INHOUDSOPGAVE

	PAGINA
1 Ligging, grenzen en omvang	2
2 Landschappelijke structuur	4
3 Infrastructuur	8
4 Nederzettingen	11
5 Bevolking	15
6 Middelen van bestaan	17
7 Sociale en culturele voorzieningen	21
8 Ontwikkeling 1850 - 1940	25
Bronnen	29
Bijlagen	33

HET OVERSTICHT
Zwolle, december 1988.

1 Ligging, grenzen en omvang

Hasselt is een verstedelijkte plattelandsgemeente ten noorden van de plaats, waar de rivieren Vecht en Zwarte Water samenvloeien. Het bestuurlijke en administratieve centrum van deze Sallandse gemeente is de stad Hasselt. Daarnaast bestaat de gemeente uit de buurschappen Holten, Streukel, Genne en Mastenbroek (gedeeltelijk).

De gemeente Hasselt, ontstaan in april 1811, besloeg lange tijd hetzelfde grondgebied als het voormalige stadsgericht Hasselt (stad en naaste omgeving). Aanvankelijk behoorde ook een deel van het schoutambt Hasselterkerspel tot de gemeente Hasselt, maar dit werd in 1818 verdeeld over de gemeenten Zwartsluis en Zwollerkerspel.

Na de Tweede Wereldoorlog is de oppervlakte van de gemeente Hasselt als gevolg van twee grenswijzigingen aanzienlijk toegenomen. In 1956 werd een deel van de gemeente Zwollerkerspel bij Hasselt gevoegd, in 1967 werd de eerstgenoemde gemeente opgeheven en verdeeld over een vijftal gemeenten, waaronder Hasselt. Hasselt wordt thans omringd door de volgende gemeenten: Genemuiden en Zwartsluis in het noorden, Staphorst en Nieuwleusen in het oosten, Zwolle in het zuiden en IJsselmuiden in het westen. (kaart 1)

Op 1 januari 1987 had de gemeente Hasselt een oppervlakte van 42,5 km2, inclusief 1,22 km2 binnenwater. Het inwonertal van de gemeente bedroeg op dat tijdstip 6.723, de woningvoorraad 2.068. De woningdichtheid was 50 woningen

per km2 land, ongeveer gelijk aan het cijfer voor geheel Salland (55), maar duidelijk lager dan het Overijsselse gemiddelde (105).

2 Landschappelijke structuur

2.1. Geologie (kaart 2)
De geologie van de gemeente Hasselt is bepaald door processen, die kenmerkend zijn voor deltagebieden of kustmoerassen. Op de pleistocene zandondergrond ontwikkelde zich in het holoceen een in dikte variërende veenlaag. De veengroei hield aanvankelijk gelijke tred met de zeespiegelstijging, maar vanaf 200 à 300 na het begin van onze jaartelling werd het veen door het opdringende water met een kleilaag bedekt. Zee- en rivierwater werden het Zwarte Water opgestuwd en drongen vervolgens via de kreken de veenmoerassen binnen. Deze kreken zijn nu nog in het landschap herkenbaar als strengen.

Tussen 1150 en 1400 werden in de omgeving van Hasselt grote stukken veen en klei-op-veen weggeslagen door het water. De mens stelde zich hiertegen te weer door de aanleg van dijken, bv. de dijken langs Mastenbroek in 1364.

Het gebied rondom Hasselt behoort geomorfologisch gezien tot de plaatselijk overstroomde veenvlakten. Alleen op de oostelijke oever van het Zwarte Water ligt een uitloper van de Overijsselse diluviale zandruggen. Hier treft men rivierduinen aan, die in het pleistoceen zijn ontstaan als gevolg van het uitwaaien van zand uit de periodiek droog staande bedding. Deze strook van hogere zandgronden vormde de basis voor de eerste menselijke bewoning van het gebied.

2.2. Bodemgesteldheid en landschap (kaart 2)
In de gemeente Hasselt kunnen vijf bodemsoorten onderscheiden worden. Het grootste oppervlak wordt ingenomen door de veen- en klei op veengronden, die in het westen (Mastenbroek) en in het oosten (Holtener- en Gennegerbroek) worden aangetroffen. Deze gronden zijn over het algemeen zeer nat en geven wateroverlast in natte perioden.

De overige bodemsoorten vindt men in smalle stroken langs het Zwarte Water. Op de buitendijkse gronden van het Zwarte Water liggen de uiterwaardgronden, gekenmerkt door een sterk wisselend profiel bij een zeer grillige verspreiding. Deze uit zee- en rivierklei bestaande bodems gaan in het oosten over in overslaggronden. Deze zijn samengesteld uit afwisselende lagen klei en zand, waarbij de zandlagen naar de rivier of kolken toe dikker worden. Verder vindt men plaatselijk kleigronden (bv. in het zuidoosten van Mastenbroek) en zandgronden (bv. in Genne).

Op basis van gegevens over bodem, geschiedenis en verkavelingstypen kunnen in de gemeente Hasselt van west naar oost de volgende landschapstypen worden onderscheiden: het polderlandschap, het uiterwaardenlandschap, het rivierdallandschap en het slagenlandschap.

Het polderlandschap van Mastenbroek kenmerkt zich door een strak en regelmatig patroon van bebouwing, wegen en waterlopen. Het grootschalige, vlakke landschap wordt onderbroken door de op terpen of pollen gesitueerde boerderijen, vooral aan noord-zuid lopende weteringen. Het verkavelingstype kan worden gekarakteriseerd als een opstrekkende blokverkaveling.

Het uiterwaardenlandschap is een drassig gebied buiten de rivierdijken. Het is een wijds landschap, waarin als gevolg van onregelmatige rivierafzettingen, oude rivierlopen en opgeslibte laagten veel reliëf voorkomt. Extra reliëf is ontstaan door het aanleggen van dijken en wallen en door het afgraven van klei ten behoeve van de dijken. De verkaveling is veelhoekig en tamelijk regelmatig.

Het rivierdallandschap komt voor in een tamelijk smalle strook ten oosten van het Zwarte Water, tussen Hasselt en Genne. Zowel qua openheid als qua schaal is dit landschap afwisselend van karakter. Het is een reliëfrijk gebied met een esvormige verkaveling op de hogere zandgronden en een onregelmatige langgerekte blokverkaveling in de leemachtige laagten. Het patroon van wegen en waterlopen is bochtig.

Het slagenlandschap in het oosten van de gemeente is een vlak, strak en wijds landschap met evenwijdige, langgerekte kavels. Het strakke en regelmatige patroon van verkaveling, wegen, waterlopen en bebouwing is een gevolg van de ruil- verkavelingen in de jaren vijftig van de twintigste eeuw.

2.3. Bodembeheer en ontginningen.
De nederzetting Hasselt is ontstaan binnen de marke van Streukel. Hasselt groeide uit tot het administratieve centrum van de hoogschoutambt Hasselt, waartoe ook Hasselterambt en Hasselterkerspel behoorden. Over het tijdstip van ontbinding van de marke van Streukel is niets bekend.

De oppervlakte van het stadgericht Hasselt, later de gemeente, was dermate gering dat de stad genoodzaakt was om al in een vroeg stadium de binnen dit stadsgericht aanwezige woeste gronden in cultuur te brengen. De gemeenteverslagen uit het midden van de negentiende eeuw vermelden dan ook dat woeste, veen- en dalgronden in de gemeente niet voorkomen.

Gebrek aan cultuurgrond dreef de Hasselter stadsboeren al in de middeleeuwen naar omliggende gebieden, met name Mastenbroek. Deze marke was reeds in 1364 opgeheven, waarbij de verschillende belanghebbenden, waaronder Hasselt, hun deel kregen. Zo is het verklaarbaar dat in 1938 386 ha cultuurgrond bebouwd werd door Hasselter boeren, terwijl het gemeentelijk grondgebied in die tijd slechts een oppervlakte van 125 ha besloeg.

Ten zuiden van de stad Hasselt lagen de marken van Genne en Holten, behorend tot het schoutambt Zwolle. Hoewel deze marken pas in 1894 officieel zijn ontbonden, trof men hier rond 1850 nagenoeg geen woeste gronden meer aan.

2.4. Waterbeheersing
In het laaggelegen, waterrijke gebied rondom Hasselt is de strijd tegen het water al in de middeleeuwen begonnen. Vanaf de twaalfde eeuw werden in dit gebied langs de rivieren dijken gebouwd om zich tegen het opdringende water te weer te stellen. In de veertiende eeuw vond de inpoldering en bedijking van Mastenbroek plaats. Omdat de waterbeheersing in een dergelijk groot gebied boven de macht van het individu uitsteeg, werd in 1390 het dijkrecht van Mastenbroek uitgevaardigd. In 1493 werden rond de polder van Mastenbroek drie molengangen gebouwd met elk vier molens. De molenstreng ten zuidwesten van Hasselt herinnert aan de plaats, waar één van deze molengangen gestaan heeft.

In de eerste helft van de negentiende eeuw werd er gewerkt aan een betere waterschapsorganisatie, die haar beslag kreeg in het provinciale dijksreglement van 1835. De bedijkte delen van Overijssel werden ingedeeld in negen dijksdistricten, waarvan er drie in de (huidige) gemeente Hasselt lagen, namelijk Hasselt en Zwartsluis, Noorder Vechtdijken en Mastenbroek, repectievelijk het tweede, derde en vierde dijksdistrict. Dat een krachtiger waterschapsorganisatie een dringende noodzaak was bleek eens te meer tijdens de grote watersnood van 1825, waarbij ook de dijken bij Hasselt het grotendeels begaven. Tijdens deze stormvloed is langs de dijken van Mastenbroek een aantal kolken ontstaan.

Een andere belangrijke ontwikkeling in de eerste helft van de negentiende eeuw was de aanleg van de Dedemsvaart, waarmee in 1809 bij Hasselt een begin werd gemaakt. Door het graven van dit kanaal en de daarop volgende ontwatering van de oostelijke veengronden moest rekening worden gehouden met een versnelde waterafvoer richting Zwarte Water. Met het oog hierop werd in de Dedemsvaart een groot aantal schutsluizen gebouwd, die vanaf Hasselt oplopend genummerd werden. Sluis 1 lag in de Hasselter Stadsgracht, die de verbinding tussen de Dedemsvaart en het Zwarte Water vormde.

Ten zuidwesten van de stad Hasselt treft men nog een deel van een oude waterkering aan. Het is een 2,5 meter hoge, circa 800 meter lange bakstenen muur, die in 1982 gerenoveerd is. Op de oudste kadasterkaart van 1822 komt de Stenendijk reeds voor, maar waarschijnlijk is de dijk van veel oudere datum.

Aan het eind van de Stenendijk werd in 1925 het gemaal Streukelerzijl gebouwd. Om dit gemaal enigszins te ontlasten werd in 1978 bij Hasselt het electrisch vijzelgemaal Galgenrak geopend.

De waterschapsreorganisatie, die na de Tweede Wereldoorlog heeft plaats gevonden, heeft in de gemeente Hasselt geen veranderingen met zich mee gebracht. De indeling in waterschappen is hetzelfde gebleven, alleen de namen zijn anders. Het gebied ten westen van het Zwarte Water, Mastenbroek, valt thans onder het waterschap IJsseldelta, het zuidoostelijk deel van de gemeente behoort tot waterschap De Noorder Vechtdijken en het noordoosten tot waterschap Benoorden de Dedemsvaart. Het overtollige water wordt afgevoerd via Dedemsvaart en vooral Zwarte Water.

