

## De Dedemsvaart als afvoer

De Dedemsvaart deed niet alleen dienst voor het verscheppen van turf en de aanvoer van materialen, meer nog diende het kanaal als afvoer van het vele water dat uit de veengebieden vrijkwam. De spons - het veen - werd door de turfwinning leeggeknepen en het water werd via de Dedemsvaart naar lager gelegen streken afgevoerd. De hoeveelheid water die vrij kwam was enorm en veel meer dan berekend.

Omstreeks het midden van de 18e eeuw trad een klimaatsverbetering op die gepaard ging met een meer westelijke windrichting. Dat bracht extra neerslag met zich mee, zodat de Dedemsvaart nóg meer water moest afvoeren.

### Sponturfwijk

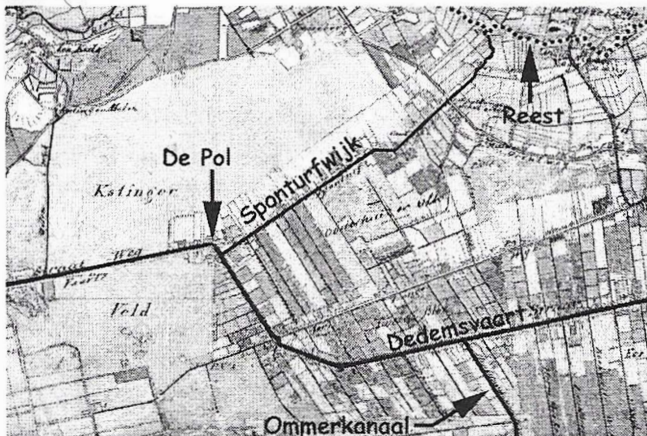
Al tijdens het graven ondervond Van Dedem problemen met het water. De hoeveelheid veenwater die door een netwerk van wijken en kleinere kanalen uit het veen vloeide was zo groot dat de vaart het maar met moeite kon verwerken. Zelfs de scheepvaart had hinder van de sterke stroming! Ter ontlasting van de Dedemsvaart werd een kanaaltje gegraven naar

de Reest - de Sponturfwijk - waarmee het probleem voorlopig even opgelost was. De Sponturfwijk (eerder Schotkampswijk) kon 2 M3 water per seconde (!) op de Reest lozen. Omdat de capaciteit van de Reest daarop niet berekend was, ontstonden uitgebreide overstromingen. Met het vorderen van de verveningen namen de klachten over de overstromingen in het Reestdal toe. De Provincie Overijssel, sinds 1845 eigenaar, hield vast aan het door Van Dedem verworven recht, om via de Schotkampswijk water naar de Reest af te voeren.

### Het Ommerkanaal

De Staten van Overijssel stelden de kwestie in 1851 en 1852 aan de orde. Men besloot een ontlastingskanaal aan te leggen naar de Vecht in Ommen. Dit Ommerkanaal werd echter pas in 1865-1866 gerealiseerd.

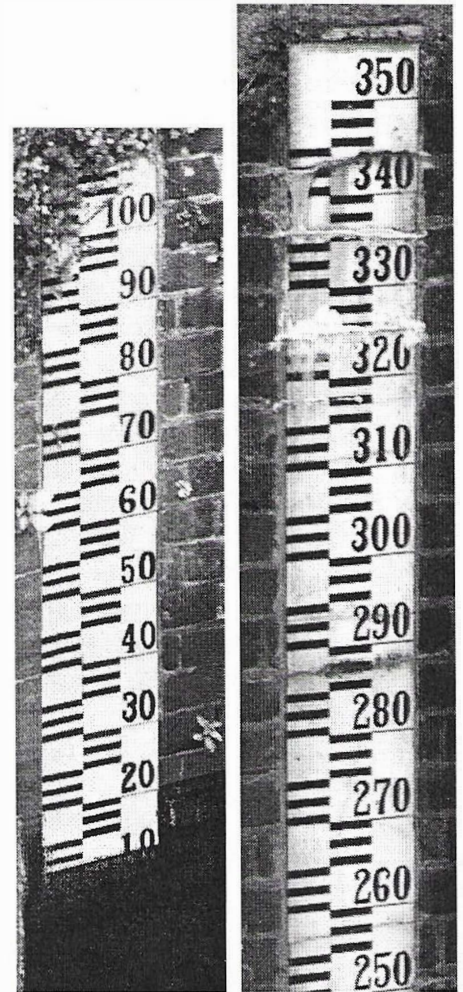
Het kanaal was eveneens bedoeld voor het reguleren van het waterpeil op de Dedemsvaart. Soms was er zo'n sterke stroming naar de Vecht dat vooral schippers van kleinere schepen moesten opletten dat hun schip niet met de stroming mee het Ommerkanaal indraaide wanneer ze vaart minderden of moesten wachten voor de brug.



Aansluiting op de Reest (topografie militaire kaart de Man 1851).

