INHOUDSOPGAVE

	PAGINA
1 Ligging, grenzen en omvang	2
2 Landschappelijke structuur	3
3 Infrastructuur	6
4 Nederzettingen	8
5 Bevolking	11
6 Middelen van bestaan	12
7 Sociale en culturele voorzieningen	15
8 Ontwikkeling 1850 - 1940	17
Bronnen	20
Bijlagen	24

HET OVERSTICHT
Zwolle, december 1988.

1 Ligging, grenzen en omvang

De plattelandsgemeente Nieuwleusen ligt in het noorden van Salland. Het bestuurlijke en administratieve centrum van de gemeente is het dorp Nieuwleusen, dat een samenvoegsel is van de tot 1971 zelfstandig bestaande dorpen Den Hulst en Nieuwleusen. Verder bestaat de gemeente uit de plattelandskernen De Meele en Ruitenveen en de buurten met verspreide bebouwing Westerveen, Ruitenveen, De Meele, De Ruiten, Oosterhulst en Oosterveen (kaart 1).

De gemeente Nieuwleusen is op 1 juli 1811 ontstaan. Van de gemeente Dalfsen (het voormalige schoutambt Dalfsen) werd toen het noordelijke gedeelte afgescheiden en met enige andere gebieden samengevoegd tot de nieuwe gemeente Nieuwleusen. De andere gebieden waren de buurschappen Ruitenhuizen/De Route en Ruitenveen, alsmede een klein gebied met zes huizen, dat voordien tot Staphorst behoorde. De genoemde buurschappen behoorden, nadat ze respectievelijk waren afgescheiden van Zwolle en Zwollerkerspel, sinds de eerste helft van april 1811 tot het schoutambt Dalfsen.

Op 1 januari 1987 had de gemeente een oppervlakte van 39,54 km2, waarvan 0,28 km2 binnenwater breder dan zes meter. Het aantal inwoners bedroeg op die datum 8.200. De totale woningvoorraad was toen 2.547, dat wil zeggen een woningdichtheid van 65 per km2 land. Ter vergelijking: de woningdichtheid van Salland bedroeg op 1 januari 1987 58 en die van Overijssel 105 woningen per km2.

2 Landschappelijke structuur

2.1. Geologie (kaart 2)
Het landschap van Nieuwleusen valt geologisch gezien uiteen in twee delen. Het grootste gedeelte van het gemeentelijke grondgebied ten oosten van de autosnelweg Zwolle-Meppel bestaat uit pleistocene dekzanden, die voordat men een aanvang had gemaakt met de ontginning (rond 1630) bedekt waren met een laag hoogveen. De lager gelegen gebieden ten westen van de autosnelweg bestaan daarentegen uit laagveen op dekzand.

2.2. Bodemgesteldheid en landschap
Overeenkomstig de geologische opbouw van het grondgebied van de gemeente Nieuwleusen kan met betrekking tot de bodemgesteldheid ook een tweedeling worden aangebracht. Ten oosten van de spoorlijn van Zwolle naar Meppel liggen de lage kalkarme zandgronden, die onderling verschillen wat betreft hun bodemvruchtbaarheid. Ten westen ervan liggen de niet uitgeveende laagveengronden.

Het landschap van Nieuwleusen heeft een sterk open karakter. Enkele kleinschalige, hoofdzakelijk lijnvormige bospercelen zijn de enige vormen van hoogopgaande begroeiing. Het gebied ten westen van de spoorlijn heeft grotendeels een blokverkaveling met verspreide bebouwing op de kavels.
In het gebied ten oosten ervan is de agrarische bebouwing hoofdzakelijk geconcentreerd langs enkele van oost naar west lopende wegen. Ook hier bevinden de boerderijen zich op de kavels. In het centrale deel van dit gebied domineert de blokverkaveling.

Bebouwing komt er slechts sporadisch voor.

