ZWOLLE-IJSSELKANAAL 50 JAAR

tekst en foto's: Geri van Ittersum

Het Zwolle-IJsselkanaal is een kanaal bij Zwolle, dat het Zwarte Water met de rivier de IJssel verbindt. Het kanaal kan als de opvolger van de Willemsvaart worden gezien. In 1960/1961 is men begonnen met het graven van het Zwolle-IJsselkanaal. Dit werd gedaan om, na het uitbreiden van de wijk Holtenbroek, het nieuwe industriegebied langs het Zwarte Water beter te ontsluiten. Het kanaal werd op 7 december 1964 officieel geopend

Zwolle-IJsselkanaal Gegevens

- Verbinding tussen IJssel en Zwarte Water
- Ouderdom: 50 jaar
- Lengte: 3,0 km
- CEMT klasse: Va
- Beheerder: Rijkswaterstaat Oost –Nederland, district Noord
- Aantal bruggen: 5 (1 beweegbare, 4 vaste)
- Aantal sluizen: 1

Fragment van de Waterkaart van de ANWB.

Bij het lezen van de titel van dit stuk zullen sommige mensen zich afvragen: Zwolle is toch een van de Hanzesteden aan de IJssel, waarom is er dan een kanaal nodig. Dat Zwolle een oude Hanzestad is klopt, maar het lag en ligt nog steeds aan het Zwarte Water. Zwolle heeft wel eeuwenlang een verbinding met de IJssel nagestreefd. Is dat dan pas 50 jaar geleden gelukt zult u zich vervolgens afvragen. Nee, want het Zwolle-IJsselkanaal is de opvolger van de Willemsvaart, die 200 jaar geleden werd gegraven tussen de IJssel en de stadsgracht van Zwolle. Dit artikel is dan ook deels het verhaal van de Willemsvaart. Wat weinigen weten, is dat de Koninklijke Schippersvereniging Schuttevaer zijn ontstaan dankt aan de aspiraties van Zwolle om "aan zee" te liggen. Het kanaal is maar kort, de geschiedenis daarentegen is lang.