3 Infrastructuur

(kaart 3)

3.1. Waterwegen
De rivieren Vecht en Zwarte Water, die iets ten zuiden van Hasselt samenvloeien, nemen een belangrijke plaats in in de geschiedenis van de stad Hasselt. De stad vormde in de middeleeuwen een belangrijk knooppunt in het oost-westverkeer, dat vanuit Duitsland via Vecht, Zwarte Water, Flevomeer (later: Zuiderzee) naar Holland ging. Vanuit Duitsland en Twente werden Bentheimerzandsteen en eikenhout aangevoerd, dat in Hasselt werd opgeslagen en overgeladen in grotere schepen. In tegenovergestelde richting werd handel gedreven met Bentheim, Westfalen en Hannover.

Na 1800 werd de scheepvaart op de Vecht minder, omstreeks 1870 had zij niet veel meer te betekenen. Ook de scheepvaart op het Zwarte Water liep terug, vooral nadat de stad Zwolle in 1819 door de aanleg van de Willemsvaart een verbinding met de IJssel had gekregen. Daar kwam nog bij dat het Zwarte Water door de vorming van zandbanken in het Zwolsche Diep en ter hoogte van de monding van de Vecht, steeds slechter bevaarbaar werd.

Deze negatieve ontwikkelingen met betrekking tot de scheepvaart werden doorbroken door de aanleg van de Dedemsvaart, waarmee in 1809 bij Hasselt begonnen werd. De Dedemsvaart werd gegraven om twee redenen: ten eerste diende dit kanaal voor het vervoer van de gestoken turf en ten tweede werd het als basis voor de ontginning van het omliggende veengebied gebruikt. Door de gunstige ligging aan het begin van de Dedemsvaart kreeg de stad Hasselt een stapelfunctie; hier vond de op- en

overslag van turf plaats. In het jaar 1850 passeerden 9223 schepen de schutsluis in de Dedemsvaart bij Hasselt.

Vanaf 1850 liep de scheepvaart op de Dedemsvaart geleidelijk terug, op een kleine opleving in de jaren dertig van de twintigste eeuw na. Dit was vooral te wijten aan de teruglopende betekenis van de turfontginningen, waarvan het centrum zich bovendien steeds verder oostwaarts verplaatste, op grotere afstand van Hasselt.

De scheepvaart op het Zwarte Water maakte in de tweede helft van de negentiende eeuw een gunstige ontwikkeling door. Als gevolg van de werkzaamheden ter verbetering van het Zwolsche Diep, waartoe in 1847 een speciale maatschappij in het leven werd geroepen, en de industriële ontwikkeling van de stad Zwolle passeerden steeds meer schepen de Van Nahuysbrug over het Zwarte Water. In de periode 1916-1940 heeft de omvang van de scheepvaart op het Zwarte Water zich gestabiliseerd rond 22.000 schepen per jaar.

Andere waterwegen in de gemeente Hasselt zijn de weteringen in Mastenbroek, die in de veertiende eeuw zijn gegraven. Deze brede weteringen waren berekend op scheepvaartverkeer in twee richtingen, maar desondanks hebben zij de laatste eeuwen geen belangrijke vervoersfunctie gehad.

Tenslotte treft men op de oostelijke oever van het Zwarte Water enkele restanten van oude rivierlopen aan, zoals de Weede in het noorden en het Galgenrak en Varkensgat ten zuiden van Hasselt.

3.2. Wegen

In de middeleeuwen was Hasselt meer dan nu een verkeersknooppunt. Over land liep de oost-westverbinding via de Hessenweg, die in hoofdzaak de noordelijke Vechtoever volgde. De verbinding met het noorden voerde langs de dijken van het Zwarte Water, via het veer bij Hasselt, naar Rouveen. De venen in Noord-Overijssel waren onbegaanbaar en bij Hasselt en Coevorden lagen de enige toegangswegen naar het noorden.

Vanaf 1486 was er een geschilpunt tussen Hasselt en Zwolle over de aanleg van een brug over het Zwarte Water ter vervanging van het veer. Zwolle blokkeerde deze plannen, omdat Hasselt hierdoor meer controle op het scheepvaartverkeer zou krijgen en beter bereikbaar zou worden. In 1827 kreeg Hasselt uiteindelijk toestemming om een houten brug te bouwen bij het vroegere Veerpad. Een jaar later werd de brug in gebruik genomen, die, naar de stad Hasselt hoopte, een onderdeel zou gaan vormen van de belangrijke landverbinding naar het noorden. Deze hoop bleek ijdel, omdat korte tijd later de straatweg van Zwolle via Staphorst en Meppel naar het noorden werd aangelegd.

De brug uit 1828 werd in 1896 vervangen door de Van Nahuysbrug. Het oude brugwachtershuisje bij deze brug is gerenoveerd en nu in gebruik als V.V.V. kantoor. De brug zelf werd in 1972 afgebroken, nadat iets noordelijker als onderdeel van de rondweg om Hasselt een nieuwe brug in gebruik was genomen. Het

doorgaande verkeer komt hierdoor niet meer door het centrum van de stad.

Omstreeks 1850 telde de gemeente Hasselt één "kunst- en straatweg", namelijk de weg van Zwolle via de Hasseltsche Dijk, Hasselt en Zwartsluis naar Meppel. Dit was in die tijd één van de weinige wegen, die bij de provincie Overijssel in onderhoud waren. In de periode 1850-1930 is het wegennet rondom Hasselt nauwelijks uitgebreid. Wel zijn in de tweede helft van de negentiende eeuw enkele bestaande wegen verhard, zoals de Mastenbroekerdijk (de verbinding met Genemuiden) en de weg naar de Lichtmis.

In de jaren dertig van de twintigste eeuw is de verkeerssituatie rondom Hasselt aanzienlijk verbeterd. Tussen Hasselt en Zwartsluis werd een betonweg aangelegd, die thans nog dienst doet als parallelweg. Daarnaast werd de weg naar de Lichtmis verbeterd, waardoor Hasselt een goede aansluiting kreeg op de autoweg naar het noorden. Tenslotte werd op de voormalige trambaan naar Zwolle een nieuwe autoweg aangelegd.

Ook de wegen in de stad Hasselt bieden in 1940 een heel ander aanzicht dan in het midden van de negentiende eeuw. Vele straten zijn inmiddels verhard. Tevens werd omstreeks 1930 een gedeelte van de Binnengracht gedempt, waarna ook aan de oostzijde van de Eikenlaan woningen werden gebouwd.

In de jaren 1972 en 1973 is de infrastructuur in het gebied rondom Hasselt ingrijpend gewijzigd. Ten eerste werden een rondweg om Hasselt en een nieuwe brug over het Zwarte Water in gebruik genomen. Ten tweede werd de autoweg Genemuiden-Hasselt aangelegd.

3.3. Spoorwegen

In 1914 werd de tramlijn tussen Blokzijl en Zwolle in gebruik genomen. De trambaan liep dwars door de stad Hasselt: vanuit Zwolle via de Van Nahuysbrug, de Markt en de Hoogstraat richting Zwartsluis. Op het Stationsplein (nu Burg. Royerplein) bevond zich een tramstation met pomp. Het stationsplein omtstond door verbreding van de voormalige Veersteeg ten behoeve van de aanleg van een emplacement en het maken van een "boog" naar de Hoogstraat. De opkomst van de autobus in de jaren dertig betekende het einde van de tramlijn; in 1934 werd de lijn opgeheven, waarna het traject tussen Zwolle en Hasselt is gebruikt voor de aanleg van een nieuwe verkeersweg.

4 Nederzettingen

(kaarten 4, 5 en 6)

4.1. Kernen
De eerste bewoners van deze streek (het huidige Hasselt) vestigden zich op een hoger gelegen rivierduin ten noorden van de plaats waar het Zwarte Water en de Vecht samenvloeiden. Het omliggende gebied was begroeid met hazelaarbossen en zo werd de naam van de nederzetting "Hasseletheim", oftewel woonplaats bij de hazelaars. Door de combinatie van zanderige, hoger gelegen afzettingen en de ligging aan een goed bevaarbare rivier, gesitueerd te midden van uitgestrekte veenmoerassen, groeide Hasselt in de middeleeuwen uit tot een belangrijke handelsplaats.

Omstreeks 1252 kreeg Hasselt stadsrechten van de bisschop van Utrecht. Deze hoopte op deze wijze een extra steunpunt voor de controle over de machtige steden Kampen, Zwolle en Deventer te creëren. Hasselt was in de tweede helft van de veertiende eeuw lid van het Hanze-verbond, wat een groot aantal privileges met zich mee bracht, zoals tolvrijdom in Twente (sinds 1328) en het recht om drie jaarmarkten en een weekmarkt te houden (sinds 1357). Hasselt was in die tijd een handelsstad, waar goederen, die per zeeschip werden aangevoerd, werden gestapeld en overgeslagen.

Hasselt is van origine een rivieroeverstad. In de veertiende en vijftiende eeuw werd de stad ommuurd en voorzien van ongeveer zes toegangspoorten, waaronder de Veerpoort en de Visch- of Waterpoort (in het zuidwesten), de Veenepoort (in het noorden) en de Enckpoort (in het zuidoosten).

Van deze oude ommuring is de in 1956 gerenoveerde Vis- of Waterpoort nog aanwezig, met ter weerszijden overblijfselen van de oude stadsmuur. De andere poorten zijn in het begin van de negentiende eeuw afgebroken.

De oudste kern van Hasselt lag tussen het Zwarte Water en de Stadsgracht. In de vijftiende eeuw breidde de bebouwing van de stad zich uit tussen de Stadsgracht en de Binnengracht. In de zeventiende eeuw werden de oude kern en de vijftiende-eeuwse uitleg omgeven door een ruime nieuwe vestinggordel. Onder andere door impulsen van Prins Maurits en (later) Menno van Coehoorn werd Hasselt een vestingstad, compleet met een buitengracht, bastions en andere vestingwerken. Tussen de Stadsgracht en de Buitengracht lag de Binnengracht, die in het begin van de twintigste eeuw grotendeels gedempt is. De vestingwerken werden eind achttiende, begin negentiende eeuw afgebroken. De drie oostelijke bastions zijn omgevormd tot het Van Stolkspark, waarin de begraafplaatsen zijn opgenomen. Het noordelijke bolwerk, tegenwoordig door de weg Zwolle-Zwartsluis van de stad afgesneden, is nu in gebruik als scheepswerf. Op het zuidelijke bolwerk is een overslagbedrijf gevestigd.

In het midden van de negentiende eeuw telde de stad Hasselt zo'n 340 woningen. De stad lag ingeklemd tussen de waterwegen Zwarte Water, Buitengracht en Dedemsvaart. De meeste vestingwerken waren inmiddels verdwenen, maar vooral tussen de Stadsgracht en de Buitengracht was nog voldoende ruimte voor uitbreiding van de bebouwing. Hiervan is in de periode 1850-1940 nauwelijks gebruik gemaakt. Parallel aan de bevolkingsafname tussen 1880 en 1940 was er, met name rond de eeuwwisseling, een kwantitatieve en kwalitatieve achteruitgang van het woningbestand.

In de jaren twintig van de twintigste eeuw werden de bouwactiviteiten in de stad Hasselt opgeschroefd. Eerst werd het Justitie Bastion, tussen het Zwarte Water en de Hoogstraat, bewoonbaar gemaakt. Daarnaast werden in de periode 1920-1940 woningen aan de buitenzijde van de Eikenlaan gebouwd, waartoe de Binnengracht gedeeltelijk gedempt werd, en werd de woningbouw aan de Sportlaan, ten oosten van de oude stad, gerealiseerd.