### Een stuw

Om schepen een kortere route naar Hasselt te bieden, werd in 1854 een stuw in de Vecht gebouwd. Die had tot doel het water vast te houden. Op deze manier kon tijdens droge periodes voldoende water worden afgevoerd naar de De-



De peilschaal aan de ingang van de Hasselter gracht.

demsvaart die daardoor bevaarbaar bleef. Echter, bij droog weer stond ook het Vechtwater laag, zodat dit weinig soulaas bood.

### Afbuiging

Bij De Pol, tussen Balkbrug en de latere plaats Dedemsvaart, week het kanaal af naar het zuiden. Het zou anders te dicht bij de Reest komen te liggen. Dat zou nog meer wateroverlast kunnen veroorzaken. Daarnaast was er slechts een geringe hoeveelheid veen te winnen.

### Sluizen

Bij Ane, waar de Dedemsvaart eindigt, probeerde men het water op een peil van 8,97 m + AP te

houden. De krant schreef hierover: "Gelukkig dat men door voeding uit de rivier de Vecht, te Ane, door middel eener stuw aldaar, genoegzaam peil van water in dit kanaal weet te erlangen voor eene ongehinderde scheepvaart". In Hasselt stond het water bij hoog peil op 0,14 + AP: een verval van 8,83 meter. Het waterpeil werd door middel van sluisen op hoogte gehouden en geleidelijk verlaagd zodat er overal genoeg water in het kanaal zou blijven staan voor de scheepvaart. In totaal heeft men daarvoor acht sluisen gebouwd. 's Winters werd het water op peil gehouden door het uitstromende veenwater. In warme zomers echter werd het peil in de vaart door de geringere wateraanvoer, problematisch. Hiervoor werd een oplossing gezocht in het Vechtwater (zie boven).

#### Coevorden

In de concessie die Van Dedem kreeg was de beperking opgeno-

men dat hij met zijn kanaal de grens met Drenthe niet mocht overschrijden.

Ook mocht het kanaal geen verbinding maken met de Grote en de Kleine Vecht. In die tijd liet de afwatering van Coevorden nogal te wensen over. Dat zou verholpen kunnen worden door het graven van een kanaal naar de Dedemsvaart. Dat was voor Drenthe evenwel een schrikbeeld. Hun turf zou afgevoerd worden door Overijssel, die daar ook de vruchten van zou plukken. Drenthe had overigens alle reden tot argwaan. Toen in 1845 het kanaal werd verkocht, kwamen het Rijk en eigenaren overeen dat er vanuit Coevorden een kanaal naar de Dedemsvaart zou worden aangelegd. Deze bepaling sprak de Staten van Overijssel bijzonder aan, ze zagen het al helemaal voor zich; na Coevorden kon het kanaal via Schoonebeek doorgetrokken worden naar de Eems. Daarmee zou de scheepvaartverbinding tussen Duitsland en de Zuiderzee

een feit zijn: dat zou veel geld opleveren!

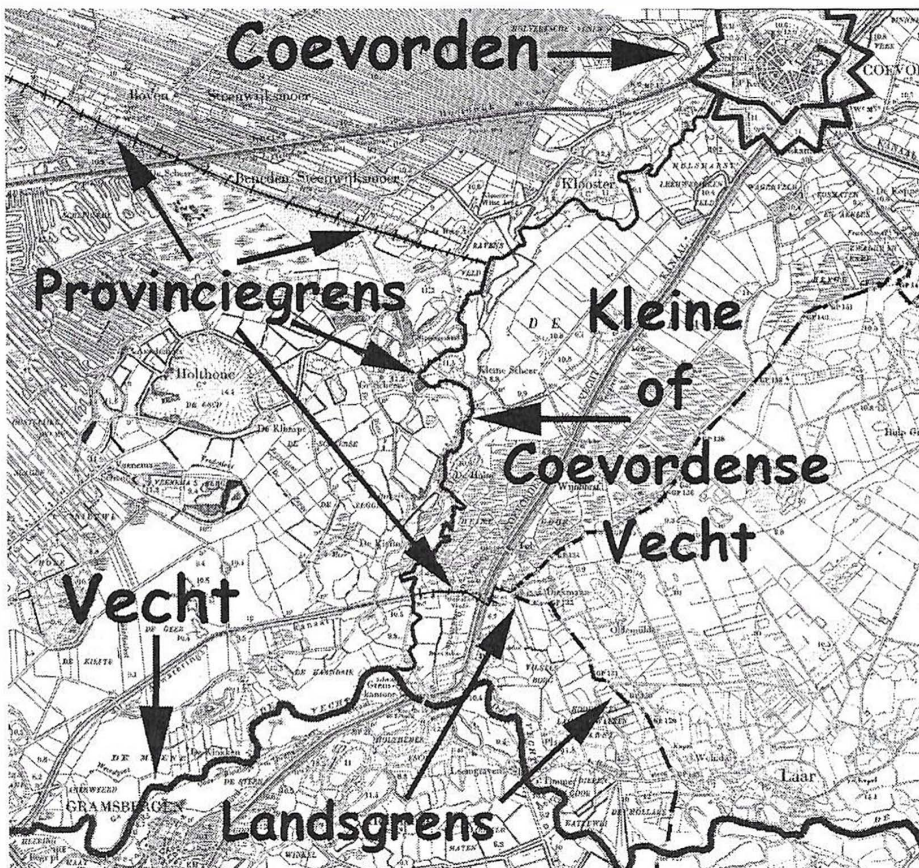
De ontwikkelingen waren duidelijk. In 1846 zonden 117 ingezetenen van Coevorden een petitie naar de koning waarin ze een verbinding met de Dedemsvaart bepleiten. Niet alleen de scheepvaart, meer nog de afwatering van de stad baarde hun zorgen. De Dedemsvaart zou een uitweg kunnen bieden voor het overtollige water. Op dat laatste strandde hun verzoek. De klachten over de overlast van het water op de Dedemsvaart waren zó groot dat men de terechte conclusie trok dat het kanaal niet nóg meer water aankon. De verbinding met de Reest - de Sponturfwijk - zorgde al voor genoeg wateroverlast in het stroomgebied van de Reest. Bovendien waren de klachten van de landbouwers rond de Dedemsvaart niet van de lucht: het kanaal Coevorden naar de Dedemsvaart ging dan ook niet door.