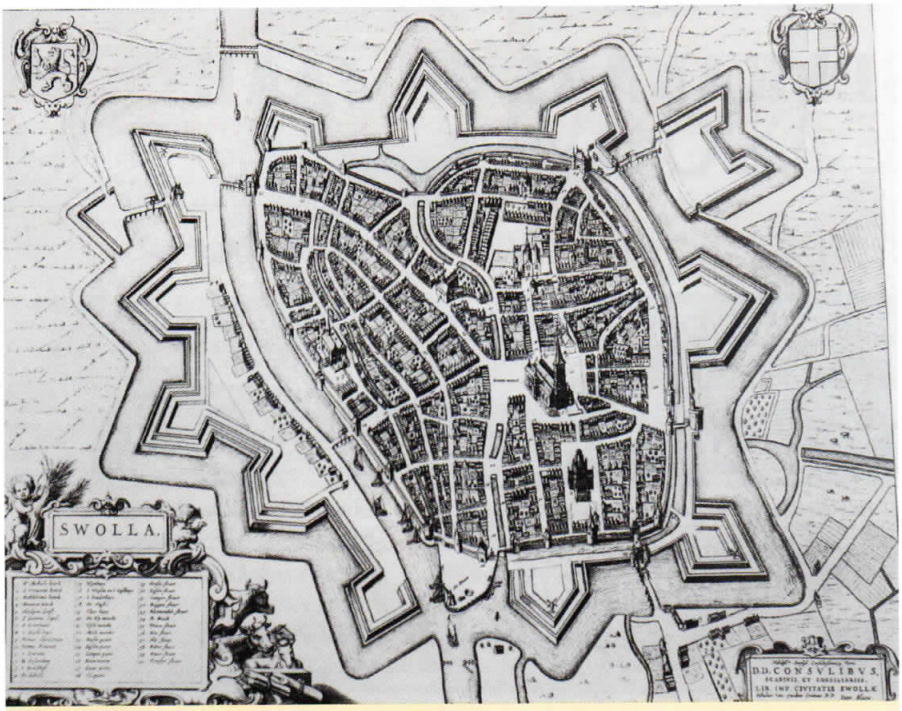
HANZESTAD AAN HET ZWARTE WATER

Zwolle is ontstaan vanuit een nederzetting op een zandrug in de moerassen tussen IJssel en Vecht. In 1230 verkreeg het stadsrechten en in 1407 trad het toe tot de Hanze (zie kader). Zwolle was toen een belangrijk handelsknooppunt, omdat het zowel toegang had tot de Zuiderzee via het Zwarte Water als tot Duitsland via de Vecht. De 15-de eeuw was voor Zwolle een Gouden Eeuw. Het Zwarte Water was toen ook een betrouwbaarder vaarwater dan de IJssel, die regelmatig verzandde. De eerste handelskades lagen binnen de stadsmuren aan een niet meer bestaand zijriviertje van het Zwarte Water: de Grote Aa (op de plaats van de huidige Melkmarkt). Later werd op het Rodetorenplein een havenkade aangelegd, net buiten de stadsmuur aan het Zwarte Water. Dit water oogt weliswaar zwart, maar dat is toch niet de reden voor

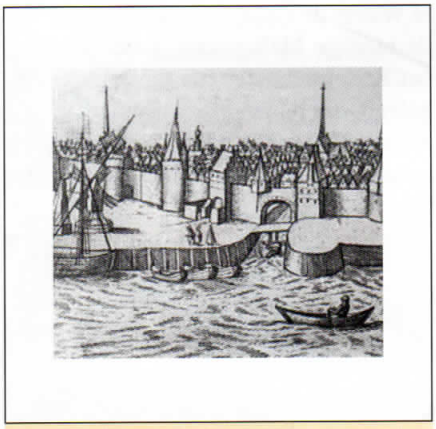
De Hanze

De Hanze is ontstaan in de 12-de eeuw als een samenwerkingsverband in tussen kooplieden in Duitsland met als doel was om de handel te beschermen, voornamelijk rond de Oostzee. Later werd het een verbond van handelssteden en werd ook de Noordzee er bij betrokken. De eerste bijeenkomst vond plaats in Lübeck. Tijdens het hoogtepunt van de Hanze in de 15-de eeuw waren er ca 200 steden aangesloten. Deze steden probeerden een monopoliepositie te verwerven in het handelsverkeer in de regio. Dat stuitte natuurlijk op verzet van andere steden, vooral uit Holland, dat uitgesloten werd van de Hanze. In de 16-de eeuw verzwakte het Hanzeverband onder meer door oorlogen, het vooropstellen van het eigenbelang van de steden en ook de opkomst van Amsterdam als handelscentrum. Het verband bloedde langzaam dood, maar het duurde nog tot 1862 voordat het werd opgeheven.

Bron kaart: "Kaart Hanzesteden en handelsroutes" by Doc Brown - eigen werk.



Kaart uit 1649 van Blaeu. Het Noorden is links. Het Zwarte Water stroomt van links boven door de omwalling van de stad naar midden onder.



Rodetorenplein anno 1580 (auteur onbekend). Links het Rodetorenplein met kade, in het midden de doorvaart naar de Grote Aa.

de naamgeving. Die is vermoedelijk afgeleid van zwet, dat grens betekent.

VERGEEFSE POGINGEN

Zwolle had weliswaar een goede verbinding met de Zuiderzee en daarmee met het Noorden en Westen van het land, maar het ontbreken van een verbinding met het Zuiden van het land via de IJssel werd steeds meer als een gemis ervaren. Al in de 15-de eeuw werden plannen gemaakt, maar steeds stuitte men op weerstand van andere Hanzesteden. Vooral Kampen lag dwars, want de stad zou inkomsten mislopen als de schepen via Zwolle naar de Zuiderzee zouden varen. De Kampenaren kregen de steun van de Bisschop van Utrecht. Ook pogingen in de daaropvolgende eeuwen werden telkens succesvol gedwarsboomd. Pas in 1809 gaf koning Lodewijk Napoleon toestemming het kanaal aan te leggen. De vreugde was echter kort, want het graafwerk moest worden stilgelegd toen keizer Napoleon na de inlijving van Nederland de betalingen introk. Uiteindelijk gaf koning Willem I in 1818 toestemming het kanaal te voltooien.

