreef; de fotograaf Kadir van Lohuizen (1963) is hun achterkleinzoon.
7. Smit-Buit, *BWG* 7, 97
8. Anno 2019 heet de staniolpletterij Vaassen Flexible Packaging (VFP), een fabriek waar verpakkingsmateriaal op basis van plastic en aluminiumfolie wordt geproduceerd. De ijzergieterij werd in 1967 met personeel en al overgenomen door het er tegenover gevestigde bedrijf Vulcanus.

De vroegere Willemsvaart: mijn vaart!

Jarenlang was de Willemsvaart een vanzelfsprekend onderdeel van mijn leven: er naar kijken, er langs fietsen, vissen, zwemmen en kanoën. Ik was tien jaar oud toen mijn familie in maart 1958 van Bloemendalstraat 4 in Zwolle verhuisde naar Oude Veerweg 34-II in Zwollerkerspel: van een straat waar de befaamde Joan Derk van der Capellen tot den Pol gewoond had naar een allee waar diverse belangrijke voetbalwedstrijden gespeeld waren.

Op dagen dat er op het ZAC-terrein niet gevoetbald werd, zag je op de Oude Veerweg nauwelijks verkeer. Alleen direct vóór en ná een wedstrijd trok een stroom mensen voorbij. Voor de opening van de IJsselbrug in 1930 zal er relatief meer verkeer op weg naar het veer zijn geweest, maar ook toen moet het verschil tussen normale en voetbaldagen al opvallend geweest zijn! Neem bij voorbeeld de verkeersdrukte die de 12.000



bezoekers van de interland Nederland - Duitsland op zondag 24 maart 1912 veroorzaakt moeten hebben. De dag erna meldde de *Provinciale Overijsselsche en Zwolsche Courant*: 'Een vijftigtal auto's, reeksen van rijtuigen volgden elkander in kalmen optocht de stad door, den Veerweg op, in overeenstemming met de politievoorschriften, en daarnaast bewoog zich de tram, die er in stampvolle wagens de bezoekers heenbracht.'

Kortom, ons gezin was in een rustige straat gaan wonen, waar slechts incidenteel iets bijzonders te beleven viel. Misschien karakteriseert het woord 'dromerig' de locatie in onze beginperiode het best. Toch ontving ik signalen, dat onze nieuwe leefomgeving er nog steeds toe deed. De waterhoogten van belangrijke vaarwegen in Nederland werden frequent per radio bekend gemaakt. Wanneer de melding van 'het peil van hedenmorgen' van de IJssel bij het Katerveer achter de rug was, bleef ik telkens met een zeker gevoel van trots achter: wij bevonden ons op steenworpafstand van een belangrijk referentiepunt!

Mijn vader was bakker in Hattermerbroek en onze verhuizing zorgde ervoor dat hij aanzienlijk dichterbij zijn werk kwam te wonen. De Oude Veerweg was een prachtige allee met twee rijen oude eikenbomen aan de waterkant en twee rijen jong geplante beukenbomen aan de andere zijde. Onze woonkamer bood uitzicht op weilanden, Willemsvaart en sportvelden van Z.A.C. Op initiatief van mijn moeder kreeg ons huis de naam ADGHA, een interessant aandoend lettervers van de voornamen van de bewoners. ('AD' van mijn vader Adriaan, 'G' van mijn moeder Grada, 'H' van Harry en 'A' van mijn broer Adry).

Het door het bladerdak gefilterde zonlicht produceerde van tijd tot tijd een sfeer, die maakte dat ik met mijn leven volmaakt tevreden kon zijn.

Harry Koopman

De Willemsvaart gezien vanaf de sluizen richting Spoolderbergbrug. Links de bomen van de Oude Veerweg. (Foto Malherbe, collectie HCO)



Oude Veerweg 34-II met de letters ADGHA op de gevel, hier gedubbeld door schaduw afbeeldingen op witte muur. (Collectie auteur)

Kort na onze aankomst kwamen op nummer 34 twee oude, vrijgezelle broers te wonen, die het beroep van binnenvaartschipper vaarwel gezegd hadden. Vele jaren lag hun boot in de Willems-

vaart te wachten op een nieuwe eigenaar, recht voor hun huisdeur. Achter hun huis lag een fors stuk grond dat zij als moestuin gebruikten. Voor mij was het een sport om over de sloot te springen en uit hun tuin aardbeien en andere vruchten te roven, terwijl ik op mijn buik over de grond schoof om niet op te vallen. De aantrekkingskracht van hun tuin was niet zo zeer gelegen in deze vruchten, maar kwam voort uit de spanning van het verbodene en de reële kans te worden betrap.

Verderop richting Katerveersluizen, in de buurt van de entreepoort naar het ZAC-terrein, lag lange tijd een boot die diende als school met internaat voor kinderen uit schippersgezinnen. Het schip lag er, maar kinderen heb ik nimmer gezien. Mochten die nooit van de boot af?

Booglijn van vallend water

Om zakgeld te verdienen fietste ik na schooltijd elke werkdag naar Hattermerbroek, om bij bakkerij Koopman brood te halen voor 'mijn' vijf



Een binnenvaartschip vaart de sluis in, 1964. (Foto Pieter Gerritse, collectie HCO)

klanten in Spoolde: Van Dam, Ter Molen, Schunselaar (later Veldkamp), Leussink en Momberg. Gedurende zeven jaren zes maal per week naar de Gelderse kant van de IJssel en zowel heen als terug via de bruggetjes bij de sluisen in de Willemsvaart. Het sluisencomplex was interessant en aantrekkelijk. In totaal zal ik meer dan vierduizend keer in de buurt van de sluisen geweest zijn. Op heenreis naar de bakkerij stapte ik bij mooi weer soms even van mijn fiets af bij de grootste van de twee ophaalbruggetjes. Dan te voet over de sluisdeuren vlug naar de overkant en weer terug. Spannend! Regelmatig was er diep onder mij een golfje water te zien, dat tussen de vrijwel geheel gesloten sluisdeuren naar beneden viel. Toen tijdens mijn studie toegepaste wiskunde aan de RUG in een college op enig moment een vergelijking aan de orde kwam, die de vorm beschreef van de watergolf die ontstaat bij het openen van twee sluisdeuren, kwam dit vroegere beeld mij spontaan weer helder voor de geest.

Willemsvaart? Mijn vaart!

De voorzijde van ons huis liep parallel aan de Willemsvaart. Aan de andere zijde van het water lag een weiland, zodat we een weids, landelijk uitzicht hadden.

In de eerste tijd na onze verhuizing naar de Oude Veerweg vroegen bekenden regelmatig waarom we zo ver van het centrum waren gaan wonen. Waren we wel goed wijs...? Weliswaar moest ik om het Thomas a Kempis Lyceum te bereiken enkele kilometers fietsen, maar ik wist niet anders en het ging toch nergens over?

Vanuit onze huiskamer was soms het raadselachtige verschijnsel te zien van een binnenvaartschip dat aan ons huis voorbij voer, terwijl desalniettemin op die boot iemand op een en dezelfde plek voor ons raam leek stil te staan. Dat kwam omdat iemand – toevallig vóór ons huis – zich op die boot verplaatste met een snelheid gelijk aan de vaarsnelheid, maar tegengesteld aan de vaarrichting.

De waterkant was vaak vol poëzie: zon beschenen eikenbomen, hoog gras, bloeiende boterbloemen en dergelijke. In de herfst kon het gebeuren dat vreemden eikels kwamen rapen. Het verhaal



ging dat de eikels bij varkensboeren f 10 per emmer konden opleveren. Soms legde er voor ons huis een kajuitboot aan en waren er kinderen van mijn leeftijd met wie het aardig was enkele dagen om te gaan.

In mijn herinnering had de Willemsvaart een diepte van 2 à 2,5 meter en was het water altijd troebel. Wanneer je onder water zwom, kon je geen hand voor ogen zien. Altijd werd gewaarschuwd om niet te diep te duiken, want er zouden rare voorwerpen onder het wateroppervlak

*Avondimpressie
Willemsvaart jaren zes-
tig. (Collectie auteur)*

*Schape aan de over-
zijde Willemsvaart.
(Collectie auteur)*





Harry Koopman (voor) met vriendje Leo Koppenrade in de kano, 1961. (Collectie auteur)

kunnen zitten. Dat klopte, want wanneer ik naar de bodem zwom, voelde ik wel eens een scherp object... Soms maakte de ziekte van Weil het onverantwoord om in de Willemsvaart te zwemmen en dat gebeurde dan ook een tijdlang niet.