#### Afvoer

In de ontgonnen veengebieden werden de dalgronden gecultiveerd en kwam landbouw tot stand. De akkerbouwers in de oostelijk gelegen gebieden zorgden voor een goede waterafvoer. Daardoor waren ze hun water snel kwijt. Werd het 'landbouwwater' aanvankelijk op de Vecht geloosd, vanaf de aanleg van de Dedemsvaart ging de afvoer via dat kanaal.

#### Afwatering via Hasselt

Duizenden hectaren veen en landbouwgrond loosden hun water via sloten, tochten en wijken op de Dedemsvaart. Bij regen stond het waterpeil in het kanaal daardoor steevast te hoog. Al dat water moest via de Hasselter stadsgracht gespuid worden. Omdat de openingen van Sluis No. 1 en de sluis in Hasselt gering van afmetingen waren en er onophoudelijk geschut moest worden kreeg het water onvoldoende gelegenheid af te vloeien naar het Zwartewater.



Begrenzing van de Dedemsvaart (topografie militaire kaart Bonneblad Coevorden)

In 1858 schreef de courant: "De levendigheid der scheepvaart is dezer dagen op dit kanaal zoo groot dat de sluizen bijna aanhoudend bezig zijn de vaartuigen op te nemen". De hoeveelheid af te voeren water was zo groot dat schippers in Hasselt regelmatig klaagden over de sterke stroming in de stadsgracht! Stroomopwaarts zal het waarschijnlijk niet veel beter geweest zijn. In het belang van de scheepvaart werd het water overigens vastgehouden tot een peil van 0,10 M + A.P. Dat was voor de afwatering feitelijk te hoog. De landbouw werd door het vasthouden van het water behoorlijk belemmerd. Het peil in de Dedemsvaart bleef dus onverminderd hoog en de afvoer van het bovenwater was daarom ronduit slecht te noemen.