Opmerkelijk is het onderscheid in straten voor de gegoede burgerij en straten voor de arbeidersbevolking. Zo woonden de kooplieden en de heren van de stad van oudsher in grote huizen langs de Heerengracht, waarvan de tuinen zich veelal uitstrekten tot de Binnengracht. In de twintigste eeuw kreeg het Justitie Bastion naam als "Goudkust". Aan de andere kant waren er de armenbuurten, zoals de Rosmolenstraat. Aan deze straat werden in 1618 de "Zeven Huisjes" gebouwd. Deze inmiddels gerestaureerde huizen werden lange tijd bewoond door de armen van de stad.

Na 1940 heeft de stad Hasselt zich in snel tempo uitgebreid. De toename van de woningvoorraad vond vooral ten oosten en (in de jaren

tachtig) ten noorden van de oude stad plaats. De industriële bedrijvigheid heeft zich in de na-oorlogse periode vooral geconcentreerd op de westoever van het Zwarte Water. Hierdoor kan in Hasselt een driedeling gemaakt worden tussen de oude, compacte stad, de na-oorlogse stadsuitbreidingen en het industrieterrein. De oude en de nieuwe stad worden van elkaar gescheiden door de Dedemsvaart, de Buitengracht en het Van Stolkspark. Tussen de oude stad en het industrieterrein ligt het Zwarte Water. De oude stad heeft geen waterfront zoals Kampen. Het gezicht vanaf het water wordt bepaald door achterkanten van woningen, tuinen en leilinden aan de kade.

Op 1 januari 1987 stonden er in de stad Hasselt 1870 woningen. De stad heeft een beperkte verzorgende functie voor een gebied, dat ongeveer samenvalt met de gemeente. Op het terrein van het middelbare onderwijs treft men in Hasselt alleen een school voor voorbereidend beroepsonderwijs (V.B.O., afdeling L.H.N.O.) aan. Wat betreft de overige voorzieningen richt de bevolking zich vooral op de stad Zwolle.

4.2. Buurschappen

De buurschappen **Genne, Holten, Streukel en Mastenbroek** vielen lange tijd onder de in 1967 opgeheven gemeente Zwollerkerspel. Bij de gemeentelijke herindeling in dat jaar werden de drie eerstgenoemde buurschappen bij de gemeente Hasselt gevoegd, terwijl Mastenbroek verdeeld werd over de gemeenten IJsselmuiden, Genemuiden en Hasselt.

Genne, Holten en Streukel behoren morfologisch gezien tot de hoevenzwermdorpen. Net als Hasselt zijn zij in de middeleeuwen ontstaan op de hoger gelegen, zandige rivierduinen ten oosten van het Zwarte Water. Een kern heeft zich in geen van deze buurschappen ontwikkeld. Rond 1850 stonden in Genne, Holten en Streukel respectievelijk 26, 12 en 23 woningen.

Na 1850 bleef het karakter van deze buurschappen grotendeels gehandhaafd; sporadisch werden oude boerderijen vervangen door nieuwe, maar uitbreiding van de bebouwing vond nauwelijks plaats. Alleen in de Genneger- en Holtenerbroek is na de ruilverkavelingen een aantal nieuwe boerderijen gebouwd. Op 1 januari 1987 stonden in Genne, Holten en Streukel samen 105 woningen. Tevens vallen 12 woningen, die tot de buurschap Haerst (gemeente Zwolle) behoren, sinds 1967 onder de gemeente Hasselt.

De buurschap Mastenbroek wordt gerekend tot de kruiswegdorpen, een nederzettingstype dat vooral in droogmakerijen en zeekleipolders wordt aangetroffen. Bij de kruising van de Kerkwetering en de Oude Wetering werd in de zestiende eeuw een kerk gebouwd, waardoor deze plaats visueel en functioneel het centrum van de buurschap werd. De op terpen of pollen gebouwde boerderijen liggen voornamelijk aan de noord-zuid lopende weteringen. Omstreeks 1850 stonden er in Mastenbroek 186 woningen.

In de periode vanaf 1850 werden er in de polder van Mastenbroek meer woningen afgebroken dan gebouwd. Waar nieuwe boerderijen gebouwd zijn, onderscheiden deze zich veelal van de oude door hun minder hoge ligging, omdat dit door de verbeteringen op het terrein van de waterbeheersing niet meer zo noodzakelijk is. Thans staan er in Mastenbroek 164 woningen, waarvan 81 op Hasselter grondgebied.

Ten noordoosten van de stad Hasselt, in de buurschap Streukel, lag de havezate de Groote Weede of Terwee, genoemd naar de destijds in dit gebied stromende rivier de Weede. De havezate bestond in de zestiende eeuw uit het oostelijke erf "Klein Terwee" en het westelijke erf "de Groote Weede". De oorspronkelijke gebouwen zijn inmiddels afgebroken, maar bij het laatste erf zijn de vroegere huisplaats en oprijlaan nog zichtbaar.

5 Bevolking

5.1. Loop van de bevolking
(tabel 1)
Na de opening van Dedemsvaart nam de bevolking in de gemeente Hasselt aanzienlijk toe. Ter indicatie: in 1812 telde Hasselt 1.440, in 1880 2.570 inwoners. Hasselt was de stapelplaats van de turf en dit verschafte vele mensen werk. Schippers en handelaren hadden volop werk en ook de ambachten, die met de scheepvaart verband hielden (bv. scheepswerven) profiteerden hiervan.

Na 1880 nam het aantal inwoners geleidelijk af om in 1940 het dieptepunt te bereiken (2087 inwoners). Met name voor de periode 1900-1940 is dit een opmerkelijke zaak, aangezien in vrijwel geheel Nederland, inclusief Salland, de bevolking sterk toenam. De bevolkingsteruggang aan het eind van de negentiende eeuw was onder meer een gevolg van de landbouwcrisis, waarmee West-Europa te kampen had. Deze crisis werd in Hasselt versterkt door de teruglopende werkgelegenheid in de met vervening samenhangende activiteiten. Het zwaartepunt van de turfafgravingen verplaatste zich geleidelijk in oostelijke richting, naar de gemeenten Hardenberg en Gramsbergen. Na de eeuwwisseling stelde de stapelfunctie in Hasselt weinig meer voor. Daar kwam nog bij dat de scheepvaart steeds meer concurrentie kreeg van andere vervoersmiddelen als trein en (vracht)auto.

Als gevolg van de geschetste ontwikkelingen zijn in de periode 1880-1940 in totaal 1871 mensen

uit Hasselt weggetrokken. Dit betrof voor een groot deel jonge gezinnen, hetgeen ook een remmende invloed op het geboortenoverschot had.

Na de Tweede Wereldoorlog krijgt de gemeente Hasselt te maken met een vestigingsoverschot in plaats van een vertrekoverschot. In de periode 1940-1987 is het aantal inwoners meer dan verdrievoudigd. Hierbij dient wel opgemerkt te worden dat bij de opheffing van de gemeente Zwollerkerspel in 1967 1080 inwoners aan de gemeentelijke bevolking van Hasselt zijn toegevoegd.

5.2. Ruimtelijke spreiding
(tabellen 2, 3 en 4)

Tot 1967 waren nagenoeg alle inwoners van de gemeente Hasselt gevestigd in de gelijknamige stad. Door de toevoeging van de buurschappen Genne, Holten, Streukel en Mastenbroek (gedeeltelijk) is de huidige gemeente Hasselt ongeveer 25 keer zo groot als de oude gemeente. Ondanks deze forse uitbreiding van het grondgebied blijft de stad Hasselt het grootste deel van de gemeentelijke bevolking huisvesten; in 1987 87%.

6 Middelen van bestaan

6.1. Landbouw
Hasselt was lange tijd een zeer kleine gemeente en binnen de gemeentegrenzen was derhalve weinig ruimte voor landbouw. Tot 1956 had de gemeente een oppervlakte van 125 ha, waarvan circa 60 ha beschikbaar was voor de landbouw. Veel boeren uit de stad Hasselt kochten of huurden grond in de omliggende gemeente Zwollerkerspel.

Hasselt behoort al sinds de middeleeuwen tot het weidegebied van Noordwest-Overijssel. Uit gemeenteverslagen uit het midden van de negentiende eeuw blijkt dat de cultuurgrond toen, op enkele hectares bouwland na, geheel uit grasland bestond. De weinige akkers lagen op de enk ten oosten van de stad. Hier treft men nog steeds de korenmolen "De Zwaluw" aan, daterend uit 1784.

Rond 1880 werd de cultuurgrond van de gemeente Hasselt onderverdeeld in 62 ha wei- en hooiland, 2 ha bouwland en 2 ha tuinland. De meeste boeren leefden van de opbrengsten uit de hooiexporten, die in de negentiende eeuw een hoge vlucht namen. De Hasselter stadsboeren hadden een speciaal hooibergterrein ("de Vilkoele") aan de Vaartweg. In 1933 werd de Vilkoele getroffen door een grote brand, waarbij vele hooibergen in vlammen opgingen. De nog resterende en weer opgebouwde hooibergen werden aan het eind van de jaren zestig verplaatst naar de Stadsweg.

Ook in de buurschappen Genne, Streukel en Holten domineerde van oudsher de veeteelt. Hier was de akkerbouw echter niet

onbelangrijk; op de hoger gelegen gronden, waar ook de bebouwing zich concentreerde, vond men de voor esdorpen karakteristieke bouwlandcomplexen. De lager gelegen gronden (bv. langs Vecht en Zwarte Water) werden gebruikt als hooi- en weiland.

De polder van Mastenbroek behoorde al sinds de inpoldering (1364) tot de weidegebieden. Vanwege de hoge grondwaterstanden was akkerbouw hier nauwelijks mogelijk.

Ondanks de geringe oppervlakte van de gemeente was Hasselt omstreeks 1940 een agrarisch centrum voor een aanzienlijk groter gebied. Dit blijkt onder andere uit de oprichting van een zuivelfabriek (in 1910) en een landbouw-coöperatie. Sindsdien heeft het graslandareaal zich nog verder uitgebreid ten koste van het bouwlandareaal, zoals blijkt uit cijfers omtrent het grondgebruik in 1987: 3013 ha grasland tegenover 37 ha bouwland.

6.2. Ambacht, industrie en diensten

Hasselt was in de middeleeuwen een bloeiende handelsplaats. De stad was bereikbaar per zeeschip en hieraan dankt zij grotendeels haar stapelfunctie: de aangevoerde handelsproducten werden hier opgeslagen en overgeladen in grotere schepen. Door de eeuwen heen werd er handel gedreven in Bentheimerzandsteen, eikenhout, schapenwol, ossenhuiden, turf etcetera. Ook andere vormen van niet-agrarische werkgelegenheid kwamen al in een vroeg stadium op, zoals een boekdrukkerij (1480), kalkbranderijen op de Schulpenbarch (1504), de lakenbereiding (1631) en een scheepswerf (1659).

Vanaf de zestiende eeuw gaat het bergafwaarts met de Hasselter economie, een proces dat zich in de tweede helft van de achttiende eeuw in versneld tempo heeft voortgezet. In het kader van de armenzorg en de werkverschaffing werd in 1777 een armenhuis geopend, waar de armen hun brood verdienden met het vervaardigen van biezen matten. Een jaar later werd een speldenmakerij in gebruik genomen, maar deze werd in 1782 al gesloten.