Het landschap van Nieuwleusen omstreeks 1850 kende een nog veel duidelijkere tweedeling. Het westelijke deel van de gemeente behoorde tot het gebied van het heide-ontginningslandschap; het landschap van het oostelijke deel behoorde tot het veenkoloniale type "Ruitenveen-Nieuwleusen". Twee uitgevoerde ruilverkavelingen hebben vrijwel het gehele oospronkelijke ontginningslandschap herschapen tot dat wat het nu is: een vrij uniform landschap.

2.3. Bodembeheer en ontginningen (kaart 3)

Door de ontginningsactiviteiten van de mars in de loop van de tijd het eertijdse laagveen- en moeraslandschap van Nieuwleusen genodelleerd tot een op en top cultuurlandschap.

Al in de vijftiende eeuw werd er in het grondgebied van de huidige gemeente Nieuwleusen door ingezetenen van de stad Zwolle veen afgegraven ten behoeve van de brandstofvoorziening. Toen in 1631 door een vijftal notabelen, "De Participanten", een maatschappij ter ontginning van de wildernis van de marke Leusen werd opgericht, kreeg het ontginnen van de woeste gronden een meer georganiseerd karakter. De ontginningsmaatschappij kreeg de naam Luessener Compagnie.

De eerste ontginningswerkzaamheden van de nieuwe maatschappij bestonden uit het graven van kanalen en het aanleggen van wegen, waarvan de Beentjesgraven, een waterloopje dat door de participanten tussen 1630 en 1635 is gegraven als turfafvoerkanaal, de kringsloot (tegenwoordig in de gemeente Dalfsen) en de Nieuwleusenerdijk (nu West- en Oosteinde geheten) langs het eertijdse turfafvoerkanaal de Grote Hermelijn de belangrijkste waren. De eerste ontginningen vonden hoofdzakelijk plaats in het gebied rond Nieuwleusen (dorp) en langs de Nieuwleusenerdijk tussen De Stouwe en Ruitenveen.

Aan het einde van de achttiende eeuw ontwierp Gerrit Willem van Marle, één van de burgemeesters van Zwolle, een plan om de veengronden ten oosten van Hasselt, op grotere schaal dan voordien het geval was geweest, te ontginnen. De plannen van hem werden uitgevoerd door Willem Jan baron van Dedem tot den Berg, die ten behoeve van de ontginningen en de afvoer van turf tussen 1809 en 1845 de Dedemsvaart van Hasselt tot Gramsbergen liet graven, inclusief de nodige wijken en sloten. De Dedemsvaart volgde de Beentjesgraven van Hasselt tot Den Hulst. Een en ander had tot gevolg dat in 1850 het grootste deel van het gebied ten oosten van de spoorlijn Zwolle-Meppel in cultuur was gebracht. Het gebied ten westen ervan bestond nog uit heidevelden en enkele kampontginningen. Evenredig met de toename van de bevolking nam na 1850 de oppervlakte cultuurgrond toe met als gevolg dat rond 1900 in de gemeente Nieuwleusen alle woeste gronden waren omgezet in wei- en bouwlanden.

Een belangrijke factor voor de toename van het areaal

cultuurgrond door ontginningen van woeste gebieden na 1850 was de ontbinding van de marken. De boeren kregen beschikking over eigen stukken grond in de woeste gebieden, waardoor de individuele ontginningen sterk werden gestimuleerd. De marke Leusen werd in 1850 ontbonden, de marke Rozengaarde in 1859. Het jaar van ontbinding van de marke Rute is onbekend.

2.4. Waterbeheersing

Het succes waarmee men de ontginningen van de woeste gebieden ter hand kon nemen, was in de eerste plaats afhankelijk van de kwaliteit van de waterbeheersing. Waren het in eerste instantie particulieren, die het initiatief tot het uitvoeren van de noodzakelijke waterstaatkundige werken namen, later werd hun taak overgenomen door de in 1896 opgerichte waterschappen De Ruiten en Veenekampen en Beoosten het Lichtmiskanaal. De werkzaamheden van de nieuwe openbare lichamen bestonden echter niet meer zo zeer uit het aanleggen en onderhouden van waterwerken ten behoeve van ontginningsprojecten, alswel uit het afvoeren van het overtollige water in de weide- en akkerbouwgebieden.