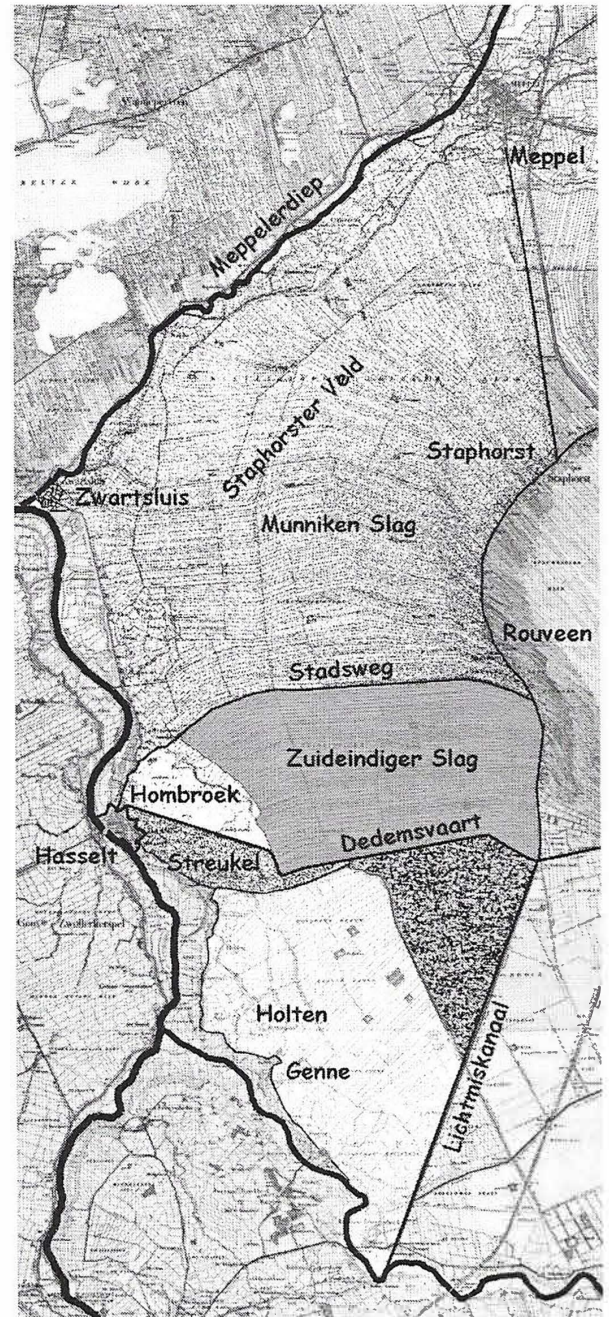
### Boeren met natte voeten

Landbouwers ten oosten van de stad murmureerden al lange tijd over het hoge waterpeil in de Dedemsvaart en de slechte afwatering. Als gevolg daarvan stonden hun landerijen geregeld blank. Slechts een relatief smal dijkje ter weerszijden van de Dedemsvaart moest het water tegenhouden. De kruin van dit drie meter brede dijkje, dat ook dienst deed als jaagpad, hoefde slechts 30 cm boven het peil van het 'winterwater' uit te steken. Maar vaak was de hoogte van het dijkje niet in orde. Tijdens de watersnood van 1825 werd de zuidelijke dijk van de Dedemsvaart tussen Hasselt en de Lichtmis grotendeels weggespoeld, terwijl de noordelijke wal zwaar beschadigd raakte. Omdat

Baron Van Dedem geen geld meer had, werd slechts het hoogstnoodzakelijke gerepareerd. In 1831 lag de noordelijke wal op sommige plaatsen wel 10 cm te laag. De dijkjes stroomden over, waardoor de landerijen onder water liepen en de boeren met de strop bleven zitten. Bovendien konden ze zolang de Dedemsvaart hoger lag dan hun landerijen, hun water niet lozen op de vaart. Geen wonder dat de agrariërs steen en been klaagden. In september 1897 richtten ze een brief met hun bezwaren aan de Provinciale Staten. 64 landbouwers ondertekenden dit schrijven. Ze verzochten de Staten te besluiten tot verbetering van de Dedemsvaart en het Lichtmiskanaal zoals dat op de zomervergadering door Gedeputeerde Staten was voorgesteld. "Daardoor zal er een betere waterafvoer van de landerijen tot stand komen en eindelijk zal worden tegemoet gekomen aan hun klachten tegen het overgrote waterbezwaar jaren en jaren geuit."