Wel kon er altijd worden gevist en wel samen met buurjongetjes. Ieder voor z'n eigen huis. Het rare was dat een van de jongetjes aanzienlijk vaker vissen ving, dan de anderen. Een oom vertelde me dat dat kwam, omdat hij in een bocht van de vaart viste en er op die plek per definitie een grotere kans op succes was. Destijds leek mij dat onzin. Meer vangkans in de bocht? Maar wat zouden we met dergelijke informatie überhaupt kunnen doen? Wij gingen toch niet vissen voor het huis van een ander?

De waarde van een kano

Op de IJssel was een zeilvereniging actief, waarvan ik lid wilde worden. Dat mocht niet van mijn ouders, want deze vereniging van Zwolsche Zeeverkenners was niet op rk-grondslag. Mijn familie was namelijk streng rooms-katholiek. Kort daarna kocht mijn moeder voor mij à raison van f 60 een tweedehands kano. En wel een extra breed model, zodat het risico van omslaan klein zou zijn.

Ook regelde ze, dat dit bootje aan de overzijde van de Willemsvaart in een inhammetje mocht liggen: een eigen haven!

Per kano verkende ik de Willemsvaart in beide richtingen. Enerzijds tot de stadsgracht, de



Herfstimpresie Oude Veerweg met 'haventje' aan overzijde Willemsvaart voor vroegere kano. (Collectie auteur)

stadshaven en het Zwartewater. Het leek wel stilstaand water! In mijn herinnering stonk het daar en dreven er regelmatig dode eenden...

Bij het Spoolderbergje, achter het gebouw van de Waterleidingsmaatschappij, was de Willemsvaart in de buitenbocht zeer ondiep. Op die plek was een groot deel van het wateroppervlak bedekt met waterlelies, alsof het een vijver betrof en geen kanaal voor de scheepvaart.

Mijn favoriete vaarrichting was richting sluisen. Dit traject was natuurlijk erg kort, tenzij mijn bootje door de sluisen mocht. Maar wanneer mijn kano het enige vaartuig was dat de IJssel op wilde gaan, dan werd de sluis niet bediend. Op zo'n moment vormden de sluisdeuren voor mij – vanaf het water – een indrukwekkend hoge muur, die mijn wereld afsloot en mijn bewegingsvrijheid wreed inperkte. Soms echter had ik geluk en kon mijn kano geschut worden tezamen met binnenvaartschepen. Nadat deze grote boten hun positie ingenomen hadden mocht ik op aanwijzingen van de sluiswachters de kolk binnenvaren. Overigens was alleen de grootste van de twee sluisen in gebruik. Al die jaren ben ik slechts één maal in de kleinste (en oudste) sluis kolk geweest. Deze was destijds voor korte tijd opnieuw in gebruik genomen, vanwege onderhoudswerkzaamheden aan de andere sluis. Wanneer ik de sluisdeuren achter mij gelaten had en de IJssel opvoer leek de wereld te veranderen: een sensatie van heel veel ruimte en een gevoel van vrijheid! De binnenvaartschepen produceerden vaak golven die het kanoën extra spannend maakten. Het was grappig recht op zo'n boeggolf af te varen; de hekgolf was veel minder spectaculair. De schippers bleken wel opgewonden, maar nooit enthousiast te worden over dergelijke manoeuvres. Waarschijnlijk waren ze (terecht) bang, dat zo'n kanoënd kind nog even snel vóór hun schip langs wilde peddelen...

Al snel snapte ik dat het verstandiger was eerst stroomopwaarts te gaan en daarna met de stroom mee af te zakken, dan omgekeerd. Daarom kwam het weinig voor dat ik stroomafwaarts voorbij Zalk kwam... De andere kant op naar Hattem was favoriet en wel tot de eerste barrière in het Apeldoorns kanaal. Verder varen was in praktijk geen serieuze optie. Het bracht te veel gedoe met zich



de kano uit het water te halen en verderop weer in het kanaal te laten zakken, terwijl kort daarna de terugreis moest beginnen.

Mijn ontdekkingstochten per kano maakten me blij. Ook mijn toenmalige verloofde heb ik laten ervaren hoeveel vrijheid de verschillende IJsselstrandjes boden...

Toen tijdens mijn derde studiejaar in Groningen duidelijk geworden was dat de kano in de toekomst weinig of niet gebruikt zou gaan worden, kon deze worden verkocht (voor f 30). Ofwel, voor enkele tientjes had dit eenvoudige bootje mij zeven jaar lang plezier opgeleverd. Bovendien had ik een brede schouderpartij gekregen. Over meerwaarde gesproken!

Van vaart tot vijver

De echte Willemsvaart bestaat al lang niet meer. De vroegere modus om vanuit de stad naar de IJssel te varen is vervangen door een eigentijdse variant. Gelukkig bleef tussen het Spoolderbergje en het oude sluisencomplex het nostalgische beeld van een stil kanaal in tact: alsof ik met een kano probleemloos de IJssel op zou kunnen varen. Maar schijn bedriegt. Wellicht waren de waterlelies in de bocht van de Willemsvaart destijds al een voorteken: de vaart is gereduceerd tot vijver.

Pleziervaartboten varen de sluis in, begin jaren zestig. (Collectie HCO)



Het Gymnasium Celeanum was sinds 1930 gevestigd aan de Veerallee. De waterkant van de Willemsvaart was natuurlijk een ideale plek voor de leerlingen om hun pauzes door te brengen. Hier leerlingen naar het lijkt verzameld voor een groepsfoto, jaren vijftig. (Foto Henneke, collectie HCO)

Een van de beeldbepalende gebouwen aan de Veerallee is al sinds 1925 het Carolus Clusius College, destijds gebouwd als het Christelijk Lyceum. Generaties scholieren zijn dagelijks op de fiets, lopend of met het pontje de Willemsvaart overgestoken om hier naar school te gaan, net als de leerlingen van het gymnasium en de Emmaschool (huishoudschool) aan de Emmastraat. (Foto Jan de Koning, 1981, collectie HCO)



De Willemsvaart in beeld ...



Eeuwenlang bevond zich de Joodse begraafplaats buiten de stad bij de Luurderschans, ongeveer op de plek waar nu het parkeerterrein van Dinoland ligt. Bij de aanleg van de Willemsvaart kwam de begraafplaats daar naast te liggen. De begraafplaats was sinds 1885 niet meer in gebruik, toen er een nieuwe Joodse begraafplaats aan de Watersteeg (Kuyerhuislaan) in gebruik genomen werd. De oude begraafplaats werd door de Joodse gemeenschap in 1980 voor het symbolische bedrag van één gulden aan de gemeente verkocht. In ruil daarvoor ruimde de gemeente, onder rabbinaal toezicht, de stoffelijke resten, die aan de Kuyerhuislaan werden herbegraven. Het weggetje langs de Willemsvaart dat naar de begraafplaats voerde werd in de volksmond het 'Jodendijkje' genoemd. (Particuliere collectie).



De spoorwegbrug voor het Kamperlijntje over de Willemsvaart, ter hoogte van de Rieteweg, omstreeks 1965. (Foto Pieter van Maaren, collectie HCO)

Het voetgangerspontje over de Willemsvaart, tegenover de Westerlaan, 1964. (Foto D. Henneke, collectie HCO)

Bedrijvigheid langs de Willemsvaart met de Nederlandsche Zeildoekweverij

Marcel Overbeek

Zwolle kent van oudsher veel bedrijvigheid langs gegraven vaarwegen als de Nieuwe Vecht en het Almelose Kanaal, maar ook langs de rivier het Zwartewater. Met de komst van de Willemsvaart in 1819 was er ook een vaarverbinding van en naar de IJssel, en dus het westen, en dat gaf een behoorlijke impuls aan de nijverheid in en om de stad. Niet voor niets bijvoorbeeld hadden steenfabrikanten langs de rivier zich sterk gemaakt voor de aanleg van zo'n verbinding, want zij konden nu gemakkelijker hun turf van elders aanvoeren en hun producten afvoeren. Omgekeerd trokken ook nieuwe bedrijven naar Zwolle. De houtzagerij van de Houthandel Fa. Eindhoven en Zn. bijvoorbeeld, was oorspronkelijk gevestigd in Blokzijl. Het graven van de Willemsvaart

was voor dit bedrijf aanleiding om naar Zwolle te verhuizen. Weliswaar vestigde het bedrijf zich hier aan het Zwartewater, maar via de Stadsgracht en de Willemsvaart beschikte het nu wel over een goede vaarverbinding met de IJssel. Een ander opmerkelijk bedrijf dat veel profijt had van de Willemsvaart was de Zand- en Grinhandel van Van der Kamp, een nog steeds bestaand Zwols familiebedrijf. Het vestigde zich in 1928 aan de Pannekoekendijk, en verhuisde in 1964 naar de huidige locatie aan het Zwolle-IJsselkanaal.