In 1930 ressorteerde het grondgebied van Nieuwleusen onder de waterschappen (dijkdistricten) Hasselt en Zwartsluis en de Noorder Vechtdijken. Tegenwoordig valt Nieuwleusen in waterstaatkundig opzicht onder het waterschap De Noorder Vechtdijken en voor een klein deel onder het waterschap Benoorden de Dedemsvaart.

De afwateringsproblemen die ontstonden als gevolg van het dempen van een groot deel van de Dedemsvaart ten behoeve van de aanleg van de weg Lichtmis-Balkbrug werden opgelost door het graven van afwateringsvaarten langs deze nieuwe verbinding. In het gebied ten oosten van de genoemde spoorlijn nemen de sloot langs de Buldersweg en de genoemde afwateringsvaarten, een flink deel van het af te voeren overtollige water voor hun rekening. In het westen wordt Nieuwleusen begrensd door de Steenwetering, die daar voor de afwatering zorgt.

3 Infrastructuur

(kaart 4)

3.1. Waterwegen
Met uitzondering van het Lichtmiskanaal, dat op aandringen van de stad Zwolle tussen 1830 en 1835 werd gegraven om van Zwolle een doorvoerhaven voor de turf uit onder andere de Nieuwleusener venen te maken, waren alle andere kanalen in de gemeente Nieuwleusen gegraven met een tweeledig doel: ontginnen van de woeste gronden en afvoeren van de gewonnen turf. Met name de Dedemsvaart is zeer belangrijk geweest als scheepvaartroute voor het vervoeren van turf en later voor de aan- en afvoer van landbouw- en industrieprodukten. Ten behoeve van de kruising van scheepvaartverkeer en het verkeer over land- en spoorwegen was de Dedemsvaart uitgerust met een aantal sluizen en ophaalbruggen evenals een draaibrug voor de kruising met de genoemde spoorlijn. Ondanks verbredingen van de vaart in de loop der tijd en vernieuwing van de beschoeiing in 1960 heeft de Dedemsvaart het onderspit moeten delven in de concurrentiestrijd met het wegvervoer. In 1968 is de Dedemsvaart, voor zover die binnen de grenzen van de gemeente Nieuwleusen liep, ten behoeve van de aanleg van de provinciale weg Lichtmis-Balkbrug gedempt. Het Lichtmiskanaal, waaraan in 1900 op de grens van de gemeente nog tol werd geheven, was al in 1921 bij de sluis te Berkum voor de scheepvaart gesloten.

3.2. Wegen
De belangrijkste wegen, die in 1850 de gemeente Nieuwleusen ontsloten, waren de twee oost-westverbindingen Hasselt-Lichtmis-Balkbrug langs de

Dedemsvaart en de Buiten- en Nieuwleusenerdijk, die via de Tolweg langs de Hermelijn of Tolgracht aansluiting gaf op de weg Zwolle-Meppel langs het Lichtmiskanaal. Evenwijdig aan de Nieuwleusenerdijk liep ten zuiden van het dorp Nieuwleusen de Middeldijk, die de grens met de gemeente Dalfsen vormde. De Tolweg en het gedeelte van de weg langs de Dedemsvaart tussen de Lichtmis en Den Hulst was in 1850 al verhard, evenals de belangrijkste noordzuidverbinding tussen Zwolle en Meppel, tegenwoordig Rijksweg A28 (E232).

Ten oosten en ten westen van Nieuwleusen (dorp) beginnen zich omstreeks 1850 de contouren af te tekenen van de evenwijdig aan de Buitendijk en de Nieuwleusenerdijk lopende landwegen Oosterveen en Westerveen. Deze wegen lopen over de vroegere kronkelige verbindingspaden tussen de boerderijen van de oudste bebouwing van Nieuwleusen.

