

INDUSTRIE IN HASSELT TOT 1900

M.Buit- Kramer 1992

Een overzicht.

Hasselt was in de Middeleeuwen een welvarende stad.

Gelegen aan het Zwartewater, was het een ideale overslaghaven. Zeewaardige schepen, die van de Zuiderzee kwamen, losten hier hun lading. Ondiepe schepen, die ook op de ondiepe Vecht konden varen, namen daarop de lading over om die verder te vervoeren naar Bentheim, Twente of andere plaatsen. Of andersom natuurlijk, van Bentheim naar plaatsen aan de overzijde van de Zuiderzee. Ook plaatselijke producten, boter, vee of matten bijvoorbeeld, werden zo vervoerd.

Niet alleen over het water, ook over land lag Hasselt ideaal. Er waren twee wegen van het Duitse Emsgebied en Bentheim naar het noorden van ons land. De ene liep over Coevorden naar Groningen. De tweede volgde de oever van de Vecht, via Zwolle, Hasselt en de Stadsweg naar Staphorst, om via Meppel en Steenwijk meer naar Friesland te gaan. Een sleutelpositie dus, op een weg die links en rechts geflankeerd werd door venig, moerassig land. Voeg daarbij het vervoer van hannekemaaiers, die van + 1650 tot ongeveer 1800 in grote getale van Duitsland naar de Nederlanden trokken om 's zomers werk te zoeken en dus per schip de Zuiderzee over moesten. Een prima uitgangspositie dus voor veel welvaart. Maar er was wel een bezwaar. Want niet alleen Hasselt lag ideaal, ook Zwolle was een overslag— en passagiershaven. Ook Zwolle lag op de weg naar het noorden. En aan alles wat in Hasselt verhandeld werd, verdiende Zwolle niets. De basis voor een voortdurende vete tussen de twee steden. Hasselt werd er wel een Hanzestad mee.

In 1376 wordt Hasselt genoemd in een handvest van koning Waldemar van Denemarken als n van de Hanzesteden. Om die scheepvaart te bevorderen, kreeg Hasselt in 1328 vrijheid van Tol in Twenthe. Ook was er tolvrijheid in Kuinre.

Vreemde schepen, die Hasselt passeerden, moesten natuurlijk wel tol betalen. En ook het veer over het Zwartewater was een bron van inkomsten. Voeg daarbij het recht van weekmarkt, 3 jaarmarkten, een bedevaartsoord en stedelijke belasting, dan is het duidelijk dat Hasselt in principe de mogelijkheden in zich had zich tot een grote stad te ontwikkelen. In de Middeleeuwen was het ook een welvarende stad. Maar door oorlogen, politieke tegenwind uit Zwolle en het gemis aan stemrecht in de Staten van Overijssel, werd de situatie steeds moeilijker. Pas na de Franse tijd was de dominante positie van Zwolle voorbij. Maar toen was Hasselt al een schim van de welvarende stad in de Middeleeuwen. Handel werd gedreven in hout, steen granen, lijnzaad, boter en allerlei levende have, vooral varkens en schapen. In 1672 werd Hasselt stapelplaats voor Bentheimer steen. Ook de havenaccijns, een accijns op ingevoerde bieren, die in Hasselt werden overgeladen, vormde een bron van inkomsten.

Naarmate het Hanzeverbond minder belangrijk werd, nam het gewicht van de handel in agrarische goederen uit het omliggende platteland toe. Ook de positie van de markten van Hasselt. Niet alleen goederen uit Hasselt werden meegenomen. In 1729 protesteerden de boterhandelaren uit Hasselt. De schippers bleven zo lang laden in Genemuiden, dat ze te laat op de botermarkt in Amsterdam aankwamen.

Gilden waren er ook. De glazenmakers, schilders en timmerlieden waren sinds de 17e eeuw verenigd in het Sint Lucasgilde. Daarnaast waren er gilden voor schoenmakers, karveelschippers en bakkers. Ook de scheepsbouw ontwikkelde zich in Hasselt.

De laken industrie werd bedreven door in 1631 uitgeweken inwoners uit de Pfaltz. De kalkovens worden al in 1655 genoemd. Die profiteerden van de turfgraverijen uit de buurt, met name bij Nieuwleusen. De Beentjesgraven was heel geschikt voor de afvoer van turf. Dat was allemaal wel op betrekkelijk kleine schaal, want in 1795 werden er maar 10 turfdragers geteld bij de volkstelling. De grote klap voor de turfwinning kwam in 1809. Toen begon men met het graven van de Dedemsvaart.