De komst van de spoorwegen gaf de nijverheid aan de Willemsvaart een nieuwe impuls. Op 6 juni 1864 werd Zwolle aangesloten op het landelijke spoorwegnet. Nabij de kruising van de spoorlijn en het Kamperlijntje (ter hoogte van de huidige



De spoorweghaven bij de Willemsvaart, kort voor de demping in 1967. (Foto Pieter van Maaren, collectie HCO)

Veeralleeflat) werd in opdracht van de Nederlandse Centraal Spoorweg Maatschappij (NCSM) het eerste tijdelijke stationsgebouw gebouwd. Het werd al in 1873 weer gesloopt. Ook bouwde de NCSM aan de Willemsvaart 12 een, nog steeds bestaande, dienstwoning.

Ter hoogte van de Westerlaan werd een spoorweghaven gegraven, als zijtak van de Willemsvaart. Ten zuiden van deze spoorweghaven bevond zich de 'Veelading', een spoorwegloods waar veetransporten op spoorwegwagons werden overgeladen. Hier tegenover, aan de andere kant van de vaart, was sinds 1879 een machinefabriek gevestigd. Aan de zuidzijde van de Willemsvaart, aan de kant van het huidige Hanze-land, vestigden zich enkele bedrijven, waaronder de drank- en likeurstokerij van de Fa. Ganzeboom op nr. 17. Op nummer 21 werd rond 1930 de 'Zwolsche Betonijzerbouw G. en A. Schrale' gevestigd, waar betonnen putten en rioolbuizen werden geproduceerd. In 1957 verrees daar een nieuw en opvallend kantoorgebouw, naar ontwerp van architect Gerrit Rietveld. Een locatie met een rijk gevarieerde geschiedenis is nummer 18, al doet de huidige situatie dit niet direct meer vermoeden.

Willemsvaart 18 tussen 1875 en 2019: marmer, zeildoek, veilen, bouwen

In december 2014 werden de bedrijfsgebouwen van het voormalige VendueHuis aan de Willemsvaart 18 met de grond gelijk gemaakt om plaats te maken voor een nieuw bedrijfspand van de Woningcorporatie deltaWonen. Met de sloop van het oude bedrijfspand en de markante, er tegenaan gebouwde villa – beide ingeklemd tussen het spoorwegemplacement en de Willemsvaart – kwam er een einde aan een interessante bedrijfs-geschiedenis.

Omstreeks 1875 werd hier door de aannemer en schoorsteenmantelbouwer Terhorst een bedrijf gesticht, waar onder meer marmeren onderdelen voor schoorsteenmantels werden gemaakt. De marmeren gang in de gesloopte villa was in dit verband een voorbeeld en een toonbeeld tegelijk.

In 1919 verkocht Terhorst het bedrijfscomplex aan een nieuwe Zwolse onderneming: de NV



In 1957 werd op Willemsvaart 21 een nieuw kantoorgebouw van Schrale Beton neergezet, naar ontwerp van architect Gerrit Rietveld. Eind jaren zeventig ging het bedrijf op in het BAM-bedrijf Schakel, het werd toen Schakel en Schrale. Anno 2019 is hier het kantoor van vastgoedontwikkelaar Van Wonen gevestigd. (Foto Henneke, collectie HCO)

Zwolsche Zeildoekweverij. Julien Daniel Westerweel, afkomstig uit Ootmarsum, maar van origine een Vlaming, had met het zogeheten zwaardoekweven ervaring opgedaan in een textiel fabriek in zijn geboorteplaats Roeselaere. Na de verwoesting van dit bedrijf aan het eind van de Eerste Wereldoorlog vertrok hij naar Nederland, om er nieuw bedrijf te stichten. Westerweel was op zoek naar een compagnon en plaatste in december 1918 in de *Provinciale Overijsselsche en Zwolsche Courant* een advertentie met de tekst: 'Textiel-technicus, met binnen- en buitenlandse ervaring, eenigszins vermogend, zoekt kapitaalkrchtig Compagnon voor het oprichten eener alleszins loonnende Zeildoekweverij.'

Zijn keuze viel op Johannes Hendrikus Pauw (geb. 1889), een boterhandelaar uit Zwolle. Geza-

Reclame voor het fabrieksmerk 'Anchor', jaren vijftig. (Archief Ned. Zeildoekweverij)

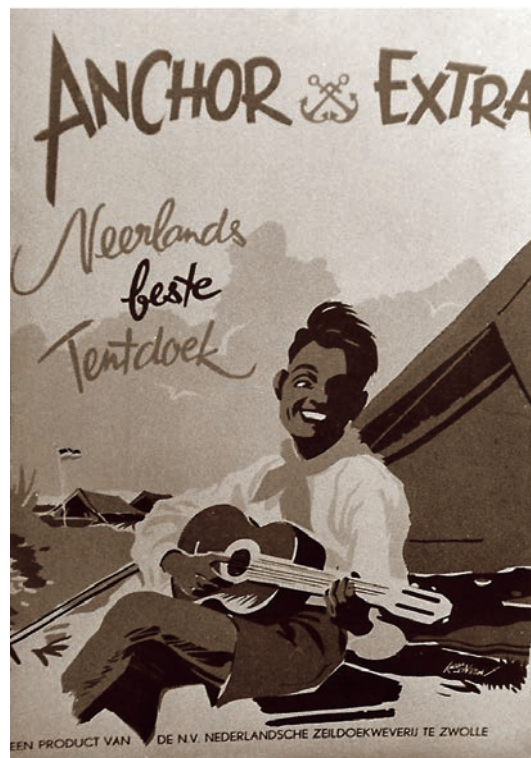
menlijk kochten ze op 19 maart 1919 voor f 21.000 van Terhorst het woonhuis met werkplaats aan de Willemsvaart 18. Toen ze het complex in handen kregen, waren er in de nasleep van de mobilisatie tijdens de Eerste Wereldoorlog nog militairen in gehuisvest.

Westerweel als textieltechnicus en Pauw als commerciële man pakten de zaken voortvarend aan en zo kon op 12 januari 1920 de 'N.V. Nederlandsche Zeildoekweverij' van start gaan, aanvankelijk met tien weefgetouwen. Het bestaande bedrijfsgebouw aan de Willemsvaart werd aan de achterzijde, die grensde aan het spoorwegemplacement, uitgebreid. De monumentale villa aan de zijde van de Willemsvaart kreeg de bestemming van kantoor.

Het bedrijf was gespecialiseerd in de productie van zwaar zeildoek, in hoofdzaak bestemd voor de binnenscheepvaart die in het begin van de twintigste eeuw nog voor een groot deel op zeilkracht voer. Aanvankelijk nam het Zwolse bedrijf alleen het weven van de zeildoeken voor zijn rekening, terwijl het verven bij een ander bedrijf, in Tilburg, gebeur-



Het dertigjarig bestaan van de Zeildoekweverij werd in 1950 gevierd. Hier de directieleden voor de ingang van het kantoor, vlnr.: Bert Pauw, J.D. Westerweel, Rie Mantel, J.H. Pauw sr., J.H. (Han) Pauw jr. en Gerrit Kamphuis. (Archief Ned. Zeildoekweverij)



de. In 1928 werd echter besloten tot de oprichting van een eigen ververij in Zwolle. Rond dat jaar kreeg de Zeildoekweverij het steeds moeilijker. Want de gemotoriseerde binnenvaart was in opkomst, waardoor het gebruik van zeildoek afnam.

Door het samenvoegen van beide productieprocessen kon het bedrijf efficiënter werken en dit heeft de Zeildoekweverij waarschijnlijk door de moeilijke crisisjaren geloodst. Maar men was zo verstandig om bijtijds ook over te schakelen naar alternatieve producten. Tot die nieuwe producten behoorden katoenstof, maar ook filterdoeken voor de chemische industrie, binderdoeken voor landbouwmachines, canvas voor rijwielbanden, linnen autokappen, fietstassen en tentdoek en kampeermeubels.

De Zeildoekweverij kwam de jaren van de Tweede Wereldoorlog zonder veel schade en persoonlijke verliezen door. Het 25-jarig bedrijfsjubileum in januari 1945 vond vanwege de oorlogsomstandigheden 'in alle stilte' plaats.



Het aanzicht van de nieuwe fabriek, 1958. (Archief Ned. Zeildoekweverij)

Maar in januari 1950 werd het 30-jarig bestaan grootscheeps gevierd, in aanwezigheid van alle (goed dertig) medewerkers.