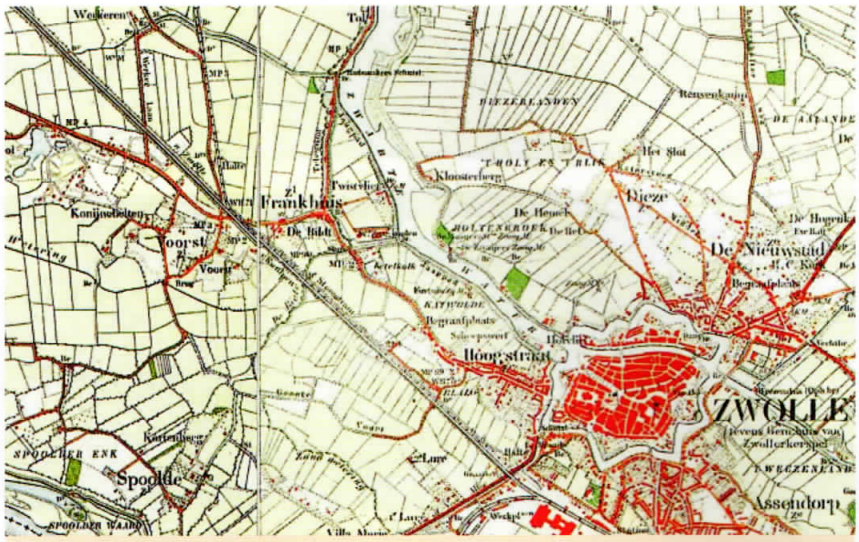
EINDELIJK EEN VERBINDING

Op de verjaardag van koning Willem I, 25 augustus 1819, werd het naar hem genoemde kanaal geopend. Het kanaal liep van het Katerveer (vlakbij de huidige IJsselbrug in de A27) langs de Veerallee rechtdoor naar de stadsgracht waar een nieuwe haven werd aangelegd. Er werd meteen druk gebruik gemaakt van het kanaal. In 1820 passeerden er 1785 zompen, 1405 geboeide pramen, 323 praamschuiten, 237 kofjes, 195 roeischuiten en 188 beurtschepen. Het gemiddelde laadvermogen bedroeg toen 37 ton. Het laadvermogen nam in die jaren snel toe en al gauw bleek het kanaal te klein. In 1872 werd het kanaal dan ook verbreed en verdiept. Er kwam een grotere sluis naast de bestaande en ook werd de monding in de stadsgracht ca 150 meter naar het Westen verlegd, zodat de schepen geen scherpe draai meer hoefden te maken. Zo kon het scheepvaartverkeer weer decen-

Rodetorenplein anno 2014. Ook nu nog grote bedrijvigheid op het Rodetorenplein: de zomerkermis. Links ervan de voortzetting van het Zwarte Water met ligplaatsen voor de recreatievaart. Helemaal links de invaart van de Schuttevaerhaven. Rechts het beeldmerk van Zwolle: de Peperbus.

De gerestaureerde Kleine Sluis bij Katerveer. In 1873 werd ernaast de Grote Sluis gebouwd, nog net zichtbaar links op de foto. Op de achtergrond de voortzetting van de Willemsvaart richting Zwolle. Doorvaart naar de binnenstad is niet meer mogelijk omdat de vaart daar eind vorige eeuw is gedempt.

Jan Willem Schuttevaer (1798-1881). BRON: WIKIPEDIA



Historische atlas: kaartblad van Zwolle en omgeving van ca 1917. Het nieuwe kanaal werd gegraven tussen Spoolde en Frankhuis ten westen van Zwolle. Het tussenliggende gebied was ook rond de aanleg nog grotendeels onbebouwd. Het kanaal volgt deels de loop van het riviertje de Riete.

nia vooruit. De verbinding met de IJssel was nu prima, maar er dienden zich aan de andere kant van het Zwarte Water grote problemen aan.