Het globale wegenpatroon is tussen 1850 en 1950 niet ingrijpend gewijzigd. Er zijn slechts enkele lokale wegen aan het bestaande net toegevoegd. De belangrijkste nieuwe noord-zuid verbinding uit deze periode is de Jachtlusterallee van Ruitenveen naar De Meele.

Als gevolg van de uitvoering van een ruilverkaveling heeft zich tussen 1900 en 1940 in het gebied ten westen van de spoorlijn Zwolle-Meppel een belangrijke verdichting van het wegennet voorgedaan en zijn de meeste bestaande wegen verhard. In het gebied ten oosten van de spoorlijn heeft zich na 1940 eveneens een verdichting en kwaliteitsverbetering voorgedaan. Hier betreft het een kleine uitbreiding van het aantal van noord naar zuid lopende wegen, een sterke toename van het aantal oost-westverbindingen en de verharding van nagenoeg alle landwegen. Een en ander was ook hier het gevolg van ruilverkavelingswerkzaamheden.

3.3. Spoorwegen

De gemeente Nieuwleusen wordt al sinds 1 oktober 1867 door de spoorlijn Zwolle-Meppel doorsneden. De spoorlijn Zwolle-Meppel, die in 1952 geëlektrificeerd is, had reeds in 1908 een dubbelspoor.

Iets ten noorden van de kruising met de Dedemsvaart werd in 1865 het station Dedemsvaart opgeleverd. Het inmiddels opgeheven station, gelegen in de gemeente Staphorst, was ook de halteplaats voor een stoomtram, die van Zwolle tot hier langs de huidige Kranenburgerweg en het Lichtmiskanaal reed en daarna zijn weg langs de Dedemsvaart vervolgde richting Ommen. De tramlijn is, nadat in 1933 het personenvervoer was gestaakt, nog enige tijd gebruikt voor het vervoer van ondermeer turfstrooisel.

4 Nederzettingen

(kaart 5, 6 en 7)

4.1. Kernen

Nieuwleusen is omstreeks 1630 ontstaan in de woeste gebieden van de marke Leusen door kolonisatie van inwoners uit het iets zuidelijker gelegen Leusen, het tegenwoordige Oudleusen. Tot die tijd waren er in het grondgebied van de huidige gemeente geen nederzettingen geweest.

De oudste boerderijen hebben gestaan langs het Ooster- en Westerveen iets ten noorden van de Nieuwleusener, Leusener- en Buitendijk. Nadat in 1662 een kerk was gebouwd aan de toenmalige Leusenerdijk hoek Dommeldijk ontwikkelde Nieuwleusen zich in de vorm van een streekdorp langs de twee laatstgenoemde dijken met als middelpunt de kerk, waaromheen zich na 1800 de eerste concentratie van bebouwing begint af te tekenen. De geschiedenis van het dorp toont in de negentiende eeuw weinig spectaculaire ontwikkelingen, daarna groeit het echter, met name door de komst van enkele industrieën, uit tot een behoorlijke nederzetting met een beperkt voorzieningenapparaat op sociaal, economisch en cultureel gebied.

De uitbreidingen van de bebouwing in de vorm van stelselmatige bebouwing en voorzieningen als sportterreinen, een zwembad en een ijsbaan hebben voornamelijk plaatsgevonden in het gebied tussen de kernen Nieuwleusen en Den Hulst.

Waren er in 1850 ongeveer 75 woningen in de kern, tegenwoordig zijn er dat ongeveer 923, oftewel 36% van de totale gemeentelijke woningvoorraad van 2.546

wooneenheden. (tabel 1 en 2)

Den Hulst ontwikkelde zich na het graven van de Dedemsvaart van een kleine agrarische buurschap tot een streekdorp, waarvan de naam voor het eerst genoemd wordt aan het eind van de achttiende eeuw.