Pas na de aanleg van de Dedemsvaart, waarmee in 1809 bij Hasselt begonnen werd, heeft het economisch tij zich gekeerd. Hasselt profiteerde in ruime mate van de bedrijvigheid, die de ontginningswerkzaamheden in het veengebied ten oosten van de stad met zich mee bracht. Omdat de aansluiting van de Dedemsvaart op het Zwarte Water via de Hasselter Stadsgracht liep, hebben zich in de eerste helft van de negentiende eeuw diverse scheepswerven, zeil- en touwmakerijen en winkels in Hasselt gevestigd. Tevens werd Hasselt de op- en overslagplaats voor de Avereester turf.

Het gemeenteverslag van 1842 geeft de volgende opsomming van "fabrieken en trafijken" in Hasselt: 2 schelpkalkbranderijen met in totaal 6 ovens, 1 weverij van calicots, 12 biezenmatterijen, 3 scheepstimmerwerven, 5 blok-, pomp-, mast- en wieldraayerijen, 2 kuiperijen, 1 zeilmakerij, 3 klompenmakerijen, 1 koren- en pelmolen, 2 leerlooierijen, 1 tabakskerverij, 2 olie-ververijen

en 2 wagenmakerijen.

Omstreeks 1850 was de grootste bloeiperiode in Hasselt juist achter de rug. Met name de scheepvaart en de scheepsbouw maakten mindere tijden door. Vanaf de jaren zestig was er een opleving waarneembaar in deze bedrijfstak, resulterend in de oprichting van de scheepswerf van Van Aller in 1871. Deze werf werd in 1922 overgenomen door de gebroeders Bodewes. Twee andere bedrijven in deze branche zijn de scheepssmederijen van Jac. Admiraal, thans een lierenfabriek aan Buiten de Enkpoort, en de Firma Ridderinkhof, later uitgegroeid tot de huidige machinefabriek aan de Industrieweg.

In de tweede helft van de negentiende eeuw zijn vele bedrijven uit Hasselt verdwenen. Zo werd in 1860 de calicotweverij gesloten. Ook zijn de mattenmakerijen, in 1867 nog 18 in getal, in 1900 allemaal opgeheven.

Omstreeks 1900 deden de stoomwerktuigen hun intrede in Hasselt. De scheepswerven, die inmiddels waren overgeschakeld van houten op metalen schepen, verschaften een groot deel van de beroepsbevolking werk (in 1901 53,5%). De scheepvaart zelf maakte in het begin van de twintigste eeuw een moeilijke tijd door; vele schippers verlieten de stad Hasselt om zich elders te vestigen (bv. in Zwolle).

Dat de hooihandel in het begin van deze eeuw een belangrijk bestaansmiddel was blijkt uit de aanwezigheid van twee hooipersen.

Na de oprichting van de Coöperatieve Zuivelfabriek "Juliana" in 1910 werd het hooi steeds meer gebruikt als veevoeder en nam de omvang van de hooiexporten af. De zuivelfabriek was tot 1927 gehuisvest in een gebouw aan de Hoogstraat, dat naderhand tot Eerste Hasselter Garage werd verbouwd. De nieuwe zuivelfabriek, die later is overgenomen door de Vecolac, maar sinds het eind van de jaren zeventig niet meer in gebruik is, staat aan de Veerweg. Een ander nauw met de landbouw verbonden bedrijf dat uit deze periode dateert is de "Hasselter op- en overslag", een bedrijf dat zich vooral toelegt op de op- en overslag van kunstmest.

Hasselt had lange tijd twee kalkbranderijen, één aan het Tijlswegje en één op de Schulpenbarch. In deze branderijen werden van de Waddenzee aangevoerde schelpen tot kalk verwerkt. In 1948 nam Hasselt ruim 29% van de in Drenthe en Overijssel geproduceerde kalk voor zijn rekening. De kalkovens aan het Tijlswegje zijn inmiddels verdwenen, hier staat nu bouwbedrijf Knol. De vier kalkovens aan de Schulpenbarch vormen samen de enige nog in bedrijf zijnde kalbranderij in West-Europa. Van de huidige ovens dateren er drie uit de negentiende eeuw, de vierde is er in 1970 aan toegevoegd.

De jaren dertig stonden in Hasselt in het teken van de crisis. De hele Nederlandse economie had te maken met een verminderde vraag naar producten, maar in Hasselt kwam de klap harder aan door de belangrijke

veranderingen op verkeersgebied. De welvaart van de stad was door de eeuwen heen nauw verbonden geweest met het Zwarte Water, maar door de voltooiing van de Afsluitdijk (1932) en de opkomst van de vrachtauto als concurrerend vervoersmiddel kreeg de scheepvaart forse klappen. Verschillende scheepswerven moesten in deze crisistijd personeel afstoten. De firma Hellenthal, die rond 1850 als kuiperij annex duigenkloverij ontstaan was en na 1900 uitgroeide tot één van de belangrijkste werkgevers van Hasselt, staakte de productie van botervaten en ging zich toeleggen op de fabricage van kisten. Momenteel vindt men dit bedrijf onder de naam Helvo Houtindustrie aan Buiten de Enkpoort.

In 1933 werd in het kader van een gemeentelijk werkverschaffingsproject een begin gemaakt met de aanleg van een nieuw op- en overslagterrein op de westoever van het Zwarte Water. In 1937 werd de bestemming van dit terrein, dat de naam Lommerdstuk kreeg, veranderd in industrieterrein. Nog in hetzelfde jaar vestigde de machinefabriek Ridderinkhof zich op het Lommerdstuk, een jaar later gevolgd door Ekkelbooms Cementwarenindustrie.

Na de Tweede Wereldoorlog is het aantal industriële bedrijven snel gegroeid, waarbij het zwaartepunt kwam te liggen op de westoever van het Zwarte Water. Nieuwe bedrijven zijn onder andere woningbouwbedrijf Heembeton, aannemersbedrijf Schagen, het bedrijf voor stalen bekistingssystemen Konosch en loodgietersbedrijf Brenorm. Daarnaast treft men in Hasselt nog een aantal "oude" bedrijven aan, zoals scheepswerf Bodewes, lierenfabriek Ridderinkhof en houtbedrijf Helvo.

7 Sociale en culturele voorzieningen

7.1. Kerken en begraafplaatsen
De oudste kerk in Hasselt is de Nederlands Hervormde kerk of de Sint Stephanuskerk, die gebouwd werd tussen 1380 en 1497. De toren is van recentere datum, omdat de oorspronkelijke toren bij een brand in 1725 in vlammen is opgegaan. Aanvankelijk werden de doden in en rond de kerk begraven, totdat in 1839 de algemene begraafplaats in het Van Stolkspark in gebruik werd genomen.

De Israëlitische gemeente in Hasselt had sinds 1774 een eigen begraafplaats, gelegen Buiten de Veenepoort. Deze moest in 1825 na de grote stormvloed geruimd worden, waarna de thans nog aanwezige begraafplaats op het Bolwerk in gebruik werd genomen. Inmiddels had deze gemeente in 1802 een synagoge aan de Ridderstraat gesticht.

In de middeleeuwen was Hasselt een belangrijk katholiek bolwerk, getuige instellingen als het Mariaklooster en het bedevaartsoord de Heilige Stede. Na de Reformatie, die in Hasselt omstreeks 1590 plaatsvond, zijn deze instellingen in verval geraakt.

In de negentiende eeuw traden de rooms-katholieken weer meer op de voorgrond. In 1809 werd het voormalige Heilige Geestgasthuis aan de Hoogstraat door de rooms-katholieken tot kerk verbouwd. In 1891 werd op de hoek van het Eiland en de Eikenlaan, op de plaats waar voor de Reformatie de kapel de Heilige Stede had gestaan, een onbewoond huis als bedehuis ingericht. Twee jaar

later vond de eerste publieke bedevaart plaats. In 1933 werd dit gebouw vervangen door een nieuwe rooms-katholieke kerk met pastorie. Nadien is de belangstelling voor deze publieke bedevaarten sterk verminderd; vanaf 1965 hebben ze niet meer plaatsgevonden.

Sinds 1878 hebben de rooms-katholieken een eigen begraafplaats, die net als de algemene begraafplaats in het Van Stolkspark ligt.

Tot de jaren dertig van de negentiende eeuw nam de Hervormde kerk in Hasselt een dominante positie in; rond 1840 waren er ruim 1900 Hervormden, 120 rooms-katholieken en ongeveer 50 Israëlieten. Inmiddels had een aantal mensen zich in 1835 afgescheiden van de Hervormde kerk. Deze groep splitste zich in 1843 in de kruisgezinden, die onder invloed van ds. Ledeboer stonden, en de christelijk afgescheidenen. In 1869 verenigden deze groepen zich tot de Christelijk Gereformeerde kerk van Hasselt. Aanvankelijk werd een pand aan de Brouwersgracht (nu een rijwielhandel) als kerk ingericht, later werd een gebouw aan de Nieuwstraat in gebruik genomen.

In 1889 scheidde zich een nieuwe groep af van de Hervormde kerk, de "dolerenden". In 1892 vond de Vereniging tussen de Nederduitsch Gereformeerde kerk (de kerk van de dolerenden) en de Christelijk Gereformeerde kerk plaats. Zij vormen sindsdien de Gereformeerde kerk (synodaal). In de jaren 1913/1914 werd de oude Gereformeerde kerk aan de Nieuwstraat afgebroken en vervangen door een nieuwe. Sinds 1945 had de Gereformeerde kerk (vrijgemaakt) hier haar domicilie. Het gebouw is inmiddels afgebroken en sinds 1981 staat hier het Hervormd Kerkelijk Centrum "De Regenboog". De Gereformeerde kerk (synodaal) is thans gehuisvest aan de Kastanjelaan, de Gereformeerde kerk (vrijgemaakt) aan de Weedebrink. Een derde kerk, behorend tot de gereformeerde gezindte, is de Christelijk Gereformeerde kerk aan de Baangracht.

In het begin van de negentiende eeuw namen de Vrijzinnig Hervormden ("De Baak"), een stroming binnen de Nederlands Hervormde kerk, een eigen kerkgebouw aan de Ridderstraat in gebruik. Dit gebouw is inmiddels afgebroken en de hervormde deelgemeente "De Baak" heeft daarna een pand aan de Oudenstraat betrokken.

In het buitengebied van de gemeente Hasselt staat één kerk, namelijk de Nederlands Hervormde kerk in Mastenbroek. De kerkbouw is in verschillende perioden gerealiseerd: het koor in 1531, het schip in 1647 en de toren in 1845.

Tegenwoordig vormen de Nederlands Hervormden nog steeds de meerderheid in de gemeente Hasselt, maar niet meer zo duidelijk als 150 jaar geleden. In 1971 is de verdeling van de bevolking over kerkelijke genootschappen als volgt: 57,5% Nederlands Hervormd, 11,9% Gereformeerd, 8,5% Gereformeerd (vrijgemaakt), 6,5% rooms-

katholiek en 12,3% geen kerkelijke gezindte of anderszins.

7.2. Scholen
In de stad Hasselt stonden omstreeks 1850 de volgende scholen: een Stadsopenbare Burgerschool, een Armenschool (tevens Zondagsschool), een Stadskostschool voor Jongeheren en een Stadskostschool voor Jongejufvrouwen.

In het buitengebied van de huidige gemeente Hasselt (toen: Zwollerkerspel) stond rond 1850 een viertal lagere scholen, te weten in Genne, Mastenbroek, Genne-Overwaters en Roebolligehoek. De schoolvoorzieningen in Genne (officieel gesticht in 1784) en Mastenbroek zijn thans nog aanwezig. De scholen in Genne-Overwaters (nu: Zwolsche Dijk nr.12) en Roebolligehoek (gesticht in 1820) zijn kort na 1850 verdwenen.