In 1952 werd de fabriek aan de westzijde uitgebreid met een nieuw schaftlokaal en een ketelhuis met een 35 meter hoge schoorsteen. Dat de zaken bij de Zeildoekweverij voorspoedig gingen, was vooral te danken aan de grote omzet van zeildoek, bestemd voor de productie van tenten en andere kampeerartikelen. De Zwolse Zeildoekweverij had eind jaren vijftig meer dan de helft van de productie van tentdoek voor de Nederlandse markt in handen en exporteerde dit product ook naar het buitenland, waaronder Noorwegen en Finland. Het bekendste handelsmerk voor tentdoek van de Zeildoekweverij was 'Anchor Extra', Anker Extra dus.

De toenemende omzet leidde in 1957 tot een grootschalige uitbreiding. In de vergadering van de commissarissen van de NV werd op 29 april 1957 het verzoek van de directie behandeld, om in verband met de aanschaf van een nieuwe scheer- en boommachine en de op handen zijnde reparatiekosten aan de weverijvloer een nieuw fabrieksgebouw te bouwen. 'Hiertoe wordt met

algemene stemmen toestemming verleend,' aldus de notulen.

Een maand eerder, op 29 maart 1957, was al een bouwvergunning aangevraagd voor een nieuwe, vrijstaande weverij met magazijnen, bestaande uit een eenlaags bedrijfshal, met betonnen

Interieur van de nieuwe fabriek met scheermachine. (Archief Ned. Zeildoekweverij)



schaaldaken en een monumentale entree met een lage ronde schoorsteen. Dit ontwerp van architect Willers werd echter afgekeurd, mogelijk vanwege de hoge bouwkosten. Een aangepast, soberder ontwerp, met platte daken en een eenvoudige hoofdingang aan de zijde van de Willemsvaart, werd wel goedgekeurd. Op 12 augustus 1957 werd de eerste steen gelegd voor de uitbreiding, die werd voltooid op 30 januari 1958. Ondertussen, op 24 oktober 1957, was de oprichter en inmiddels oud-directeur van het bedrijf J.D. Westerveel, overleden. Westerveel was in 1954 met pensioen gegaan, J.H. Pauw in 1955. Directeur werd toen Gerrit Kamphuis, de schoonzoon van Westerveel.

De beide zoons van Pauw, Han en Bert, werden onderdirecteur.

In het nieuwe complex werden onder meer nieuwe kettingscheermachines geplaatst, waarmee de totale productiecapaciteit van tentdoek en zwaardoek kon worden opgeschroefd naar 700.000 vierkante meter per jaar.

Ondanks de ingebruikname van de nieuwe fabriekshal en de daarin geplaatste nieuwe, moderne machines kreeg de Zeildoekweverij het in de volgende jaren vanwege de zware concurrentie steeds moeilijker. In augustus 1967, bijna vijftig jaar na de oprichting, moest de directie van de, zoals de officiële naam toen luidde, NV Neder-



Het voormalige fabriekscomplex van de Zeildoekfabriek, daarachter de Peugeotgarage. Voorbij deze garage, bij de bomen, lag het oude Joodse kerkhof, dat toen net geruimd was. De weg langs de Willemsvaart, officieel ook Willemsvaart geheten, werd in de volksmond het 'Jodendijkje' genoemd. (Foto Jan de Koning, 1981, collectie HCO)

landse Zeildoekweverij - Verenigde Zwaardoekweverijen Zeilpol NV, besluiten om de activiteiten te staken, de twintig man personeel te ontslaan en het bedrijf te liquideren (*Nieuwsblad van het Noorden*, 17-8 1967).

De afwikkeling van de liquidatie nam nog een paar jaar in beslag. In een bijzondere commissarisvergadering op 16 mei 1969 werd besloten tot wijziging van de statuten en terugbetaling aan de aandeelhouders van het resterende bedrijfskapitaal. Onder het bewind van de waarnemend directeur J. Windemuller waren de gebouwen van de Zeildoekweverij in 1968 al verkocht aan het Zwolse aannemersbedrijf Fa. Leusink Bouwbedrijf NV. Deze nam de kantoorvilla en het oude gedeelte van de fabriek over. De nieuwbouw werd overgenomen door de familie Reynen voor hun Peugeotgarage, die daarvoor onder meer in de oude Fordgarage op de hoek van de Veerallee / Strick van Linschotenlaan, aan de overkant van de Willemsvaart, gevestigd was.

In het begin van de jaren negentig werd het complex onder de naam 'VendueHuis' in gebruik genomen door Hessink's Veilingen. Vervolgens werden de bedrijfsgebouwen aangekocht door woningbouwvereniging deltaWonen, die in 2008 een sloopvergunning aanvraag voor het complex om er een nieuw kantoorgebouw met magazijn te bouwen. In de jaren daarna werd het complex nog enige tijd gebruikt door Artez en de Voedselbank. In december 2014 werden de gebouwen van de voormalige zeildoekweverij uiteindelijk gesloopt, waarna het nieuwe kantoorpand verrees.

Bronnen

- Twee notulenboeken en vier fotoalbums uit het archief van de Zeildoekweverij, in particulier bezit.
- HCO, Bouwvergunningenarchief Zwolle: nr. 638: toegangsnr. 0702.1, inv. nr. 4511 (periode 1968-1988) toegangsnr. 0702.1, inv. nr. 4296 (periode 1924-1988)
- Adresboeken Zwolle
- Blog *Hier en daar in de Venestraat*, Ernst Friedrich (Peter Riemersma) - 30 juni 2013



Vanaf het spoor viel aan de achterkant van het voormalige bedrijfsgebouw tot aan de sloop in 2014 nog altijd het opschrift N. V. Ned. Zeildoekweverij te lezen. (Foto's Peter Riemersma)



De voormalige kantoorvilla en fabrieksgebouwen in 2008. (Foto auteur)

Herinneringen aan de Oude Veerweg

Eef en Rein Warmels

Oude Veerweg 26 in 1959, toen we het huis betrokken.

Nog steeds komen we regelmatig in Zwolle. In ieder geval gaan we dan naar de Kranenburg, naar het graf van onze ouders. En dan vaak naar de andere kant van Zwolle, een rondje Beukenallee, Nilantsweg, Oude Veerweg en via de Veerallee terug naar de stad. En elke keer is er wel wat veranderd, soms heel klein, soms erg ingrijpend zoals al weer de nodige jaren geleden de bebouwing van het ZAC-terrein en de weilanden er omheen.

Begin 1959 kwam ons gezin – moeder, vader en twee jongens van toen tien (Evert/Eef) en bijna vijf jaar (Rein) – aan de Oude Veerweg wonen. We verhuisden van een flat aan de Meppelerstraatweg, met uitzicht op de fabriek van Philips, naar het rechter deel van een twee-onder-één-kap-huis uit de jaren dertig, nummer 26 (later nummer 16) met een voor- en achtertuin. Later vertelde onze vader dat het toen ongeveer 39.000 gulden kostte, een bedrag waar je tegenwoordig amper een tuinhuis voor krijgt, maar dat onze grootvader Warmels destijds enige zorgen baarde. Hij vond het wel erg veel geld. De Oude Veerweg bleek een weg, maar had door de dubbele rij bomen de allure van een laan. Het wegdek (klinkers) liep naar beide zijden af, wat er bij regen en gladheid voor zorgde dat je langzaam naar de zijkant gleeed.

De plek was idyllisch, veel bomen, veel groen, een straat met klinkers, een zandpad voor de deur, en achter het huis de weilanden en het ZAC-terrein. Later werden de beuken en de eiken voor het huis wel erg groot, zodat de voorkant behoorlijk donker werd. Vlak naast de Oude Veerweg ligt de Willemsvaart, aangelegd onder het koningschap van Willem I. Daar kwamen diverse malen per dag kleine en grote boten door. Er was dus altijd wel iets te zien. En overigens, niet onbelangrijk, we verhuisden van Zwolle naar Zwollerkerspel. Later (1967) werd de gemeente Zwollerkerspel, niet tot ieders genoegen overigens, geannexeerd door Zwolle en werden we weer Zwollenaren.

De Oude Veerweg begon trouwens op de grens van Zwolle en Zwollerkerspel op de hoek van Strick van Linschotenlaan, als voortzetting van de Veerallee, direct na de Ford garage. De Oude Veerweg boog dan voor de rotonde naar links en liep langs de WMO (nu Vitens NV) en de Spoolderberg naar de sluizen bij het Katerveer.