De stichter van de Dedemsvaart liet in de jaren 1820-1821 een huis te Vollenhove (de Rollecate) afbreken en bouwde het omstreeks 1820 weer op in de Rouveense Hulst (iets ten westen van Den Hulst), waaraan hij weer de naam Rollecate gaf. Slechts de oprijlaan en enig groen in de vorm van bomen verraden nu nog de plaats van het in 1933 afgebroken buitenhuis. Het zelfde lot onderging het Palthehuis aan het Westeinde. Van de voormalige havezate Oosterveen aan het Oosterveen is door ruilverkavelingswerken geen spoor meer te vinden.

Door industrievestiging na 1900 ontwikkelde Den Hulst zich tot een centrum van werkgelegenheid voor de omgeving. De daarmee samenhangende uitbreiding van de bebouwing beperkte zich voor 1940 tot een strook langs de Dedemsvaart en langs de Ommerdijk, thans Backxlaan. Daarna is de structuur complexer geworden, vooral weer als gevolg van nieuwe industrievestigingen, zodat ook Den Hulst geen streekdorp meer kan worden genoemd.

Na 1960 breidde de bebouwing zich zeer sterk uit in de richting van Nieuwleusen, waardoor het eertijds onbebouwde gebied tussen de twee afzonderlijke kernen langzaam maar zeker geheel bebouwd raakte. Sinds 1 januari 1971 heeft deze groei naar één dubbeldorp zijn weerklank in de naamgeving gekregen; sinds die datum spreekt men alleen nog over het dorp Nieuwleusen, bestaande uit Nieuwleusen-Noord (Den Hulst) en Nieuwleusen-Zuid (Nieuwleusen).

In Den Hulst stonden in 1850 ongeveer 87 huizen (26% van het totaal). Op 1 januari 1987 bedroeg dat aantal ongeveer 1.000, oftewel 39% van de totale gemeentelijke woningvoorraad. (tabel 1 en 2)

Tegenwoordig heeft Nieuwleusen een verzorgende functie voor de lokale bevolking op het gebied van sociale, culturele en economische voorzieningen. Met name Nieuwleusen-Noord vervult met betrekking tot de industriële werkgelegenheid een functie voor zowel de plaatselijke bevolking als voor die van omliggende gemeenten.

De structuur van het grootste deel van de bebouwde kom van Nieuwleusen wordt gekenmerkt door een duidelijke begrenzing aan zowel de noord- en zuidzijde als aan de oost- en westzijde. Aan de noordzijde wordt de bebouwingsrechthoek begrensd door de provinciale weg van de Lichtmis naar Balkbrug, in het zuiden door het Westeinde. De oost- en westgrens worden respectievelijk gevormd door de Burgemeester Backxlaan en de Bosmansweg. Het centrale gedeelte van de bebouwde kom wordt ingenomen door een min of meer vierkant gebied, waarin vooral de sportvoorzieningen geconcentreerd zijn. De overige voorzieningen liggen verspreid in de rest van de bebouwde kom.

Een opvallend element in Nieuwleusen-Noord is de Hulsterplas, die oorspronkelijk ontstaan is door zandafgraving ten behoeve van de demping van de Dedemsvaart. In de jaren tachtig is de Hulsterplas sterk uitgebreid.

Dat Den Hulst en Nieuwleusen vroeger streekdorpen waren, is nog duidelijk herkenbaar in de lintbebouwing langs de genoemde provinciale weg, het Ooster- en Westerveen en het Oost- en Westeinde.