OPSTAND OM HET ZWOLSE DIEP

Van het Zwarte Water voeren de schepen via het Zwolse Diep de Zuiderzee op. Deze inham raakte halverwege de 19-de eeuw dichtgeslibd en er waren dringend maatregelen nodig. In 1843 schreef de Overijsselse Vereniging tot Ontwikkeling van de Provinciale Welvaart een prijsvraag uit om een oplossing te bedenken. Winnaar werd Ir. Van Diggelen met een plan voor de aanleg van leidammen. Het plan werd uitgevoerd in opdracht van de "Naamloze vennootschap tot verbetering van de handelsweg over het Zwolsche Diep, mede door landaanwinning". Deze NV ging – om de kosten terug te verdienen - tol heffen voor de scheepvaart. Dit schoot in het verkeerde keelgat van de kleine schippers. Zij wilden dat de tol zou worden geheven naar diepgang. Immers zij hadden nauwelijks profijt van de maatregelen. Ook nadat het vaste tarief bij Koninklijk Besluit was vastgesteld gaven zij hun verzet niet op. Willem Jan Schuttevaer, koopman en gemeenteraadslid in Zwolle nam het voor de schippers op. De kwestie liep zo hoog op dat zij ook uitvoerig werd besproken in de Tweede Kamer. Het was zelfs aanleiding voor het houden van een parlementaire enquête omdat er zoveel tegenstrijdige belangen waren. Het was de eerste officiële parlementaire enquête uit de geschiedenis. De betreffende wet werd namelijk pas aangenomen in de periode dat de discussie speelde. De uitslag van de parlementaire enquête was in het voordeel van de schippers en uiteindelijk besloot minister Thorbecke, zelf geboren in Zwolle en nota bene aandeelhouder van de NV, tot het aanpassen van de tolarieven naar diepgang. Dat was pas in 1862, 17 jaar na het begin van de twisten. De actiegroep van schippers werd toen officieel omgezet in de Schippersvereniging Schuttevaer met de naamgever als eerste voorzitter.

FOTO: HISTORISCH CENTRUM OVERIJSSEL

Foto van de aanleg van het kanaal bij de aansluiting op het Zwarte Water. Op de achtergrond het riviertje de Riet; rechts de woonschepenhaven, links houthandel Stiho, die nog steeds op die plek staat.

VERBETERING OF NIEUW KANAAL

Terug naar de Willemsvaart, waar het scheepvaartverkeer bleef groeien. In 1938 passeerden 22.128 schepen de Katerveersluis met een gemiddeld laadvermogen van 106 ton. Voor deze schepen moesten vier bruggen geopend worden en dat begon met de toename van het autoverkeer na de oorlog een knelpunt te worden. Reden voor de Zwollenaren om bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat een nieuw kanaal te bepleiten. De minister zag de noodzaak er niet direct van in omdat aan de groei van het scheepvaartverkeer juist een einde was gekomen ten gunste van het wegverkeer. Niettemin stelde hij in 1951 een commissie in om

De KAMELEON (02320698) wordt geschut in de Spooldersluis.

Het kanaal opvarend vanuit de sluis. Op de voorgrond de nieuwe Voorsterbrug aangelegd in 2009. Over de naam bestaat nog onduidelijkheid, want de brug op de achtergrond heet ook Voorsterbrug. Rechts het fabrieksgebouw van Scania. Rechts de fabriekshal van Scania. Hier worden vanaf 1964 vrachtauto's geproduceerd. Met 1600 werknemers is het de grootste industriele werkgever in de regio.

Frankhuisbrug met richting IJssel de Spoorbrug en links de kraanterminal aan de Katwolderhaven en op de achtergrond rechts bedrijven aan de Voorsterhaven.

de haalbaarheid te onderzoeken zowel van verbetering van het bestaande kanaal als van de aanleg van een nieuw kanaal. De commissie adviseerde de aanleg van een nieuw kanaal westelijk van de stad, omdat aanpassing van de bruggen verkeerstechnisch niet haalbaar was en ook omdat er in het buitengebied meer ruimte was voor het ontwikkelen van bedrijventerreinen langs het kanaal. Uiteindelijk ging de minister akkoord op voorwaarde dat provincie en gemeenten (Zwolle en Zwollerkerspel) eraan mee zouden betalen. Er werd vervolgens nog jarenlang gesteggeld over de begroting en de kostenverdeling. Uiteindelijk kwam men uit op een bedrag van 9.600.000 gulden, waarvan de provincie 8 % zou bijdragen en Zwolle 17%. Zwollerkerspel, door welke gemeente het kanaal zou lopen wilde niet meebetalen omdat het er zelf als agrarische gemeente geen belang bij had. Vervolgens duurde het nog enige jaren voordat de ruimtelijke inrichtingsplannen rond waren. Pas in 1960 ging de eerste schop in de grond en op 7 december in 1964 werd het kanaal door minister J. van Aartsen geopend.