Naast ons huis lag een onbebouwd stuk grond. Het lag lange tijd braak en diende voornamelijk als trap- en speelveldje. Wonderbaarlijk genoeg zijn er weinig ruiten van ons huis en dat van de familie Momberg (nr. 24) gesneuveld. Op datzelfde veldje organiseerden we ook het jaarlijkse paasvuur. Dan werd oud hout verzameld en met wat geluk hadden we extra veel als de gemeente de bomen had gesnoeid. Zo hebben we eens drie dagen lang een (paas)vuur brandend gehouden met hout dat afkomstig was van enkele hoge bomen die naast ons huis stonden. Onder deskundig en wakend oog en met hulp van onze vader hebben we die zelf gekapt. Iets wat tegenwoordig waarschijnlijk ook niet meer mag/kan. Om van een enorme paasbult tussen de huizen maar niet te spreken. Het veldje zelf is trouwens ook wel eens half afgebrand bij een ongecontroleerde vuurtjestoken actie. Later, in de tweede helft van de jaren zestig, werd op het veldje het huis van de familie Wakkerman gebouwd. Lang heeft dat huis er niet gestaan. Het werd in de jaren negentig gesloopt om plaats te maken voor een nieuw huis.

Eef:

Voor mij bracht de verhuizing nog een belangrijke verandering, namelijk de wisseling van (de lagere) school, van de Hogenkampschool naar de Parkschool aan de Westerlaan. Ik begon daar in klas 4. Van halen en brengen door ouders was bijna nooit sprake. We gingen natuurlijk lopend via het jaagpad langs de Willemsvaart (en achterlangs bij het WMO-gebouw) en dan bij de Westerlaan met het pontje over. Soms konden we 's morgens meerijsen met de melkboer, die in die jaren met paard en wagen enkele dagen in de week vroeg in de morgen melk aan huis bezorgde. Overigens kwam voor zover ik mij herinner ook de groenteboer nog aan huis.

Rein:

In augustus 1959 mocht ik ook naar de eerste klas van de Parkschool. De weg naar school was inderdaad een belevenis: je kon de hele weg op een pad langs de Willemsvaart lopen (en dat kon dus duren) om dan met het pontje, dat naast het Kamperlijntje in het water lag, te worden overgezet



Eef (links) en Rein in 1958.

naar de Westerlaan. Dat was soms best spannend, zeker bij harde wind. Als er schepen langskwamen moest de kabel in een ijtempo naar beneden. Later gingen mijn buurjongen Hans en ik samen (!) op een step naar school. Ik geloof dat we dat tot de derde of vierde klas hebben volgehouden en wij waren daarbij een kleine bezienswaardigheid. Af en toe maakten we een kleine omweg en kochten we bij de snoepwinkel in de Koningin Julianastraat een pakje Bazooka Joe met daarin het kleine ministripverhaal, of een staafje zoethout.

Eef:

Ons huis had, net als de andere helft van de dubbele woning, een grote zolder met een paar kleine ramen. Je kon er prima spelen al was het er 's winters wel koud. Zo werden er met kastanjes en eikels hele wegen uitgezet zodat we eindeloos met auto's konden spelen. Later werd op de zolder op een groot stuk board een Trix modelspoorweg gebouwd. Onze vader bouwde daarvoor de snelheidsregelaar zelf en verlegde ook de bedrading voor de lampjes in de model huisjes. Vele uren hebben we daarboven doorgebracht. Van de buurjongens hield er één zich veel met auto's bezig (vooral het sparen van autoplaatjes en folders) en

een ander met vliegtuigen. Ik besloot toen me op het verzamelen van foto's van (grote vaart) schepen te storten. Een hobby die ik overigens nog steeds heb.

Rein:

Toen we het huis betrokken was de Oude Veerweg niet op het aardgasnet aangesloten en dus moesten met de regelmaat van de klok butagasflessen van de Nilantsweg opgehaald worden, met de fiets wel te verstaan. Ik hoor mijn moeder nog roepen: 'Eef [mijn vader], het gas is op.' Dan moest de aansluiting van de lege op de volle fles gewisseld worden. De moderne tijd deed in het begin van de jaren zestig zijn intrede: de straat werd geasfalteerd, de zandweg tussen de twee beukenrijen werd een verharde ventweg (voor de groenteboer en de SRV wagen) en de huizen werden aangesloten op het aardgasnet. Achter ons huis werd in de

Onze moeder, Eef, Rein en onze hond Sita in het Engelse Werk, 1961.



beginjaren zestig de A28 naar Groningen aangelegd (met de nieuwe brug over de IJssel die naast de oude IJsselbrug kwam te liggen) en daarmee verdween het uitzicht op het rode daken van de huizen aan de Beukenallee.

Ons huis werd in de jaren zestig ook gemoderniseerd: we kregen een nieuwe badkamer, nieuwe kozijnen en centrale verwarming en daarmee kwam er een einde aan het bloemen-van-de ramenkrabben en de (soms lekkende) kruiken in de winter. Ook werd er een garage gebouwd, waar overigens nooit een auto in heeft gestaan. Mijn ouders deden alles lopend, op de fiets of met openbaar vervoer. Wel stonden daar later drie brommers, een Solex, een rode Sparta en een Puch. Velen uren heb ik doorgebracht en gesleuteld aan carburateurs en cilinderblokken. Ik heb er nu nog spijt van dat we de Puch verkocht hebben.

Ondanks al deze vernieuwingen was en bleef de Oude Veerweg idyllisch en voor mij als kind en jeugdige één grote speeltuin. Als kinderen hebben mijn broer en ik daar een fantastische tijd beleefd.

Eef:

De Willemsvaart was toen een druk bevaren kanaal dat de verbinding vormde tussen Zwolle en de IJssel. Vooral de sluisen waren fascinerend. Regelmatig zag ik sluiswachters op de fiets van het Katerveer naar de Spoolderbergbrug gaan om die te bedienen. Op een dag vroeg ik of ik mee mocht om te kijken hoe dat alles in zijn werk ging. Dat mocht en dat leidde er uiteindelijk toe dat ik een aantal zomermaanden mee mocht helpen met het bedienen van de bruggen en de sluisen. Twee belangrijke taken zijn me na al die jaren zeker bijgebleven: de vergrendeling van de ophaalbruggen bij de sluis bij het ophalen en neerlaten en het open en dicht draaien van de schuiven in de sluisdeuren. Het eerste diende om te voorkomen dat de brug naar beneden klapte, met alle gevolgen van dien. En het tweede om er voor te zorgen dat het waterpeil in de sluis op gelijke hoogte kwam met het water in de vaart of de IJssel. Dat was nodig om druk van het water gelijk te krijgen en de sluisdeuren handmatig open en dicht te kunnen draaien.

Rein:

Ik herinner me ook nog dat door het raampje van het brugwachtershuisje huisje of vanaf de kade bij de sluizen een hengel met een klomp naar de scheep uitgestoken werd waarin geld gedeponeerd moest worden. Of dat gewoon een extra fooi voor de brugwachter was of brug/schutgeld weet ik niet. Aan de scheepvaart door de Willemsvaart kwam langzaam maar zeker een einde toen het nieuwe kanaal, dat het Zwolse Zwartewater direct aansloot op de IJssel, in 1964 geopend werd. Ik vermoed dat de interesse van mijn broer voor de scheepvaart in deze tijd, begin jaren zestig, ontstaan is. Die interesse ging zover dat hij de Nederlandse koopvaardij schepen wereldwijd in de kranten volgde en vlaggetjes op de kaart zette.

Eef:

De aanleg van het nieuwe kanaal, de nieuwe brug met de 'knik' en de sluizen was voor mijn vader als leraar/adjunct directeur van de toenmalige UTS/SvS* (later MTS) een buitenkansje. Hij ging er regelmatig met de hond wandelen en heeft zo de aanleg van nabij meegemaakt en er heel wat foto's gemaakt.

De Willemsvaart werd ook gebruikt om te vissen. De witvis was van matige kwaliteit en smaakte bovendien tamelijk gronderig. Maar mijn moeder was niet zo goed of de zelf gevangen vis moest gebakken worden. Echt lekker was het echter niet. Later werd er ook aan de oevers van de IJssel gevestigd, al lag ik er vaker met een boek. Dat de Willemsvaart overigens ook niet helemaal zonder gevaar was bleek op een dag. Toen slaagde onze hond Sita, een airedaleterriër, er in om met de ligstoel waaraan hij even was vastgebonden in de vaart te belanden. Met veel inspanningen kregen we hem uiteindelijk weer op de kant. De schrik zat er toen wel even in.