De lagere schoolleerlingen van de stad Hasselt waren in de tweede helft van de negentiende eeuw verdeeld over twee scholen, school A aan de Hoogstraat en school B aan de Nieuwstraat. School B, een huis dat in 1854 als school werd ingericht, werd in 1863 afgebroken en vervangen door een nieuw gebouw. School A verhuisde kort na de eeuwwisseling naar het Justitie Bastion.

In 1884 werd in een aantal lokalen van school B aan de Nieuwstraat een MULO opgericht. Dit betekende tevens het einde van de twee kostscholen in Hasselt.

Na de eeuwwisseling werden de eerste christelijke scholen gesticht. In 1909 werd de hervormde school aan de Rosmolenstraat gebouwd. In 1924 werd de voormalige gemeentelijke bewaarschool aan de Gasthuisstraat verbouwd tot christelijke lagere school (gereformeerd). Deze school werd in 1968 afgebroken, waarna op deze plaats vanaf 1971 markt wordt gehouden.

Na 1940 zijn nagenoeg alle scholen verhuisd naar nieuwe locaties. Thans treft men in de stad Hasselt vijf lagere scholen, twee openbare en drie christelijke, alle buiten de oude stad gelegen. Het middelbare onderwijs in de gemeente beperkt zich tot een christelijke school voor voorbereidend beroepsonderwijs (afdeling L.H.N.O.) aan de Karel Doormanstraat. Voor de overige schoolvoorzieningen richt men zich vooral op Zwolle.

7.3. Overige
De armen- en wezenzorg in Hasselt kreeg vooral in de zestiende eeuw gestalte. In 1582 bouwde het stadsbestuur een weeshuis en in 1592 een nieuw gasthuis, dat later aangeduid werd als proveniershuis. In 1777 werd een huis aan de Ridderstraat ingericht als armenhuis; hier probeerde men de armen door middel van onderwijs en werkverschaffing een meer menswaardig bestaan te geven.

Hasselt heeft vroeger ook een ziekenhuis gehad. Een oud pand aan de Ziekenhuisstraat herinnert hier nog aan, evenals een gebouw aan de Baangracht, dat later onder andere als Franse kostschool en

burgemeesterswoning is gebruikt.

Het stadhuis op de Markt bestaat uit twee delen, waarvan het westelijke deel gebouwd is in de vijftiende eeuw, terwijl het oostelijke deel uit de zestiende eeuw stamt.
In 1907-1908 heeft een grote restauratie en uitbreiding plaatsgevonden, waardoor het gebouw een deel van zijn oorspronkelijk exterieur en interieur terugkreeg.

8 Ontwikkeling 1850 - 1940

Typering:
Rivier-oeverstad.

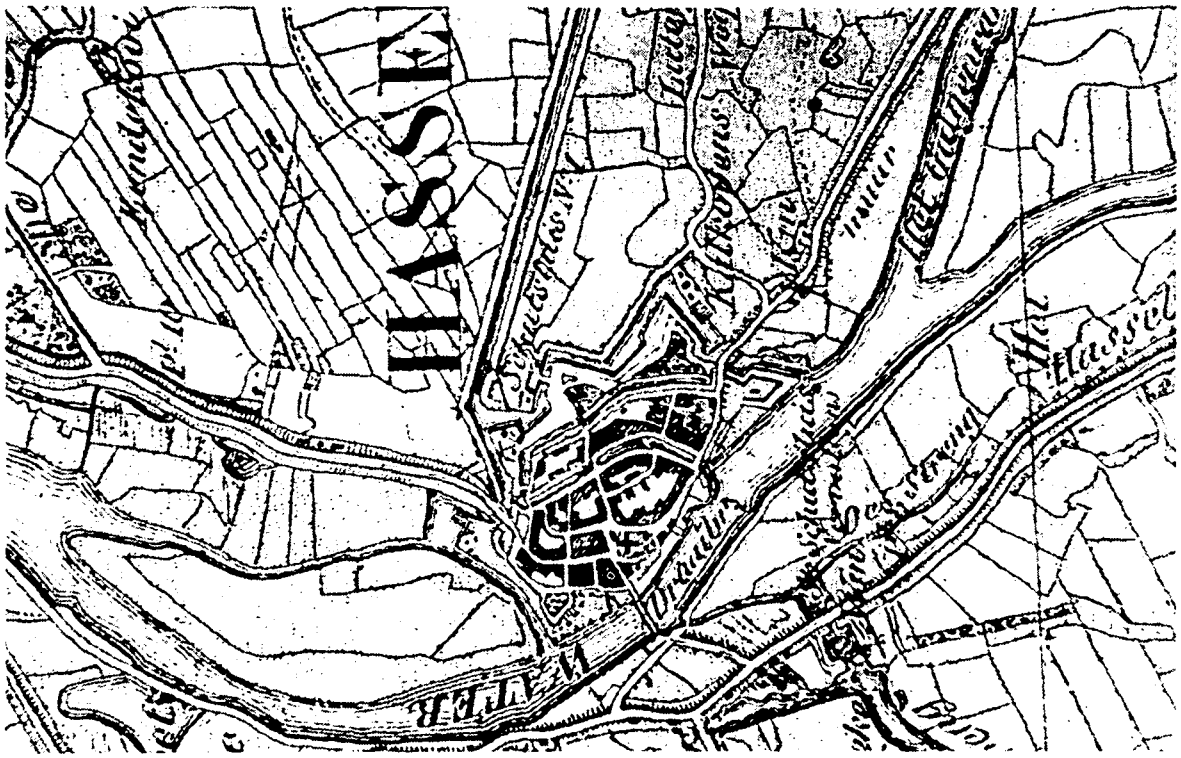
Functie:
In oorsprong een agrarische nederzetting, die zich door goede verbindingen met de Zuiderzee en het achterland ontwikkelde tot een stad met stapelhandel.

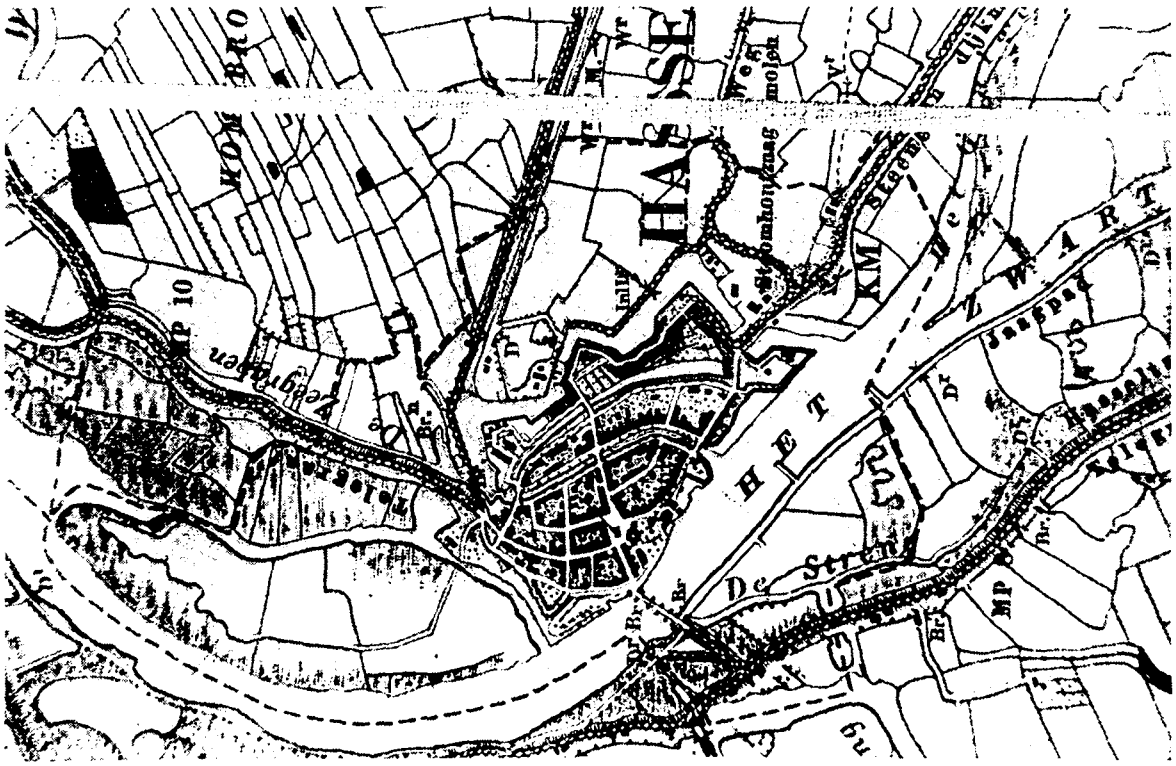
Ruimtelijke ontwikkeling:
Hasselt ligt aan het Zwarte Water en werd in 1850 nog omsloten door het 17e eeuwse grachtenstelsel van de verdedigingswerken.
De verdedigingswerken waren reeds geslecht en lagen als onbebouwd gebied rond de stad. Daarbinnen ligt een patroon van min of meer noord-zuid en oost-west lopende straten, met de markt (stadhuis en Nederlands-hervormde kerk) als middelpunt.
De bebouwing heeft over het algemeen twee bouwlagen. Ofschoon veel panden van oudere datum zijn tonen ze vaak een in de vorige of begin deze eeuw vernieuwde voorgevel. In dezelfde periode kregen veel panden, naast de al aanwezige woonfunctie, een winkelfunctie.
De zes rond de stad gelegen bastions werden in het begin van deze eeuw heringericht. Het Justitie Bastion is in de twintiger jaren heringericht met vrijstaande woonhuizen. De drie oostelijke bastions zijn omgevormd tot park waarin onder meer begraafplaatsen zijn opgenomen. De stad ligt aan de oostzijde dan ook fraai ingepakt door de bomen van het Van Stolkspark. Tegenover de middelste van deze drie bastions liggen de nog functionerende kalkovens. In hun huidige gedaante dateren ze uit het eind van de 19e eeuw. Het noordelijke bolwerk dat

door de weg Zwolle-Zwartsluis van de stad werd afgesneden, is in gebruik als scheepswerf. Op het zuidelijke bolwerk werd een overslagbedrijf gevestigd. In de dertiger jaren is op de voor een deel gedempte binnengracht de Eikenlaan aangelegd. Van 1914 tot 1934 lag Hasselt aan de tramlijn Zwolle - Blokzijl. In 1940 vormt het 17e eeuwse grachtenstelsel nog steeds de begrenzing van de stad.