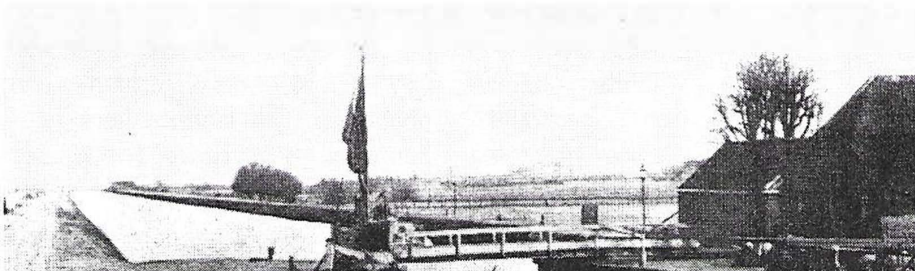
### Staphorsterveld en Hombroek

In het gebied begrensd door het

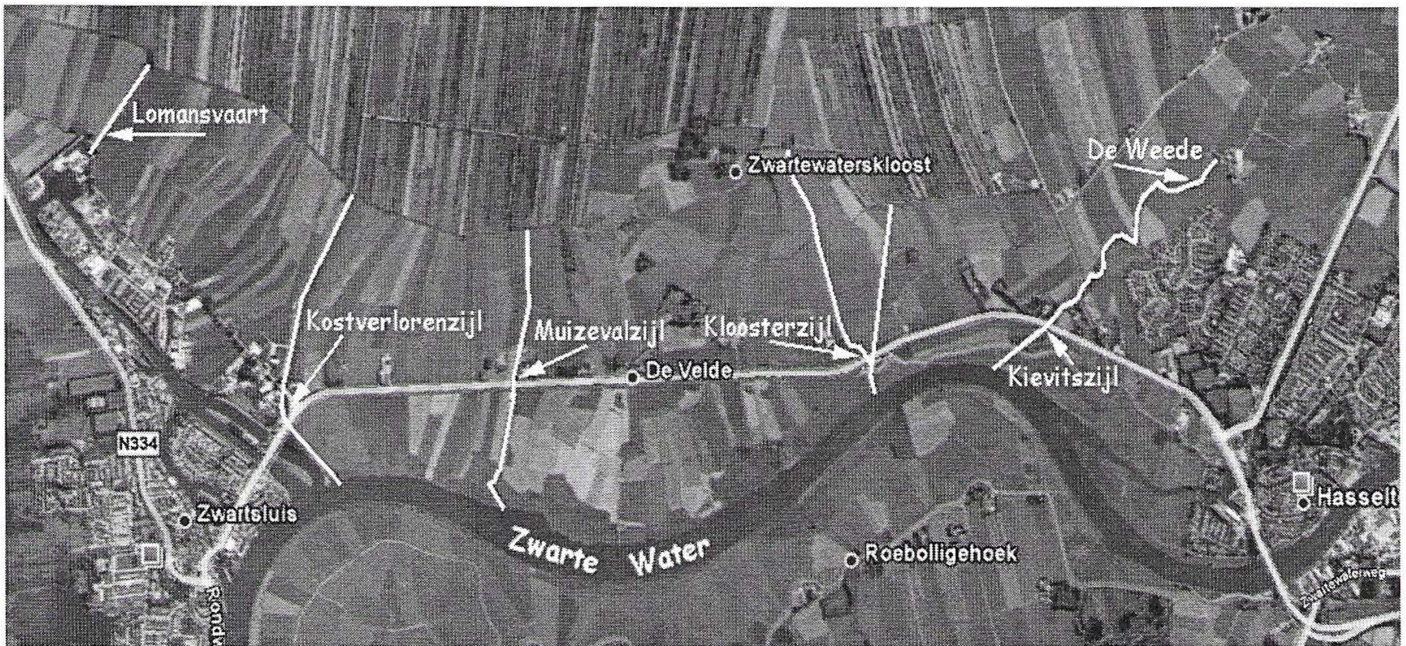


*Gebiedsindeling Meppel, Zwartsluis en Hasselt (samenstelling diverse kaarten).*

Zwartewater, Meppelerdiep, Staphorst, Rouveen en de Dedemsvaart (het Staphorster Veld) was de waterhuishouding ook al jaren ondeugdelijk. De afvoer van water ging via zijlen en wanneer het buitenwater hoog stond kon er niet op het Meppelerdiep of Zwartewater geloosd worden. Bij hoge waterstand van het buitenwater bleven de zijlen gesloten; vooral 's winters kwam dat regelmatig voor. Regen, toevoer van bovenwater en het niet afvloeien van het overtollige water maakten de waterstand hoger en hoger. Als



*Op deze foto van Sluis I in Streukel is goed te zien dat de landerijen beduidend lager liggen dat het waterpeil van de Dedemsvaart.*



Een overzicht van de zijlen via Google Earth en diverse kaarten.

gevolg daarvan stonden de laag gelegen landerijen regelmatig blank. De landbouwers waren daardoor lange tijd niet in staat hun landerijen te betreden laat staan te bewerken. Het gevolg was dat het vee er niet kon weiden en hooilanden niet werden benut. Ook stormen zorgden voor overlast; dan stonden grote delen van het gebied blank. Het gebied tussen de Zwartewaterdijk, de 'Stadsweg', de 'Holtrustweg' en de Dedemsvaart (het Hombroek) had eveneens geregeld last van hoog water. Via 'De Weede' en de sloot naast de Stadsweg werd het overtollige water naar het

Kievitszijl afgevoerd. Bovendien kende het gebied enkele tochtsloten die hun water op de Stadsgrachten van Hasselt loosden.

#### Concordia

In september 1888 sprak de Raad over het water op de landerijen van de Gasthuiskoeweide. Ter plekke werd een onderzoek ingesteld en gekeken naar de noodzaak van een duiker. De wateroverlast bleek te wijten aan het niet uitbaggeren van de sloten. Als oplossing werd rond het land een kade aangelegd. In februari 1889 werd de klus aanbesteed. Harservoort was met f 32,- de laagste inschrijver. Nadat de kade voltooid was, had

(weer) onder water en zorgde de kade ervoor dat het water niet weg kon. Wellicht heeft de pachter daarom gaten gestoken om het water te lozen.

De kades werden goed aangelegd én waterdicht, want in november 1889 vroeg "ijsclub 'Concordia' om de Gasthuiskoeweide onder water te mogen zetten en bij voldoende sterkte van het ijs de beschikking over dat terrein te mogen hebben voor een eventueel ijsfeest."

#### Blijvende bezwaren

De bezwaren waren geen incidenten meer, ze waren veelvuldig en werden structureel. Dat er ongerief was voor boeren wier landerijen onder water stond werd wel onderkend, maar omdat de klachten er altijd waren, verflauwde de aandacht: de protesten leken niet serieus genomen te worden.