Rein:

Bij het vissen in de Willemsvaart was ik soms iets te enthousiast en belandde het snoer in de laaghangende takken van de eikenbomen. Het zal me niets verbazen als ze er nog steeds in hangen. Voor het vissen in de IJssel (illegaal, want daar had je een vergunning voor nodig) stonden we in de

zomer om vijf uur op. Naast de Katerveersluizen kon je prima paling vangen. De vis smaakt inderdaad niet bijzonder en onze moeder vond die glibberige vissen maar niets. Maar toch beloofde ze ons door de vangst in een kleine vismaaltijd om te toveren. Overigens betekende al dat water voor ons huis wel dat ik een zwemdiploma moest hebben. Omdat onze ouders geen auto hadden (en nooit zouden hebben), ging mijn moeder met mij achter op de bagagedrager (voeten in de fietstassen) naar het Stilobad aan de Turfmarkt. Dat was in het voorjaar van 1960. De fietstocht was voor mijn moeder zeker geen pretje. Het was buiten koud, binnen was het ook koud en ik vond dat zwemmen ook maar niks; later trouwens ook niet echt. Het bleef dus (gelukkig) maar bij één zwemdiploma.

De weilanden achter ons huis waar later de A28 werd aangelegd. In de verte het 'Rode Dorp', de huizen aan de Beukenallee.



Eef:

Achter ons huis lagen weilanden, waar we soms speelden en ook wel vliegerden. De vliegers maakten we zelf uit een houten kruis en speciaal vliegerpapier. De aerodynamica van de vlieger liet wel eens wat te wensen over met desastreuze gevolgen voor de vlieger. Je kon vanuit ons huis over de weilanden tot aan de rode daken van de huizen aan de Beukenallee kijken. Een uitzicht dat verdween toen de nieuwe IJsselbrug en de autosnelweg naar Meppel werden gebouwd.

Links achter ons huis lag nog een (moes)tuin of boomgaard die aan twee broers (oud-schippers) behoorde en dan verder naar links de velden van ZAC. Tegenover de ingang van het ZAC-terrein lag aan de vaart een kleine bunker waar we wel eens inklimmen. Een spannende gebeurtenis voor jongens, maar erg fris was het er niet en lang hield je het er dan ook niet in uit.

Hans Momberg, Adry Koopman en Rein Warmels voor ons huis. 1963 of '64. Op de achtergrond het huis van de familie Momberg, Oude Veerweg 24.

**Rein:**

In de sloten achter ons huis gingen mijn buurjongen Hans en ik in de zomer regelmatig op salamanderjacht. Het net was zelfgemaakt, waarbij het belangrijkste deel een oude nylonkous van mijn moeder was. Daar hebben we vaak natte voeten gekregen bij het slootjespringen.

Het derde grote speelveld, naast de weilanden achter en het veldje naast ons huis, was het Spoolderbergje, tegenover de Waterleidingmaatschappij WMO. Daar probeerden mijn twee buurtvriendjes Hans en Adry en ik in september kastanjes uit de bomen te gooien. Soms werden we daarbij door de 'boze' boswachter verrast, die ons blijkbaar in de bosjes had gadegeslagen. Dan was het rennen geblazen. Ik geloof dat hij ons een of twee keer pakken kon. Als er sneeuw lag konden we sleetje rijden en in de zomer gingen mijn broer en ik daar regelmatig een balletje trappen, waarbij de bal soms op de weg naar de Spoolderbergbrug belandde. En met de zeepkist die mijn vader had gemaakt jakkerde ik het bergje af. De diverse auto-onderdelen van die zeepkist kwamen uit Zeeland, waar we begin jaren zestig regelmatig op vakantie gingen en waar ik tijdens één van die vakanties een Morris bestelauto mocht slopen. Stuur, knipperlichten en de tachometer gingen in de koffer mee terug naar Zwolle. Ik was die zomer weinig aan het strand, geloof ik.

Eef:

In 1960 werd ik lid van de voetbalafdeling van ZAC, na een 'voorhang-periode'. Kennelijk werd je in die tijd niet direct als lid toegelaten, maar moest je eerst 'gescreend' worden. Of dat iets voorstelde weet ik eigenlijk niet. Waarschijnlijk niet, want in ieder geval werd ik een maand later toegelaten. Het clubblad waarin een en ander stond vermeld heb ik nog steeds. Ik werd lid tegelijk met twee buurtvriendjes, die het overigens niet erg lang volhielden. Meestal gingen we, zeker in het begin, via het weiland achter ons huis naar de velden. Ik heb ruim tien jaar met plezier bij ZAC gevoetbald, al was dat in de wintermaanden op de soms soppige grasmat niet altijd een onverdeeld genoegen. En de trainingen op het modderige trainingsveld dreven mijn moeder wel

eens tot wanhoop. Want een wasmachine was er in die dagen nog niet. Aan die periode kwam na mijn verhuizing naar Groningen een einde. En om de veertien dagen gingen we op zondagmiddag kijken bij het eerste, dat toen met onder meer Jochem van Zanten en Freek Kraijer in de eerste klasse een stabiele plek had. En natuurlijk met Bert Backers (een telg van de bekende Backers familie), wiens zus Ginie op de Parkschool voor mij in de klas zat, zodat er op de maandagmorgen in ieder geval iets te bepraten was. Bij de ingang van het terrein, met de mooie blauw-witte toegangspoort, stond een groot bord met de leus 'Vlees geeft kracht'. Bij ZAC maakte ik wat later ook kennis met honkbal, een van de andere afdelingen van ZAC en eind jaren vijftig opgericht. Honkbal was toen, en misschien nog steeds, een in Zwolle tamelijk onbekende sport. Gespeeld werd er in de zomermaanden op het (tweede) voetbalveld. Mijn eerste wedstrijd speelde ik in Dieren tegen de Animals (toevallig ook een van mijn favoriete jaren zestig bands). Overigens werd de honkbalafdeling, waarin op een gegeven moment ook Amerikaanse militairen uit 't Harde meespeelden, al na enkele jaren onderdeel van de SV Zwolle en nog weer later een zelfstandige vereniging onder diverse namen.

Rein:

Op het ZAC-terrein ben ik ook mijn sportcarrière begonnen en wel met voetbal. Hoe kan het ook anders. Ik geloof dat ik welgeteld drie keer als veldspeler heb gespeeld met als hoogtepunt een schot op de paal. Daarna stond ik redelijk succesvol in het doel, ook bij de toernooien voor de Zwolse lagere scholen die ZAC organiseerde. Echter, als koukleum vond ik de keeperstraining niet zo aantrekkelijk, zeker niet op het veld van ZAC dat bij tijd en wijle veel van een thermaal modderbad leek. Toen ik dertien was en op de Thorbecke HBS zat, heb ik dan ook het voetbal ingewisseld voor volleybal; droog en aangename temperaturen. De pogingen van de voetbaltrainer mij als keeper te behouden deden me niet van gedachten veranderen. Mijn broer is altijd bij het voetbal gebleven, zelfs een tijd lang toen hij in Groningen studeerde en dus elk weekend naar huis kwam om

te spelen. Dat vond ik prima, want juist omdat ik bijna vijf jaar jonger ben, vond ik het wel leuk dat mijn grote broer in het weekend thuis was. Later toen ik zelf in Groningen studeerde gingen we samen voor het weekend naar Zwolle, in de winter hij voor het voetbal en ik voor het volleybal, en in de zomer samen voor het honkbal. Op zondagavond gingen we dan weer naar Groningen terug (vaak met een vriend die in het bezit van een auto was), nadat we eerst Studio Sport van zeven tot acht op de buis gezien hadden.

Rein:

Tot slot nog een herinnering die dit jaar wel passend is. In de zomer van 1969 had ik een aantal weken lang een krantenwijk. Ik bezorgde *de Telegraaf* aan de Nilantsweg, de Meenteweg en aan de Beukenallee. In de vroege ochtenduren haalde ik de kranten in de Koestraat in Zwolle af en moest er dan voor zorgen dat ze voor zes uur in de bus lagen, ook bij de boeren aan de Meenteweg, waar soms de krant in de woonkamer afgegeven moest worden. Ik had in die tijd ook het privilege de krant van 21 juli 1969 te mogen bezorgen, de krant met op de voorpagina Neil Armstrong, als eerste mens op de maan, dit jaar 50 jaar geleden. Die krant heb ik nog steeds. En wellicht was dat wel die belevens die mij tot de studie sterrenkunde in Groningen bewoog.

* De Uitgebreid Technische School (UTS) en School voor Scheepswerktuigkundigen (SvS) aan de Blaloweg te Zwolle.