HET KANAAL NU

Nu passeren er jaarlijks ongeveer 7000 beroepsschepen de Spooldersluis en 10.000 recreatieschepen. Wat de beroepsvaart betreft: dat is een derde van het aantal dat in 1938 door de Katerveersluis ging, maar die vervoerden tezamen 3,1 miljoen ton, terwijl er nu jaarlijks ca 8 miljoen ton door de sluis gaat. In de afgelopen 20 jaar is het aantal schepen ongeveer gelijk gebleven, maar de het gemiddelde laadvermogen nam toe van ruim 700 naar bijna 1200 ton. Sluismeester Albert van der Veen bedient de sluis al 14 jaar en heeft de scheepsafmetingen toe zien nemen. Konden er eerst nog wel 6 schepen tegelijk in de sluis, nu nog maar één plus een paar jachtjes. Een gemiddelde schutting met een peilverschil van 50 centimeter duurt ongeveer 15 minuten. Langere wachttijden komen zelden voor. Gelukkig gaan de schuttingen altijd goed. Slechte eenmaal is er sprake geweest van lichte schade bij een plezierjacht. De sluiskolk wordt aan weerszijden beschut door een fraaie rij kastanjebomen. Wie vervolgens het kanaal opvaart, wordt geconfronteerd met een heel ander landschap. Aan de rechterzijde springt het gebouw van Scania in het oog. Het heeft weliswaar een haventje maar deze Scaniahaven wordt niet meer gebruikt voor overslag. Er liggen passagiersschepen. Aan de overkant, in de Voorsterhaven, is wel volop bedrijvigheid; Agrifirm, Mebin en Farmers/Hendrix hebben hier hun kades. Na de Spoolderbrug en de Spoorbrug (beide vaste bruggen) ligt rechts de Katwolderhaven, vroeger gebruikt door Stork/Wartsila, nu door Van der Kamp, IJzerleeuw en Holland bv met een kraanterminal. Bij het buurschap Frankhuis met een woonbotenhaven zijn we alweer door het kanaal heen. Grofweg de helft van de schepen vaart over het Zwarte Water door naar Hasselt, Zwartsluis en verder. Naar rechts is het nog 1,5 km naar de stadshavens van Zwolle. De benaming Kanaal IJssel-Zwarte Water, zoals ook op de ontwerptekeningen van 1960 stond, is dus eigenlijk juister.

ZWOLLE TOCH AAN DE IJSSEL?

Formeel ligt de gemeente Zwolle sinds 1967 aan de IJssel. Toen werd namelijk de gemeente Zwollerkerspel opgeheven en grote delen vielen toe aan Zwolle. Het zou niet moeilijk zijn geweest om door te bouwen tot aan de IJssel om daar een haven en een boulevard met appartementen te laten verrijzen. Projectontwikkelaars zullen er toen waarschijnlijk wel over gedroomd hebben. Zwolle-Zuid is er gekomen, maar de bebouwing blijft op ruime afstand van de IJsseldijk. Het tussenliggende gebied is gereserveerd voor landbouw, bos en natuur. In de uiterwaarden vindt natuurontwikkeling plaats. Zwolle wil niet meer naar de IJssel toe. En Kampen? Opmerkelijk is dat Kampen en Zwolle, die elkaar toch eeuwenlang dwarszaten met de scheepvaart, nu als buurgemeenten gezamenlijk een havenvisie hebben opgesteld.

Bronnen:
- *Archief Provinciale Waterstaat (Historisch Centrum Overijssel)*
- *Wim Coster, Waarom Zwolle geen zeehaven werd, Schuttevaer 2009*
- *Canon van Zwolle (www.regiocanons.nl)*

◆◆◆