#### Een petitie

Na de allesoverheersende storm van 1825 blééf de waterafvoer een probleem. De landbouwers hadden met recht reden tot klagen. Met een flinke westenwind stuwde het buitenwater op zodat de zijlen niet konden spuien. Bij een flinke storm liep het water zelfs over de dijken de landerijen in. Daarnaast bleef het water van de



Het gebied van het Hombroek (militaire kaart 1851, tekening W.B. Bunnik, nationaal archief).

de pachter in m e i "eigendunkelijk 10 gaten gemaakt in de Kade om dat perceel der Gasthuiskoeweide. De veldwachter heeft hem gemaand dit te herstellen. De Pachter heeft zich hier tegen op ongepaste wijze verzet." Waarschijnlijk stond het land

Dedemsvaart hun weilanden binnenstromen. De landbouwgrond verwilderde daardoor snel. Herhaaldelijk kreeg de plaatselijke en regionale overheid verzoeken tot verbetering van de waterafvoer. Ook Van Dedem werd met deze klachten geconfronteerd. Zijn financiële positie was - net in deze tijd - niet sterk en de problemen waren hem boven het hoofd gegroeid (1826 verkoop kanaal). Toen in 1845 het kanaal definitief in handen van de Provincie overging gebeurde er nog steeds niets, ook de Provincie zat op zwart zaad; het kanaal was hun min of meer opgedrongen.

Zware regenval in 1829 zorgde opnieuw voor extra aanvoer van bovenwater. In september 1829 zochten de 'ingelanden' van Streukel en Hombroek het 'hogerop'. Samen met de Hasselter gemeentesecretaris, Gerrit Freislich, stuurden ze een petitie aan Koning Willem I met het dringende verzoek tot verbetering van de waterhuishouding in hun gebied. Ze deden daarin voorstellen om overlast van de Dedemsvaart te voorkomen en te beperken. "De dijken langs de Dedemsvaart moeten verhoogd", zo betoogden ze. Naast de vaart wilden ze een 'leidsloot' graven voor een versnelde afvoer van overtollig water. Verder verzochten ze de oude dijsloot bij het Erfgenamenbrugje

met de Zeegraven te verenigen. Bovendien bepleitten ze de aanleg van een schutsluisje in het Erfgenamenwegje.

#### Resultaat petitie

De watersnoodramp van 1825 en de petitie van de ingelanden in 1829, leidde in 1831 tot het instellen van een speciale commissie die het verbeteren van de waterbeheersing als taak kreeg. Hun werkgebied omvatte bij benadering de omvang van het huidige 'Staphorsterveld'. Waterafvoer en waterkering kregen nu duidelijk meer aandacht. Vooral in het begin ging de commissie voortvarend te werk. In deze tijd werden zijlen en hoofdwaterleidingen aangelegd en verbeterd (1836).

#### Verdeeldheid

Na 1838 verminderden de werkzaamheden sterk. Gebrek aan coördinatie en daadkracht naast een voortdurende strijd over de verdeling van kosten stonden een adequate aanpak in de weg. Bovendien ontbraken de financiële middelen. De commissie was tot april 1842 in functie. Daarna nam het bestuur van het Tweede Dijkdistrict de taken over.

#### Het Tweede dijkdistrict.

De overheid had de verantwoording over de waterlopen en dijken in districten verdeeld. In 1836 werd het Tweede dijkdistrict op-

gericht. Met de opheffing in 1842 van de na 1825 langzaam samengesmolten drie 'Hasselter Schouwen', schoven de meeste bestuursleden door naar het bestuur van het Tweede Dijkdistrict. Net als vandaag de dag vond je ook toen dezelfde bestuurders in meerdere, al dan niet betaalde, functies: er is niets nieuws onder de zon.

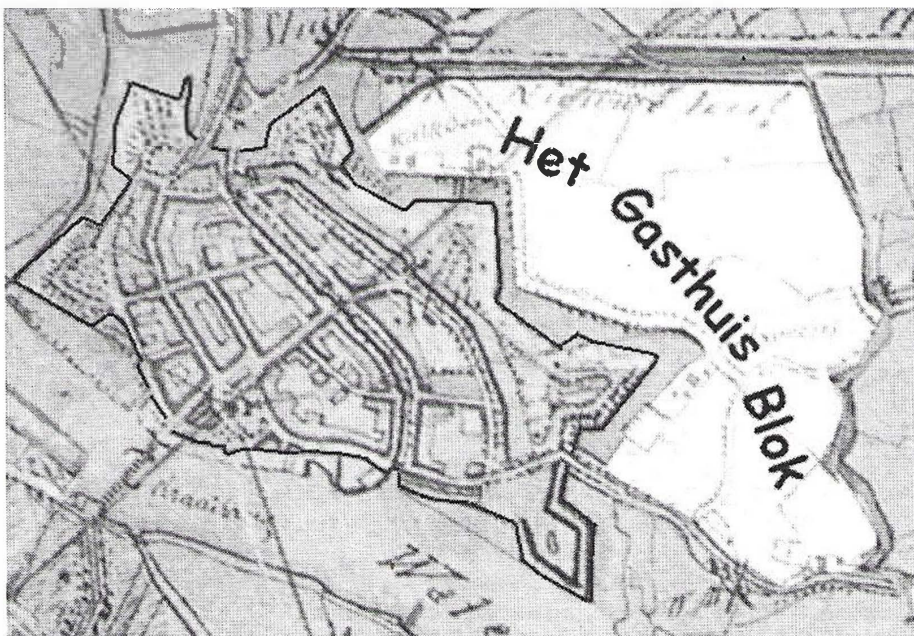
#### De Dedemsvaart geveild

Door gebrek aan liquide middelen was Baron van Dedem in 1845 gedwongen zijn kanaal en ontginningen te verkopen. Het kanaal kon niet meer geëxploiteerd worden en de Dedemsvaart 'met aanhorigheden' kwam onder de hamer. De onderneming werd openbaar geveild en de provincie Overijssel werd (min of meer gedwongen) eigenaar voor het bedrag van f 455.554,17½.