** Alle afbeeldingen komen uit de collectie van de auteurs.

In memoriam: Jan H. Wigger (1956 - 2019), bijna veertig jaar lang archivaris

Wim Coster

Op 11 juli jl. overleed Johannes Hendrikus, 'Jan', Wigger, bijna veertig jaar lang archivaris, eerst op het Rijksarchief Overijssel en later het Historisch Centrum Overijssel. Hij bezweek op 62-jarige leeftijd in het ziekenhuis te Zwolle aan de gevolgen van complicaties na een operatie.

Jan was doof, maar dat belette hem niet midden in het leven te staan en waar hij maar kon bezoekers, onderzoekers en anderen te laten delen in zijn grote kennis van de geschiedenis van Overijssel. 'Natuurlijk ben je niet meteen een expert,' aldus het 'in memoriam' op de site van het HCO, 'maar zijn handicap kan wel worden beschouwd als een drijfveer om uit te blinken en je te bewijzen.'

Ook de redactie van dit tijdschrift kon op hem rekenen. 'Behulpzaam, betrokken en betrouwbaar als hij was', waren de woorden die klonken tijdens de herdenkingsbijeenkomst, voorafgaand aan zijn begrafenis op het rooms-katholieke kerkhof aan de Bisschop Willebrandlaan.

'Het was voor hem iedere keer weer een groot en oprecht genoegen, als hij kon helpen bij een onderzoek. Of als hij een tekst kritisch kon doornemen. Opgewonden of opgetogen kon hij dan wijzen op een fout, een ontbrekend feit, een onverwachte of verborgen bron. Zijn plezier zat er in dat het werk er beter van werd. Hij kon *luisteren* naar archieven, hij verstond ze; in hun samenhang, maar ook in afzonderlijke stukken. Hij begreep wat ze te zeggen hadden, waarom en hoe ze waren ontstaan.'

Wat naast de herinneringen aan Jan Wigger gelukkig ook blijft, is de stroom aan inventarissen, publicaties en informatie waarvoor hij heeft gezorgd. Redacteuren, en daarmee ook de lezers en lezeressen, uit bijna alle jaren in het bestaan van het *Zwols Historisch Tijdschrift* zijn hem daarvoor veel dank verschuldigd. En ongetwijfeld zal die dank ook gelden voor jaren die nog komen.

Zie voor het 'In Memoriam' door zijn collega Johan Seekles de website van het HCO:
<https://www.historischcentrumoverijssel.nl/nieuws/in-memoriam-jan-wigger>



Jan Wigger. (Particuliere collectie)

In memoriam: Bert Kiekebelt (1946 - 2019)

Bert Kiekebelt, die op 21 juli als gevolg van een ernstige ziekte overleed, was van 2008 tot 2011 lid van het bestuur van de Zwolse Historische Vereniging. Juist in deze periode is de kiem gelegd voor een beleid, waarbij de ZHV zich veel nadrukkelijker aan de Zwolse samenleving presenteert. Bert kan daarvan als een van de architecten worden beschouwd.

Al direct na zijn aantreden in 2008 nam hij het initiatief voor het schrijven van een beleidsplan, waarin met name de ledenwerving een belangrijke plaats kreeg. Hij vond dat doelstelling moest zijn dat tenminste één procent van de inwoners van Zwolle lid van de Zwolse Historische Vereniging zou zijn. Om dat doel te bereiken moest meer aan de weg worden getimmerd, en vooral ook het *Zwols Historisch Tijdschrift* meer gepromoot worden. Op initiatief van Bert werden bij hem thuis daarom brainstormsessies georganiseerd tussen bestuur en redactie, waarbij de zelfstandige positie van de redactie uiteraard gerespecteerd werd, maar wel ideeën besproken werden om het blad nog interessanter voor de Zwollenaren te maken. Het bestuurslidmaatschap van Bert duurde slechts drie jaren. Hij vond dat hij in die periode voldoende duidelijk had gemaakt welke richting de ZHV moest inslaan en misschien had hij ook gehoopt dat veel vernieuwingen al van de grond waren gekomen. Als zakenman streefde hij per slot van rekening naar snelle resultaten.

Dat Bert in 2008 bestuurslid werd, had mede te maken met het eerste nummer van jaargang 2007 van het *Zwols Historisch Tijdschrift*. Daarin was een uitgebreid artikel opgenomen, geschreven door cultuurhistoricus Heimerick Tromp, over Boschwijk, de buitenplaats van de beroemde dichter Rhijnvis Feith. Bert Kiekebelt werd in

1996 eigenaar van Boschwijk, dat daarvoor onder meer de ambtswoning van de burgemeester van Zwollerkerspel alsmede raadszaal was geweest. De historische buitenplaats, van 1781 tot 1824 bewoond door Feith, was aan een grondige opknappbeurt toe. Bert heeft zich daar met groot enthousiasme en ondersteuning van deskundigen op gestort. Tromp schreef daar in zijn artikel voor het *Zwols Historisch Tijdschrift* het volgende over: ‘De huidige eigenaar Albert Antonie Kiekebelt heeft het historisch besef, de visie, het doorzettingsvermogen en de moed getoond om het park van Boschwijk in de geest van Feith te restaureren en nieuw leven in te blazen.’

Bert Kiekebelt, geboren en getogen Zwollenaar, is na zijn vertrek uit het bestuur een betrokken lid van de Zwolse Historische Vereniging gebleven. Altijd informeerde hij hoe het de vereniging verging, of er een stijgende lijn in het ledental zat en maakte hij complimenten over de inhoud van het *Zwols Historisch Tijdschrift*.

‘Uren, dagen, maanden, jaren vliegen als een schaduw heen.’ Deze beroemde dichtregels die Rhijnvis Feith in het park van zijn, maar ook Berts, geliefde Boschwijk schreef, stonden op de rouwkaart van Bert Kiekebelt. Voor hem heeft die schaduw te kort geduurd.

Steven ten Veen



Bert Kiekebelt.
(Particuliere collectie)

Mededelingen

Redactie

Expositie 200 jaar Willemsvaart: *Zwolle naar Zee*

Twee eeuwen Willemsvaart in Zwolle: een mijlpaal die niet onopgemerkt voorbij mag gaan! De expositie *Zwolle naar Zee* geeft je een kijkje achter de schermen. Met animaties, film en veel historisch kaart- en fotomateriaal krijg je een duidelijk beeld van de successen en tegenslagen in de geschiedenis van de Willemsvaart.

De expositie *Zwolle naar Zee* is een initiatief van Allemaal Zwolle. Te zien bij RAW Space, Willemsvaart 21, van **20 augustus** tot en met **5 oktober**, van donderdag t/m zaterdag, van 11.00 tot 17.00 uur. Toegang gratis. Een leuke beleving voor jong en oud! Kijk ook op: www.200jaarwillemsvaart.nl

Tussen half áf en nog half óver

Lezing van Jos Mooijweer over 200 jaar Willemsvaart

De Willemsvaart, het kanaal dat Zwolle vanaf 1819 een directe verbinding gaf met de IJssel, is er niet zonder slag of stoot gekomen. De aanleg had een aanloop van meer dan 400 jaar en ook de uitvoering zelf had heel wat voeten in de aarde. En toen de vaart er eenmaal lag, was er stevige concurrentie van andere vaarwegen om tegenop te boksen. Uiteindelijk verloor de Willemsvaart deze strijd met de opening van het Zwolle-IJsselkanaal in 1964.

In de lezing *Tussen half áf en nog half óver* neemt Jos Mooijweer (auteur van het hoofdartikel in dit nummer) van Historisch Centrum Overijssel u mee door de roerige geschiedenis van de

Willemsvaart. Hij zal dat vooral doen aan de hand van het fraaie kaart- en fotomateriaal dat bij de voorbereiding van de expositie Zwolle naar Zee boven water kwam. De expositie is na afloop van de lezing gratis te bezoeken.

Wanneer: **vrijdag 27 september**, inloop vanaf 19.30 uur, aanvang 20.00 uur

Waar: RAW Space, Willemsvaart 21

Aanmelden: stuur een e-mail naar info@allemaalzwolle.nl met vermelding van het aantal personen, gratis toegang.

Verhalen over Zwolle, lezingen Erfgoedplatform

Een lustrum! Dit wordt het vijfde jaar dat het Erfgoedplatform, de organisatie waarin negen Zwolse cultuurhistorische organisaties participeren, een jaarcyclus historische avonden organiseert. De eerste avond zal plaatsvinden op:

Vrijdag 11 oktober 2019

Begraven en opgraven: tijdens deze avond wordt u meegenomen in twee bijzondere archeologische onderzoeken in kerken, de Sint Walburgiskerk in Zutphen en onze eigen Grote of Sint Michaëlskerk in Zwolle. Over dat laatste onderzoek spreekt de Zwolse stadsarcheoloog Michael Klomp.