Ruitenveen is waarschijnlijk rond 1700 ontstaan als een langgerekte nederzetting in de marke Rute. Aanvankelijk was Ruitenveen een zuiver agrarische nederzetting met enkele ambachten, waaronder een korenmaalderij. Tegenwoordig heeft het lintdorp een overwegend agrarische functie met daarnaast een beperkt verzorgende functie op het gebied van onderwijs en detailhandel. Voor verdere voorzieningen is men aangewezen op Nieuwleusen. Ruitenveen telde in 1850 en 1987 (inclusief verspreide huizen) respectievelijk 57 en 167 huizen. (tabel 1 en 2)

De Meele wordt voor het eerst als zelfstandige kern genoemd in 1840. Daarvoor maakte het grondgebied deel uit van het dorpstoebehoren van Ruitenveen. Tot circa 1930 was de nederzetting het eigendom van de familie Van Dedem, waarvan de grond door kleine pachtboeren en loonarbeiders werd bewerkt. De Meele heeft een beperkte functie op het gebied van kerk, onderwijs en winkels. Voor de overige voorzieningen is ook deze nederzetting aangewezen op Nieuwleusen. Het aantal huizen bedroeg 14 in 1850 en 158 in 1987 (inclusief verspreide huizen). (tabel 1 en 2)

4.2. Buurschappen

In de gemeente Nieuwleusen bevonden zich aanvankelijk alleen maar buurschappen met bebouwing langs een weg, dijk of kanaal. De buurschap Nieuwleusen kreeg al vrij vroeg ook enkele niet-agrarische functies, waardoor het zich ontwikkelde tot een dorp. Pas na de uitvoering van twee ruilverkavelingsprojekten tussen 1925 en 1950 ontstond de verspreide bebouwing in de bij de buurschappen behorende gebruiksgronden. Met uitzondering van de genoemde kernen hebben de overige delen van de buurschappen een overwegend agrarische functie.

In de huidige buurschap De Ruiten bevond zich tussen ongeveer 1648 en 1870 een nederzetting, die werd aangeduid met de naam De Route, later Ruitenhuizen. In deze buurschap heeft een tolhuis gestaan nabij de kruising van de toenmalige Grooten Hermel en de Nieuwe Wech.

5 Bevolking

5.1. Loop van de bevolking
In 1850 telde de gemeente Nieuwleusen 1.923 inwoners. De bevolkingsgroei na 1850 is weergegeven in tabel 4. In tegenstelling tot veel andere Sallandse plattelandsgemeenten heeft Nieuwleusen geen tijdelijke teruggang in de omvang van de bevolking als gevolg van de landbouwcrisis gekend.

5.2. Ruimtelijke spreiding
(tabel 3)
Van de totale bevolking van de gemeente Nieuwleusen woonde in 1850 42% in de kern Nieuwleusen en 28% in de kern Den Hulst. In de buurschappen Ruitenveen, Ruitenhuizen en De Meele woonde respectievelijk 20, 6 en 4% van de totale bevolking. Veertien mensen oftewel 0.7% was woonachtig in schepen.

Op 1 januari 1987 woonden 5.751 personen in de kern Nieuwleusen, waarvan 2.682 in Nieuwleusen-Zuid en 3.069 in Nieuwleusen-Noord. Dit betekent een concentratie van de bevolking in de kern van 70%.

6 Middelen van bestaan

6.1. Landbouw
Op de plaats van de afgegraven hoogvenen werd de grond aanvankelijk voornamelijk geschikt gemaakt voor de verbouw van akkerbouwgewassen, waaronder rogge, haver, boekweit en aardappelen. Waar moerassen waren, ontstond weiland. Het laagveengebied bleef tot ongeveer 1900 in gebruik als woeste grond voor de schapenhouderij, de hooivoorziening en de bijenteelt. Het belang van de akkerbouw in het vroegere bodemgebruik heeft een duidelijke uitdrukking gevonden in de gebouwde omgeving, namelijk in de vorm van een vijftal windkorenmolens. In de loop der tijd zijn ze allemaal verdwenen.
In de loop van de tijd is er met betrekking tot het bodemgebruik een sterke verschuiving opgetreden. Was omstreeks 1850 nog een derde deel van het totale oppervlak cultuurgrond in gebruik als bouwland, in 1950 was dat nog maar 13.2%. Tegenwoordig (toestand 1 januari 1987) is 95% van het oppervlak cultuurgrond van 2.920 ha in gebruik als weiland.