Stedebouwkundige ontwikkeling Hasselt

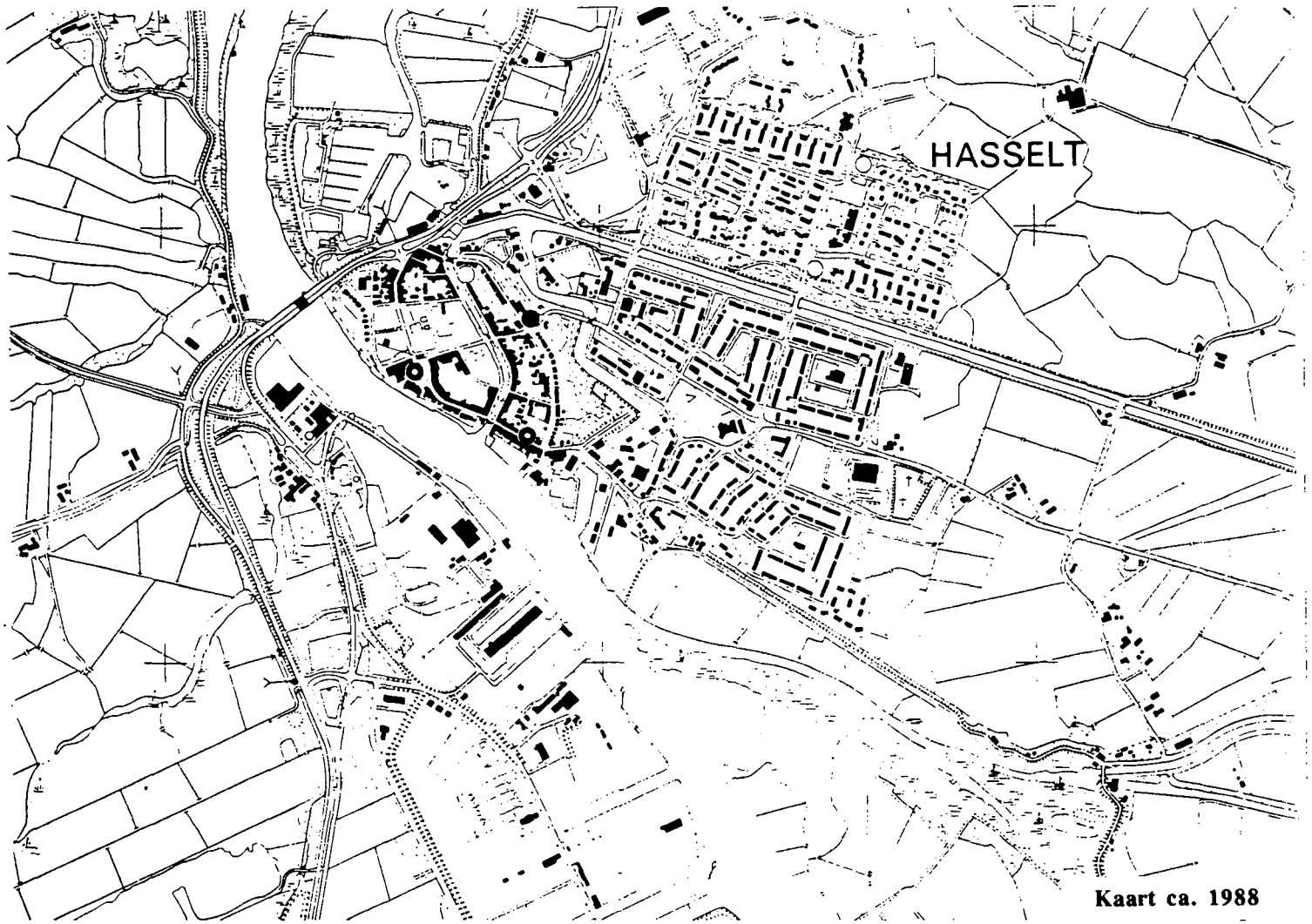
Boven: kaart ca. 1850
Onder: kaart ca. 1900





Kaart ca. 1940

Schaal : ca. 1:15000
Bron : Topografische kaarten van Nederland
Kaart ca. 1850, verkend 1851
Kaart ca. 1900, verkend 1883/1884, ged.herzien 1908
Kaart ca. 1940, verkend 1932



Kaart ca. 1988

Bronnen

Literatuur Hasselt en regio:
*Berg, A.J.L. van den, Ondezoek /naar de welvaartsbronnen in de gemeente Hasselt, E.T.I.O., Zwolle, 1950.
*Gerrits, J., Hasselt in grootmoeders tijd, Zaltbommel, 1986.
*Gerrits, J., Hasselt in oude ansichten, Zaltbommel, 1971.
*Gerrits, J., Kent U ze nog...de Hasselters, Zaltbommel, 1972.
Hasselt, historische wandeling (V.V.V.), z.j..
Hasselt structuurnota 1972, Zwolle, 1972.
*Hoeffer, F.A., Aanteekeningen omtrent Hasselt, 1926.
*Kwantes, J., Rapport inzake een voorstel van Gedeputeerde Staten van Overijssel tot wijziging van de grens der gemeente Hasselt, Hilversum, 1963.
Landschapsbeleidplan Hasselt, Wageningen, 1983.
*Pereboom, F., Bosch, R. en Boezeman, J.J.P. (red.), Uit de geschiedenis van Hasselt, Kampen, 1982.
*Schroten, H., Een milieu-geografische skriptie over de gemeente Hasselt, Amsterdam, 1971.
*Varwijk, G.H., Stap voor stap langs de Dedemsvaart, Dedemsvaart, 1983.

Literatuur algemeen:
*Aa, Van der, Aardrijkskundig woordenboek der Nederlanden, deel 1-12. Gorinchem, 1839-1848.
*Atlas van Nederland, 's-Gravenhage, 1963-1977.
*Atlas van Nederland. Deel 2: bewoningsgeschiedenis; deel 12: infrastructuur; deel 13: geologie; deel 14: bodem; deel 15: water; deel 16: landschap; deel 20:

landinrichting, 's-Gravenhage, 1984.
*Besselaar, Molens in Nederland, Amsterdam, 1974.
*Bevolking der Gemeenten van Nederland op 1 januari 1987, 's-Gravenhage, 1987.
*Bijdragen uit het land van IJssel en Vecht, Eerste en tweede bundel, IJsselacademie, Zwolle 1977-1978.
*Buter, A., De groene vallei. Stad en land aan de IJssel, Den Haag, 1978.
*Buter, A., Dit land over de IJssel, Hoorn, 1976.
*Crom, A.P., (red.) e.a., Anderhalve eeuw gereformeerden in stad en platteland, deel 7, Overijssel, Kampen, 1985.
*Demoed, H.B., Mandegoed schandegoed, Zutphen, 1987.
*Dekker, G. (Red.), e.a., Oude fabrieks- en bedrijfsgebouwen in Overijssel, Serie jaarboeken Overijssel, Zwolle, 1986.
*Dijksterhuis, R., Spoorwegtracering en stedebouw in Nederland, historische analyse van een wisselwerking, de eerste eeuw: 1840-1940, Z.p. [Groningen], Z.j.[1980].
*Egberts, E., Wie water deert, die water keert, Zwolle, 1985.
*Elzenga, E., Langs de oude Overijsselse kerken, Baarn, 1972.
*Engelen van der Veen, G.A.J. van, 'Marken in Overijssel', in: Geschiedkundige atlas van Nederland, Den Haag, 1924.
*Engelen van der Veen, G.A.J. van, G.J. ter Kuile en R. Schuiling, Overijssel, Deventer, 1931.
*Fischer, E.J., Stroomopwaarts, Zwolle, 1986.
*Fockema Andrea, S.J., Het kaartbeeld van Overijssel 1550-1850, Overdruk uit Versl. en Mededе. v.d. Ver. tot Beoefening van Overijsselsch Regt en Geschiedenis, 55ste stuk, z.p., 1939.
*Gevers, A.J., en A.J. Mensema, De havezaten in Salland en hun bewoners, Alphen aan den Rijn, 1983.
*Grote Topografische Atlas van Nederland, deel 3, Oost Nederland, Groningen, 1987.
*Heitling, W.H. en Lensen, L., Vijftig eeuwen volk langs de IJssel, Zutphen, z.j. [1980].
*Hendriks, F.M., De grenzen van Overijssel en van de Overijsselse gemeenten van 1807 (1811-1842), Overdruk uit Versl. en Mededе. v.d. Ver. tot Beoefening van Overijsselsch Regt en Geschiedenis 75e stuk, 1960.
*Krämer, G., Wij trekken door Twente en Salland, Arnhem, z.j. [1935].
*Kuile, E.H., ter, De monumenten van geschiedenis en kunst, Zuid-Salland, 's-Gravenhage, 1964.
*Kuile, E.H., ter, Noord- en Oost-Salland, 's-Gravenhage, 1974.
*Kuile, E.H., ter, Zuid-Salland, 's-Gravenhage, 1964.
*Kuyper, J., Gemeente-atlas van Nederland, Zaltbommel, (herdruk), 1971.
*Kloot Meijburg, H., van der, Onze oude dorpskerken, Rotterdam, 1921.
*Meene, J.G.C. van de en P. Nijhof, Spoorwegmonumenten in Nederland, Amsterdam, 1985.
*Meindersma, H. en K. de Jong (red.), Jongere bouwkunst in Overijssel, 1840-1940., Zwolle, 1985.
*Mulder, G.J.A., Handboek der geografie van Nederland. Deel VI, Zwolle, 1959.
*Nijhof, P., Oude fabrieksgebouwen in Nederland, Amsterdam, 1987.
*Nijhof, P., Watermolens in Nederland, Zwolle, 1982.
*Nijhof, P., Windmolens in

Nederland, Zwolle, 1983.
*Overijssel, de provincie en Overijsselse gemeenten in kaart en aanzicht, Zwolle, 1983.
*Overijssel, Aspecten en Perspectieven, Amsterdam, 1951.
*PPD van Overijssel/ASP, Streekplan IJsselvallei, 1985.
*Pyttersen's Nederlandse almanak voor iedereen, Zaltbommel, 1922-1942.
*Romers, H., De spoorwegarchitectuur in Nederland 1841-1938, Zutphen, 1981.
*Rosenberg, H.P.R., De 19de-eeuwse kerkelijke bouwkunst in Nederland, 's-Gravenhage, 1972.
*Schelhaas, H. en B. Molenaar (red.), Graven en begraven in Overijssel, Serie jaarboeken Overijssel, Zwolle, 1981.
*Schelhaas, H. (Red.) e.a., Historische kerken in Overijssel, Serie jaarboeken Overijssel, Zwolle, 1974.
*Schelhaas, H. (Red.) e.a., Molens in Overijssel, Serie jaarboeken Overijssel, Zwolle, 1972.
*Schelhaas, H. (Red.) e.a., Schipvaart en schepen in Overijssel, Serie jaarboeken Overijssel, Zwolle, 1985.
*Schuiling, R., Nederland, handboek der aardrijkskunde, deel 1 en 2, Zwolle, 1936.
*Schutten, G.J., Varen waar geen water is, reconstructie van een verdwenen wereld, geschiedenis van de scheepvaart ten oosten van de IJssel van 1300-1930. Twentsche courant.
*Seinen, J.R. en G. de Wit, Stap voor stap langs de Vecht, Hardenberg, 1985.
*Slicher van Bath, B.H., Een samenleving onder spanning, Geschiedenis van het platteland in Overijssel. Assen, 1957.
*Slicher van Bath, B.H., (red.), Geschiedenis van Overijssel, Deventer, 1970.
*Steegh, A., Monumentenatlas van Nederland, Zutphen, 1985.
*Steensma, R. (Red.) en C.A. van Swichem (Red.), honderdvijftig jaar gereformeerde kerkbouw, Kampen, 1986.
*Stiksma, K., Spiegel van steden, dorpen en landschappen in Oost-Nederland, Overijssel, Gelderland en het rivieren gebied, Ridderkerk, 1986.
*Stilma, L., Rondom de Holterberg e.v., Holten, z.j. [1962].
*Varwijk, G.H. en J.R. Seinen, Stap voor stap langs de Dedemsvaart, Dedemsvaart, 1983.
*Ven, D.J., van der, Met de goastok door Twente en Salland, Verslagen van de hoofdcommissie voor herziening der belastbare opbrengst van de ongebouwde eigendommen, Overijssel, 's-Gravenhage, 1890.
*Visscher, H.A., Het Nederlandse landschap, een typologie ten behoeve van het milieubeheer, Utrecht, 1974.
*Volmuller, H.W.J. (samenstelling), Nijhofs Geschiedenislexicon, Nederland en België, 's-Gravenhage-Antwerpen, 1981.
*Vuuren, L., van, Rapport betreffende een algemeen onderzoek naar de sociaal-economische structuur van het district van de kamer van koophandel en fabrieken voor Salland, Epe, 1941.
*Werkman, G., Kent u Overijssel ook zo?, Zeist, z,j. [1962].
*Wieringa, H. (red.), Waterstaat in Overijssel, Zwolle, 1983.
*Woud, A. van der, Het lege land. De ruimtelijke orde van Nederland 1798-1848. Amsterdam, 1987.
*Zanden, J.L., De economische ontwikkeling van de Nederlandse

landbouw in de negentiende eeuw, 1800-1914, Utrecht, 1985.
*Zonneveld, J.L.S., Levend land. De geografie van het Nederlandse landschap, Utrecht, 1985.