#### Onderhoud

Hiermee was de provincie in bezit gekomen van een belangrijk vaarwater. Eigen personeel om onderhoud aan de vaart te verrichten had men (nog) niet in dienst. Na aankoop van de vaart besloten Provinciale Staten tot het aanstellen van een hoofdopzichter met de status van Provinciaal ambtenaar. Dat was ook wel nodig want jarenlang was het kanaal en z'n kaden, sluisen en bruggen, verwaarloosd. Daardoor verkeerde de Dedemsvaart in zeer slechte staat. Onderhoud aan de waterweg bleef echter ook nu achterwege. Op 18 december 1845 werd dhr. Breukel benoemd tot "Hoofdopzigter bij de Dedemsvaart". Het toezicht op het kanaal met bruggen, sluisen en de nodige aftakkingen en wijken was een gigantische klus voor één persoon. Kwam hij aanvankelijk te voet, in 1846 werd hem een paard ter beschikking gesteld zodat zijn actieradius groter werd.

Om de wallen te beschermen kreeg Breukel opdracht streng toe te zien op de naleving van het



provinciale reglement voor de Dedemsvaart. De Hasselter scheepsjager Jan van Dijk was het eerste slachtoffer. Hij had de euvlele moed zijn paard te laten weiden aan de hooiweg naar de Lichtmis en kreeg daarvoor een proces-verbaal. Hij kreeg f 2,00 boete of moest één dag het gevang in. Zo! Het duurde uiteindelijk tot 1882 voordat er een eigen provinciale 'waterstaat' kwam.

### Waterschappen

Sinds de watersnoodramp van 1825 werkten de 'Hasselter Marke Schouw', de 'Hasselter Kerspel Schouw' en de 'Schouwe De Velde' meer en meer samen en hadden ze al een gezamenlijke kas. Ze vormden in 1833 een nieuw bestuur: het 'Bestuur der Hasselter dijken'. Het was een tussenfase naar het tweede dijkdistrict in 1836. Deze schouwen waren de voorlopers van de latere waterschappen. Ze droegen verantwoording voor het onderhoud van dijken, vaarten, sluizen en wegen. Regelmatig werd er schouw gehouden. Dan kwamen de opzieners langs om de stand van zaken in ogenschouw te nemen. In 1836 werd het Tweede Dijkdistrict ingesteld, hiermee was het bestuur van de Hasselter dijken opgeheven. Het derde dijkdistrict liep langs de kaden ten Zuiden van de Dedemsvaart en de Buitengracht tot het begin van de Stenen dijk. Het vierde dijkdistrict was Mastenbroek.

In het laatste kwart van de 19e eeuw werd tot opheffing van de districten besloten en ontstonden de waterschappen zoals wij die tot voor kort kenden.

### "Olde Maten"

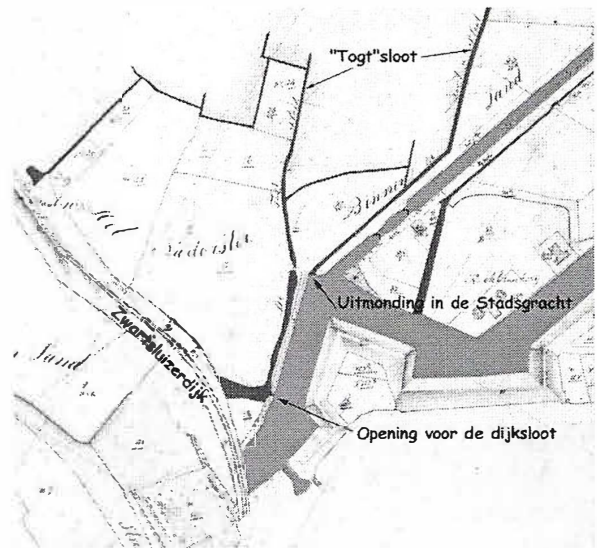
Tussen 1833 en 1859 werden de "Olde Maten" verveend. De sloten in dit gebied bestonden uit, smalle greppels en dichtgegroeide geultjes. Ze konden het water onvoldoende afvoeren. Uit de slootbodems en slootwallen werd veen gehaald waardoor die breder

en dieper werden. Daardoor vloeide het water sneller af. Ook werden de waterleidingen naar de zijlen verbeterd, uitgediept en vooral verlengd. Dat betrof: de Kosteverlorenzijlstreng, de Muizevalstreng en de Kloosterzijlstreng. Hoewel niet afdoende, was het wel een verbetering.