Onder andere door de invoering van de kunstmest rond 1900 is in Nieuwleusen het oppervlak cultuurgrond sterk toegenomen, met name in het gebied ten westen van de spoorlijn Zwolle-Meppel (De Meele en het Westbroek). De woeste gronden in dit gebied werden niet uitgeveend, maar direkt omgezet in weilanden. Doordat elke gerechtigde eigenaar een deel kreeg in het gebied, dat bloksgewijs ontgonnen was en debevolking gestadig groeide, ontstond in het westelijke gedeelte van de gemeente, evenalsin het (zij het in mindere

mate) oudere cultuurlandschap, een zeer ongunstige verkaveling, namelijk in de vorm van langgerekte smalle stroken. Uit onvrede hiermee, en met het ontbreken van wegen en een goede afwatering, werd in 1925 besloten tot het uitvoeren van de ruilverkaveling Nieuwleusen I, die in 1928 voltooid werd. Aanvankelijk vond de afwatering plaats door natuurlijke lozing via een spuisluis bij Streukel. Het Streukeler zijl werd vervangen door een dieselgemaal.

Het oostelijke gedeelte van de gemeente onderging door de uitvoering van de ruilverkaveling Nieuwleusen II tussen 1941 en 1949 eenzelfde ingrijpende structuurwijziging met betrekking tot de verkaveling, waardoor het eertijdse slagenlandschap (stroken verkaveling) in het gehele gemeentelijke grondgebied tot het verleden ging behoren en ook de zo karakteristieke houtwallen, die dienden als perceelsscheidingen, verdwenen (kaart 8 en 9).

6.2. Ambacht, industrie en diensten

Gedurende bijna de hele negentiende eeuw kende de gemeente Nieuwleusen nog geen enkele industrie. Er waren slechts enkele verzorgende ambachtsbedrijven. De belangrijkste ambachten waren bakker, molenaar, smid, rietdekker, timmerman en metselaar. Tegenover huize Rollecate hebben enkele kalkovens gestaan. Op de kaart van 1935 komen ze al niet meer voor. Rond 1900 deed de industrie, zij het aarzelend, haar intrede. In 1896 werd een door stoom aangedreven ontromer geplaatst in een melkverwerkend bedrijfje aan de Burgemeester Backxlaan, dat in 1901 werd omgezet in een zuivelfabriek, de stoomzuivelfabriek Mastenbroek. Deze coöperatieve fabriek van de vereniging Onderling Belang is in 1969 gefuseerd met die van Balkbrug. In Den Hulst is in 1900 de coöperatieve boterfabriek De Hoop opgericht. Een coöperatieve zuivelfabriek kwam hier in 1930.

Hielden deze twee industrieën nauw verband met het agrarische bedrijf, in 1904 werd er in Den Hulst een fabriek opgericht die niets met de landbouw te maken had: de rijwielfabriek Union N.V., ontstaan uit een gecombineerd bedrijf van korenmolen, houthandel en ijzerhandel. Het oudste deel van het huidige fabriekscomplex dateert uit 1914. In 1969 is de rijwielfabriek een fusie aangegaan met de motorrijwielfabriek Kaptein N.V. te Utrecht en Kaptein's Handelsondernemeing N.V. te Amsterdam (= Unikap). Tegenwoordig heet het bedrijf weer Union.

Met uitzondering van de genoemde industrievestigingen dateren de overige industrieën uit de periode na de Tweede Wereldoorlog. De grote meerderheid van de industrieën bevindt zich in Nieuwleusen-Noord en wel op de industrieterreinen Den Hulst en De Meele.

In de gemeenteverslagen tussen 1850 en 1890 is sprake van 10 à 15 winkeliers en kleinhandelaren. Zwolle was de marktplaats van de gemeente. Overtollige produkten werden er verkocht, winkelwaren werden daarvandaan mee

teruggenomen. Na 1900 nam het aantal winkelvestigingen toe, omdat, wegens de vestiging van een zuivel- en boterfabriek, men de eigen zuivelprodukten niet meer in Zwolle naar de markt behoefde te brengen, waardoor de behoefte groeide om de dagelijkse benodigdheden meer in de gemeente zelf te betrekken. Zwolle bleef echter een verzorgende functie voor de bevolking van Nieuwleusen uitoefenen.