Kaarten:

Bodemkaart van Nederland. Stiboka, Wageningen, 1985.
Kadastrale minuutkaart 1832, Rijksarchief Overijssel, Zwolle.
Topografische kaart van Nederland, ca. 1850, 1900, 1935, 1950, 1960, 1976 en 1985. Topografische Dienst Delft/Emmen.

Archieven:

Databank Universiteit van Amsterdam, Vakgroep Sociale geografie, 1988.
Gemeenteverslagen 1850-1940, Rijksarchief Overijssel, Zwolle
Verslagen van Gedeputeerde Staten 1850-1940, Rijksarchief Overijssel, Zwolle.

Bijlagen

Tabellen

Tabel 1.
Loop van de bevolking in de gemeente Hasselt*

jaar	aantal inwoners	index (1850=100)
1850	2.232	100
1860	2.493	104
1870	2.353	102
1880	2.570	114
1890	2.430	108
1900	2.388	106
1910	2.340	104
1920	2.281	101
1930	2.256	100
1940	2.087	92
1987	6.723	298

Bron: Databank Universiteit van Amsterdam, 1988.
* Gegevens per 31 december, behalve 1987 (per 1 januari)

Tabel 2.
Woningvoorraad en aantal inwoners per kern of buurschap in de gemeente Hasselt omstreeks 1840. 1)

kern/buurschap	woningvoorraad	inwoneraantal
Hasselt	340	2.061
Genne	26	166
Holten	12	86
Streukel	23	155
Mastenbroek	164	890

1) cijfers bij benadering.
Bronnen: Aa, Van der, 1839-1848.
Steden en dorpen in Overijssel, 1980.

Tabel 3.
Woningvoorraad en bevolkingsomvang per kern of buurschap op 31 mei 1947.

kern of buurschap	woningvoorraad	bevolking
Totaal	491 (21)	1.945

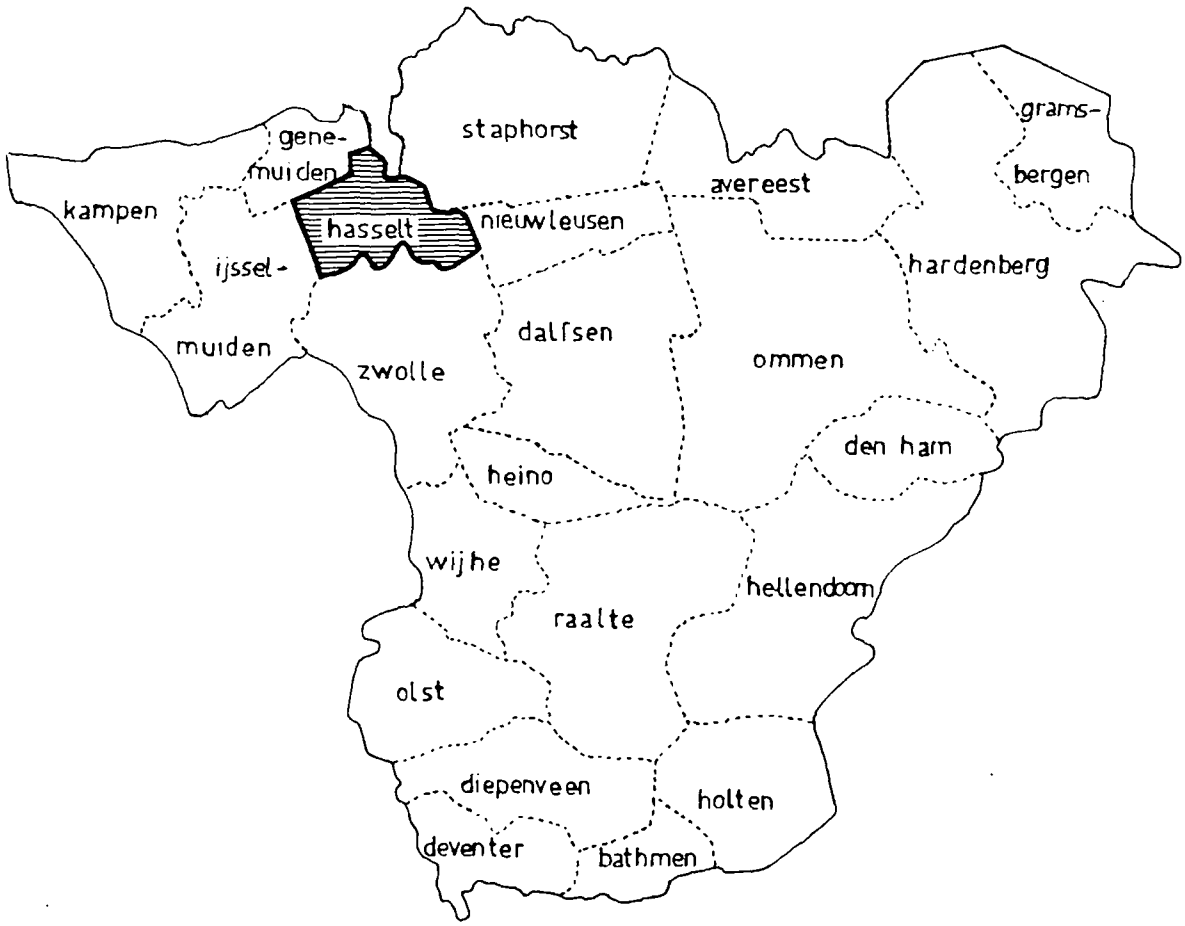
Tabel 4.
Woningvoorraad en aantal inwoners per kern of buurschap in de gemeente Hasselt op 1 januari 1987.

kern/buurschap	woningvoorraad	inwoneraantal
Hasselt	1.870	5.822
Genne, Streukel, Holten en Mastenbroek (gemeente Hasselt)	198	901
gemeente Hasselt	2.068	6.723

Bron: Statistieken R.O.I., Woningvoorraad en aantal inwoners per wijk/buurt, 1987.

KAART 1

DE LIGGING VAN DE GEMEENTE HASSELT IN SALLAND



0 5 10 15 km

N

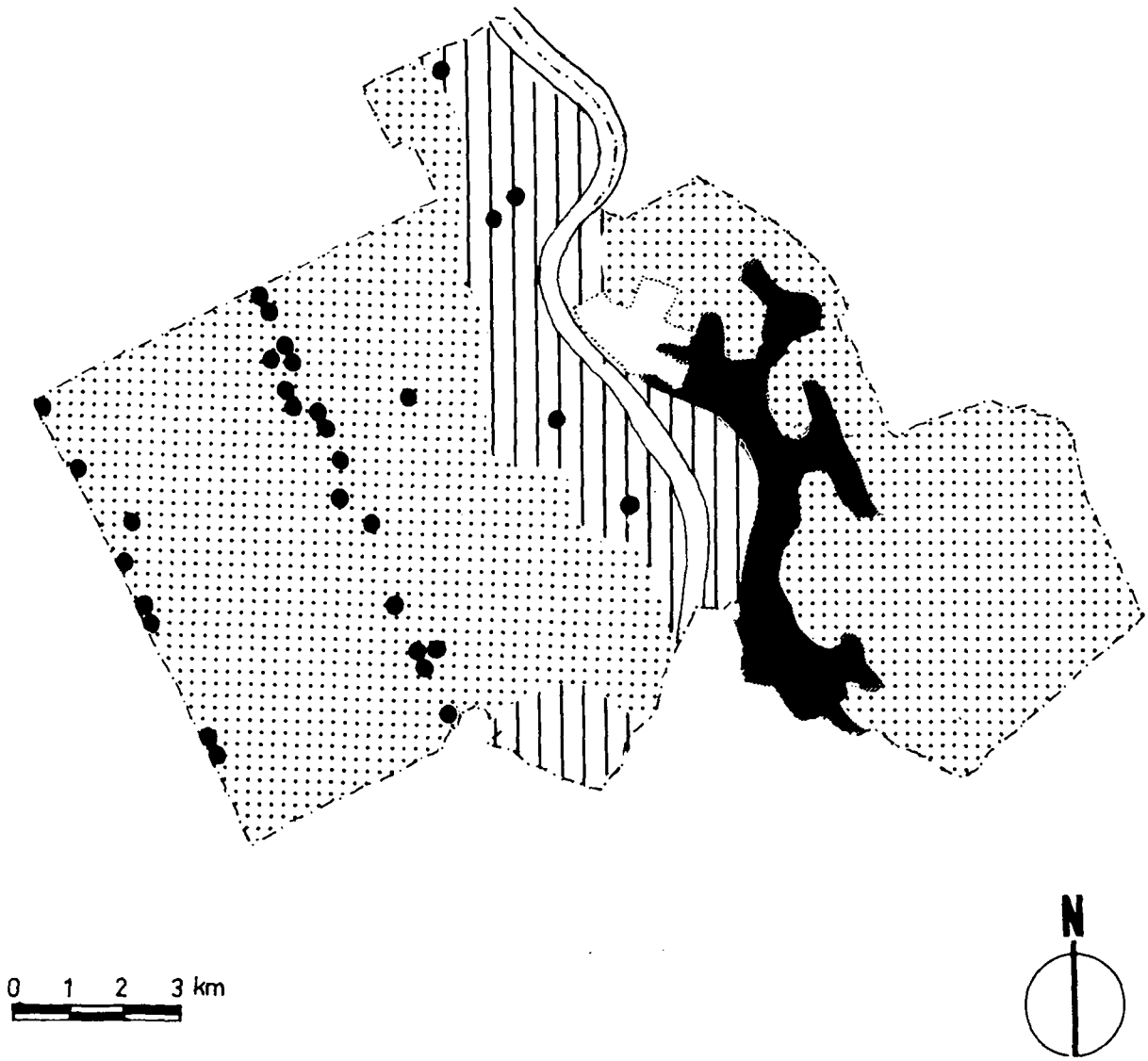
——— Grenzen van Salland

- - - - - - - - Gemeentegrenzen

Bron: Atlas van Nederland, 1963 - 1977.