Locatie: Waanders In de Broeren.

Muziek: A capella koor Blent.

Organisatie: Zwolse Historische Vereniging, Monumentenzorg en Archeologie gemeente Zwolle, Academiehuis de Grote Kerk.

Zie voor meer informatie en het volledige jaarprogramma de website www.zwolsehistorischevereniging.nl

Auteurs

Wim Coster (1953) is schrijver en historicus. Hij was werkzaam in de uitgeverij, het onderwijs en het archiefwezen en publiceerde enkele tientallen boeken, met name over onderwerpen uit de geschiedenis van Overijssel. Zie: www.wimcoster.nl

Wim Huijsmans (1948) was jarenlang als archivaris verbonden aan het Gemeentearchief Zwolle en na de fusie aan het Historisch Centrum Overijssel. Hij is nu als vrijwilliger betrokken bij diverse historische projecten.

G.L.E.M. (Harry) Koopman (1947, Zwolle) studeerde toegepaste wiskunde te Groningen. Hij was zestien jaar in binnen- en buitenland werkzaam in de transportsector. Daarna volgden ruim 21 jaar als collegevoorzitter van verschillende Nederlandse hogescholen. Sinds 2010 schrijft hij artikelen en korte verhalen.

Johan R. ter Molen (1947) doorliep het Gymnasium Celeanum in Zwolle. Hij studeerde kunstgeschiedenis in Leiden, waar hij ook promoveerde. Hij was hoofd van de afdeling kunstnijverheid en adjunct-directeur van Museum Boijmans Van Beuningen te Rotterdam, directeur van Paleis Het Loo in Apeldoorn en bijzonder hoogleraar toegepaste kunsten en kunstnijverheid aan de Radboud Universiteit Nijmegen. Hij publiceert nog regelmatig, met name op het gebied van de Nederlandse kunstnijverheid.

Jos Mooijweer (1961) studeerde geschiedenis. Hij is werkzaam als onderzoeker bij het Historisch Centrum Overijssel in Zwolle. Als historicus publiceert hij vooral over de geschiedenis van het Land van Vollenhove en geeft hij onder meer lessen paleografie (oud-schrift) om onderzoekers vaardig en wegwijs te maken in het lezen en begrijpen van archiefbronnen.

Marcel Overbeek (1955) is bibliothecaris. Hij houdt zich bezig met industrieel erfgoed, bedrijfsgeschiedenis en fotografie. Hij was van 2004 tot 2018 voorzitter van de Werkgroep Zwols Industrieel Erfgoed (ZIE).

Willy Smit-Buit (1945) studeerde geschiedenis, maatschappijleer en Nederlands. Van 1981 tot 2010 was ze geschiedenislerares aan CSG Het Noordik in Almelo; vanaf 1993 werkte ze daarnaast als docent Nederlands aan Hogeschool Windesheim. Ze publiceerde in het *Biografisch Woordenboek van Gelderland* en in de organen van enkele Veluwe historische verenigingen.

Steven ten Veen (1943) is bijna veertig jaar werkzaam geweest in de journalistiek. Bij de *Zwolse Courant* was hij ruim twintig jaar chef van de stadsredactie en bij de *Stentor* de eerste lezersredacteur. Na zijn vervoegde uittrading in 2003 is hij op vrijwillige basis redactioneel werk gaan doen.

Jan van de Wetering (1947) is werkzaam als tekstschrijver. Hij publiceerde onder meer de boeken *Vergeeten levens* (2001), *Hoe schrijft ik geschiedenis* (2004), *De Zwolse canon* (2008) en *Een toekomst waarborgen* (2015). Van zijn hand verschijnen regelmatig artikelen in het *Zwols Historisch Tijdschrift*.

Eef (Evert) Warmels (Enschede, 1948) studeerde na de Rijk HBS in Zwolle Sociologie en vervolgens Nederlandse Taal- en Letterkunde in Groningen, waar hij nog steeds woont. In 2012 werkte hij als beleidsmedewerker onderwijs bij de gemeente Leeuwarden. Belangrijkste hobby's zijn voetbal, honkbal en fotografie.

Rein Warmels (Rijssen, 1953) bezocht de Thorbecke HBS (aan de Fuchsiastraat) om daarna in Groningen sterrenkunde te studeren. Na zijn promotie trad hij in dienst van de European Southern Observatory (ESO), hoofdkwartier in Garching b. München) waar hij tot zijn pensionering in 2018 werkte. Naast vrijwilligerswerk in het bezoekerscentrum/planetarium van de ESO, is sport (baseball en golf) zijn grootste passie.

Colofon

Het **Zwols Historisch Tijdschrift** is een uitgave van de Zwolse Historische Vereniging en verschijnt viermaal per jaar. Leden van de vereniging krijgen het tijdschrift gratis toegezonden.

Redactie Zwols Historisch Tijdschrift

Annèt Bootsma-van Hulst, eindredacteur,
Wim Coster, Wim Huijsmans, Frank Inklaar, Michael Klomp,
Harry Stalknecht, Steven ten Veen, Jan van de Wetering

Redactieadres

Wipstrikerallee 71, 8023 DV Zwolle
E-mail: annetbootsma@home.nl

Bestuur Zwolse Historische Vereniging

Henja van Nieukerken, voorzitter
Martin Guldemon, secretaris
Hilbert van der Zwaag, penningmeester
Annèt Bootsma-van Hulst (ZHT), Jan Kam, Johan Teunis

Website

www.zwolsehistorischevereniging.nl

Secretariaat Zwolse Historische Vereniging

Martin Guldemon
Pilotenlaan 29, 8017 GG Zwolle
E-mail: info@zwolsehistorischevereniging.nl

Ledenadministratie en nieuwe leden

Adreswijzigingen en lidmaatschap:
www.zwolsehistorischevereniging.nl of tel. 038 4651735
Opzeggingen: vóór 1 december lopend kalenderjaar

Tarief lidmaatschap	25 euro per jaar
Bankrekening	NL46 INGB0005570775
	tnv. Zwolse Historische Vereniging

Vormgeving, opmaak en druk ZHT

Vormgeving: Rob van den Elzen bno (†)
Vormgeving omslag: Buro 1 Hoog
Opmaak: Different Design Deventer
Druk: Zalsman, Zwolle

ISSN 0926-7476 © Zwolse Historische Vereniging

Niets uit deze uitgave mag worden veelevoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, scan, microfilm of op welke wijze dan ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

Kunst HUREN of KOPEN?

Ontvang nu
€ 100,-
spartegoed!

Vraag een
GRATIS proef-
plaatsing aan



IQ KUNST UITLEEN &
GALERIE
MARSWEG 42 | ZWOLLE | **IQ**.NL
DI - VR: 10 - 17 uur | ZA: 11 - 17 uur

BESCHERM JE OGEN
NET ZO GOED ALS JE HUID



NICO BRILLEN & LENZEN

Diezerpoortenplas 30 - 32 • Zwolle • Tel: 038 - 421 88 61 • www.nicobrillenzwolle.nl

Zwolse Historische Vereniging

Vertelt al 35 jaar het 'Verhaal van Zwolle'

vier keer per jaar het *Zwols Historisch Tijdschrift*
en gratis toegang tot thema-avonden

**Word nu lid
voor slechts 25 euro per jaar!**

Opgave lidmaatschap via:
www.zwolsehistorischevereniging.nl

De Zwolse Historische Vereniging participeert in
het Erfgoedplatform Zwolle



Het Vrouwenhuis | **ZWOLLE**

Rondleiding op afspraak
038 422 48 23
www.vrouwenuiszwolle.com

Voorstraat 46, 8011 ML Zwolle



historisch
centrum
overijssel

> stadsarchief van Zwolle

www.historischcentrumoverijssel.nl



zalsman

Trots en kleurrijk

Zalsman. Dé grafimedia-partner om samen communicatieprojecten tot een succes te maken. Communicatie op papier en/of digitaal voor een eerlijke prijs met ongekend snelle levertijden. Een brede dienstverlening waarbij ú centraal staat. Voor al uw wensen op het gebied van drukken, printen, web2print en logistiek hebben wij een passende oplossing. Of u nu regionaal of internationaal opereert, in de zorg, bedrijfsleven, sport of bij de overheid, wij helpen u graag van al uw producties en projecten een succes te maken.

T (038) 467 00 70
www.zalsman.nl

Drukken • Printen • ICT • Web2Print • Warehousing