### Dichting van 'het lek'

Het Hombroek loosde zijn water op de Dedemsvaart. Maar omdat die steeds te hoog stond liep het water uit de Dedemsvaart het Hombroek binnen. Daarom werd de opening in de noordelijke dijk van de Dedemsvaart (bij het Erfgenamenwegje) gedicht, zodat hierlangs geen water het Hom-

broek kon binnenstromen. Helaas was dit niet voldoende; het water kwam via de dijsloot het Hombroek toch nog binnen. Hiervoor moest ook nog een oplossing gevonden worden.



De lekken in het Hombroek, kadaster 1811-1832 Hasselt sectie A, blad 1).

1. *Atlas of Dutch water cities* Door: Fransje Hooimeijer, Meyer, Han Meyer, Arjan Nienhuis, Adriaan Geuze ([http://books.google.nl/books?id=unmFrAvpjuLC&pg=PT29&lpg=PT29&dq=%22dat+de+wind+in+1940+vergeleken+met+1700+minder%22&source=bl&ots=Q1\\_E7Ozsmn&sig=xZIsC0slELBast9O\\_xVW86FISMyyw&hl=nl&ei=RpVWaSd6DMyp-gbottmUCQ&sa=X&oi=book\\_result&resnum=1&ct=result](http://books.google.nl/books?id=unmFrAvpjuLC&pg=PT29&lpg=PT29&dq=%22dat+de+wind+in+1940+vergeleken+met+1700+minder%22&source=bl&ots=Q1_E7Ozsmn&sig=xZIsC0slELBast9O_xVW86FISMyyw&hl=nl&ei=RpVWaSd6DMyp-gbottmUCQ&sa=X&oi=book_result&resnum=1&ct=result))
2. *De geschiedenis gaat verder (200 jaar Avereest)* Door: Bertus Drent. [http://www.200jaaravereest.nl/Artikelen/oudetijden/Bertus\\_Drent\\_2.html](http://www.200jaaravereest.nl/Artikelen/oudetijden/Bertus_Drent_2.html)
3. <http://www.hidaba.nl/bijlagenoud/4ereest-09.htm>
4. <http://www.hidaba.nl/bijlagenoud/4ereest-09.htm>
5. [http://www.geocaching.com/seek/cache\\_details.aspx?guid=a3910e2f-6b23-4e58-9c81-46a6802a892c](http://www.geocaching.com/seek/cache_details.aspx?guid=a3910e2f-6b23-4e58-9c81-46a6802a892c)
6. *Dordrechtse Courant 2 september 1858*
7. *"De Overijsselsche Wateren.* Door Willem Staring en T.J. Stieltjes, Luitenants der Artillerie. Gedrukt bij J.J. Tijl te Zwolle". 1848. [http://www.dbnl.org/tekst/\\_gid001185101\\_01/\\_gid001185101\\_01\\_0002.htm](http://www.dbnl.org/tekst/_gid001185101_01/_gid001185101_01_0002.htm)
8. *De dreiging van de Dedemsvaart.* <http://www.coevorden.nl/web/show/id=190885>
9. *Dordrechtse Courant 2 september 1858*
10. *Provinciale & Zwolsche courant Dinsdag 10-07-1900*
11. *Provinciale Overijsselsche en Zwolsche Courant maandag 20-09-1897*
12. *Zijl.* Een "Zijl" is een ander woord voor spuisluis. In het dialect wordt dit doorgaans als 'ziel' uitgesproken. Het woord is verwant aan 'sijpelen'; wat doorlaten van water betekent. Van oorsprong is een zijl niets anders dan een terugslagklep in de dijk, die bij laagwater wordt opgedrukt door het hogere binnenwater. Tijdens hoogwater drukt het buitenwater de klep vervolgens weer dicht. Typerend is de benaming "uitvliet" die voor bijvoorbeeld voor de Muizevalstreng gebezigd werd. In Nederland zijn vrijwel alle zijlen vervangen door gemalen. Veel plaatsen ontleen hun naam aan deze zijlen.
13. *B&W Hasselt 04-09-1888 No.29*
14. *B&W Hasselt 08-09-1888 No.31*
15. *B&W 05-02-1889 No.4*
16. *Raad 03-05-1889 No.9, 74*
17. *B&W 30-11-1889 No.36. Raad 27-12-1889 No.23, 163*
18. [www.coevorden.nl/web/show/id=190867](http://www.coevorden.nl/web/show/id=190867)
19. *De vervening in de Olde Maten van Rouveen (1833-1859) van J.B.A. Gloerich*
20. [www.hvavereest.nl/bijlagenoud/breukel.htm](http://www.hvavereest.nl/bijlagenoud/breukel.htm)
21. *S.J.H. Beukel, hoofdopzichter der Dedemsvaart.* <http://www.hvavereest.nl/bijlagenoud/breukel.htm>, H. van Bommel. (Overgenomen uit: Transistor 1975)