KAART 2

BODEMGESTELDHEID EN GEOLOGIE



Plaatselijk overstroomde veenvlakte

Jonge rivierklei

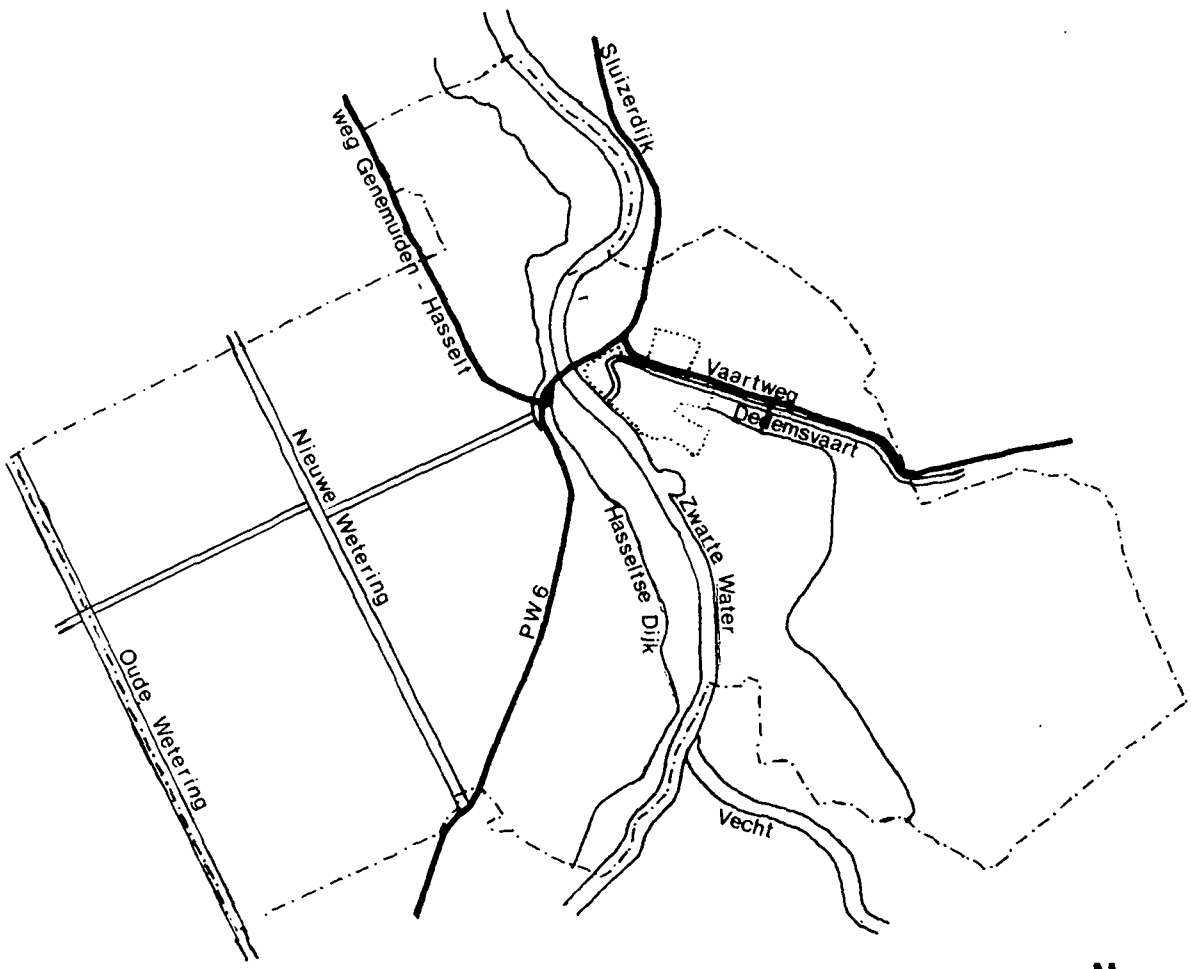
Leemarm fijn zand

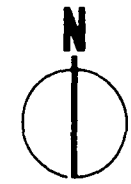
Terp

Bron: Bodemkaart van Nederland, 1985.

KAART 3

INFRASTRUCTUUR





0 1 2 3 km

Hoofdweg

Verharde weg

Rivier of waterweg

Kern

Bron: Grote Topografische Atlas van Nederland, 1987.

KAART 4

HASSELT OMSTREEKS 1850

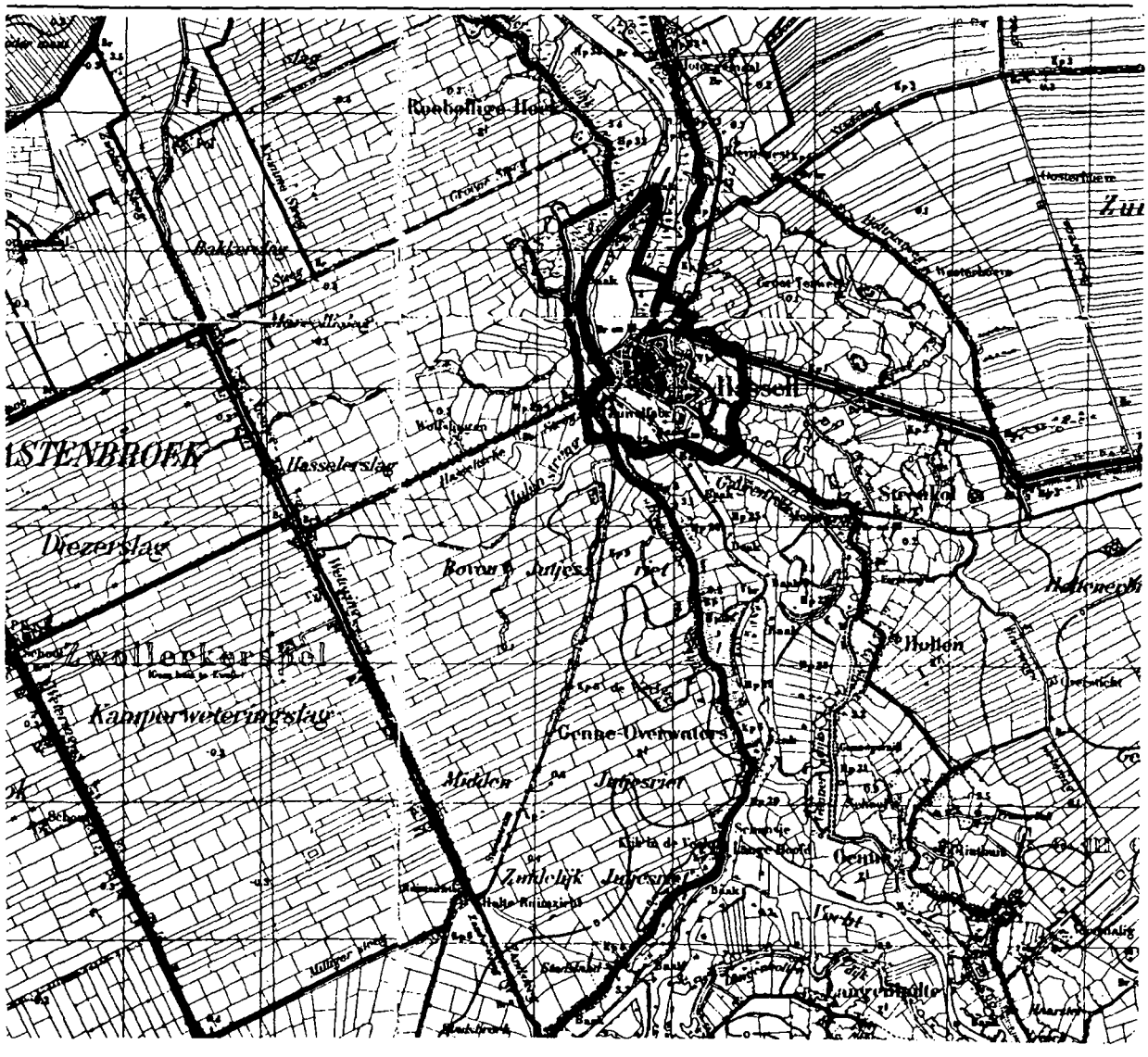
0 1 2 3 km

N

Bron: Topografische kaart van Nederland, 1859.

KAART 5

HASSELT OMSTREEKS 1930



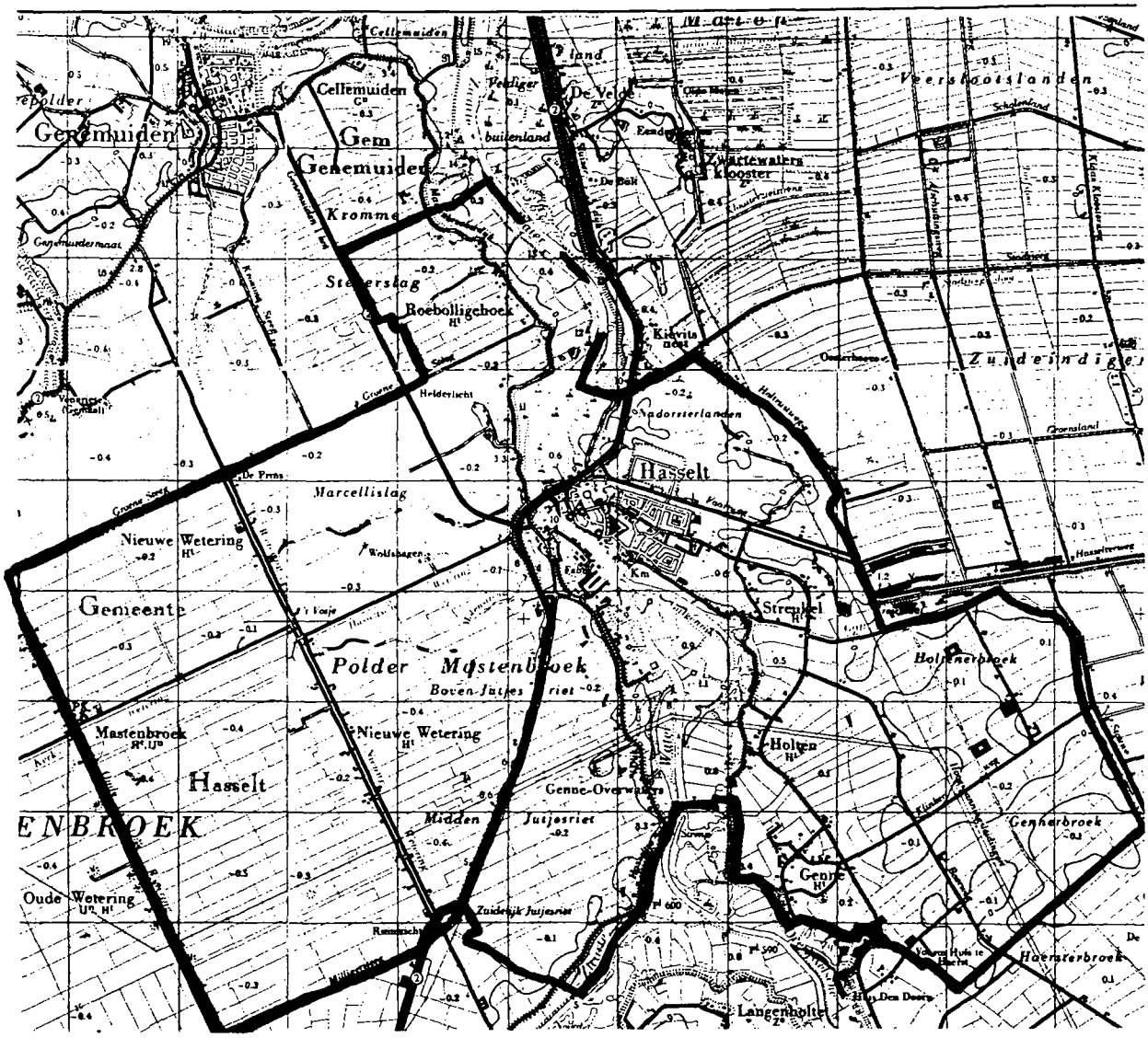
0 1 2 3 km

N

Bron: Topografische kaart van Nederland, 1933.

KAART 6

HASSELT OMSTREEKS 1973



0 1 2 3 km

N

Bron: Grote Topografische Atlas van Nederland, 1987.