Feit is, dat de economie opleefde toen de Dedemsvaart eenmaal in gebruik was. De turf werd via Hasselt naar open zee vervoerd. En daarmee ontwikkelde zich de industrie. Scheepswerven, zeilmakerijen, touwslagers, taanderijen en winkels voor scheepsartikelen bloeiden op. Ook de middenstand profiteerde mee, de bakkers, de kruideniers, de schoenmakers. Al die winkels werden gerund voor schippers en kolonisten, naast de stedelijke klanten.

In 1827 kwam een lang gekoesterde droom uit. De brug over het Zwartewater kwam er.

Maar die bracht niet, wat Hasselt er van verwachtte, want de nieuwe rijksweg werd aangelegd van Zwolle naar het noorden via Staphorst en Rouveen. En daarmee was het wegenknooppunt verdwenen. En ook de scheepvaart kreeg een klap. In 1819 kreeg Zwolle de Willemsvaart en toen in 1835 het Lichtmiskanaal werd aangelegd, van de Dedemsvaart naar de Vecht, verdween daarmee een deel van de scheepvaart.

En daarmee was Hasselt weer terug bij haar agrarische basis. En die is niet te onderschatten.

In 1842 werden 19.440 Nederlandse ponden boter en 225.000 Nederlandse ponden hooi verhandeld.

De hooihandel werd meer en weer verplaatst van Zwolle naar Hasselt en Genemuiden.

In 1842 was er een industrie, die naar die agrarische basis terug ging, 2 schelpkalkbranderijen, een calicot— weverij (fijne katoen), 12 biezenmatterijen, 3 sloopstimmerwerven, 5 blok-, pomp-, mast- en wieldraaierijen, 2 grutters, 3 klompenmakers, 1 koren- en pelmolen, 2 kuiperijen, 2 leerlooierijen, 1 zeilmakerij en taanderij, 2 olieververijen, 2 wagenmakers en 1 tabakskerverij. Om buiten Hasselt te komen waren er, behalve het veer op Amsterdam, verschillende mogelijkheden.

De marktschuit op Zwolle, de trekschuit op Kampen en Rouveen en de diligence op Zwolle en Zwartsluis, de opvolger van de diligencelijn Zwolle- Groningen, die al in 1665 begon. En natuurlijk voeren er boten vanaf Zwolle, Amsterdam, Harlingen, Rotterdam, Meppel, Assen en Steenwijk. Die voeren ook langs Hasselt. In het verleden waren er meer veren vanuit Hasselt. Er was sprake van veren op Lemmer en Hoorn.

In 1847 was er sprake van bedroevende berichten. De prijzen van biezen- en blokjesmatten (een specialiteit van Hasselt) is laag. De weverij van calicot staat stil, de kalkbranderijen hebben weinig werk door gebrek aan belangstelling. En na de ingebruikname van het Lichtmiskanaal zakt ook de scheepvaart op de Dedemsvaart, die Hasselt aandoet.

De markt van Hasselt is, op de boterhandel na, ingestort. En de hannekemaaiers blijven in grote getale thuis.

De Hasselters treuren, maar nemen weinig initiatief om daar verandering in te brengen.

De calicotweverij, waar in 1858 nog 8 mannen en 10 vrouwen werkten, werd in 1860 opgeheven.

Na 1850 werd de economische toestand gunstiger.

De boeren en de scheepswerven hadden goede dagen, net als de mattenmakers. Vooral de laatste bedrijfstak was heel conjunctuurgevoelig.

In 1867 waren er zelfs 18 biezen- en mattenmakerijen met 51 manlijke en 82 vrouwelijke arbeiders.

Rond 1900 deed de machine haar intrede.

De hooihandel was er vroeg bij. En van de handelaren schafte zich zo'n stoommachine aan.

De mattenmakerijen verdwenen en in de scheepvaart ging men van houten schepen over op metalen schepen.

In 1901 waren de volgende bedrijven in Hasselt:

1 stoomhooipers, 1 houtzaagmolen, 1 machine graanmalerij, 1 machine mast- en blokmakerij, 1 handhooipers, 2 kalkbranderijen, 1 koren- en pelmolen, 3 sloopstimmerwerven, 1 kuiperij, 2 mast- en blokmakerijen, 2 taanderijen 3 touwslagers, 3 zeilmakerijen. Al die bedrijven hadden tezamen 128 mensen in dienst.

Bron: Etiorapport 9.3.1950. Onderzoek naar de welvaartsbronnen van de gemeente Hasselt.