Met de aanleg van een drinkwaterleidingnet is men in de gemeente begonnen in 1932. Een in het landschap zichtbare uitdrukking daarvan vormt de watertoren, die omstreeks 1930 is gebouwd aan de rijksstraatweg Zwolle-Meppel.

In 1922 is men in Den Hulst gestart met een busonderneming "Nieuwleusener Autobus Dienst Onderneming" (N.A.D.O.). Later groeide de onderneming onder de naam G.E.B.O. uit tot een groot touringcarbedrijf.

7 Sociale en culturele voorzieningen

7.1. Kerken en begraafplaatsen
De eerste kolonisten in het veengebied van Nieuwleusen waren allemaal van protestantse huize. Reeds in 1669 kreeg er de in 1662 geïnstitueerde Nederlands Hervormde Kerk een eigen kerk in het Oosterveen (nu Kerkenhoek). In 1829 werd er vanwege ruimtegebrek een grote nieuwe kerk omheen gebouwd. Een tweede Nederlands Hervormde kerk is in 1967 gebouwd in Den Hulst. In de Meele staat een Nederlands Hervormd evangelisatie gebouw, daterend uit 1921.

De eerste Gereformeerde kerk in Nieuwleusen is omstreeks 1890 gebouwd aan het huidige Westeinde, iets ten westen van de Nederlands Hervormde kerk. Tegenwoordig is deze kerk in gebruik als opslagruimte van een transportbedrijf. In exact dezelfde stijl, maar iets kleiner, is het kerkgebouw van de Oud-Gereformeerde gemeente, eveneens aan het Westeinde, enkele honderden meters westelijk van de Gereformeerde kerk. Aan de Backxlaan in Nieuwleusen-Noord staat de uit 1939 daterende grote kerk van de Gereformeerde gemeente. De kerk van de Gereformeerde kerk Vrijgemaakt staat eveneens in Nieuwleusen-Noord aan de Backxlaan.

De algemene begraafplaats aan de Domimee Smitslaan dateert uit 1889.

7.2. Scholen
In 1850 waren er in de gemeente Nieuwleusen twee scholen voor openbaar lager onderwijs, namelijk één in Ruitenveen en één in

Nieuwleusen op de plaats waar in 1919 een nieuwe Christelijke school werd gebouwd. De laatstgenoemde school is tegenwoordig het clubgebouw van de plaatselijke schuttersvereniging De Lindenhof. Omstreeks 1860 was het aantal openbare scholen uitgebreid met één in Den Hulst, die reeds in 1882 geheel vernieuwd werd.

Tussen 1897 en 1931 zijn aan de Meeleweg drie scholen gesticht voor lager onderwijs. De meest westelijk gelegen openbare lagere school is inmiddels verdwenen. Van de overige twee lagere scholen, één bijzondere en één openbare, is de uit 1917 daterende openbare school in de kern van de buurschap De Meele de oudste.

In 1935 waren er in de gemeente Nieuwleusen vier openbare en vier bijzondere scholen voor lager onderwijs, waarvan de meeste tussen 1910 en 1935 waren opgericht. Tegenwoordig bevinden zich in de gemeente zeven scholen voor basisonderwijs en twee voor voortgezet onderwijs, namelijk een Christelijke Mavo en een school voor Algemeen Vormend en Beroepsoriënterend Lager Huishoud-en Nijverheidsonderwijs.

7.3. Overige

Het oudste gedeelte van het huidige gemeentehuis, dat in 1931 als zodanig is gebouwd, staat nabij de hoek van de Burgemeester Backxlaan en het Westeinde. Daarvoor was het gemeentekantoor, tevens burgemeesterswoning, gehuisvest in een aanbouw aan de burgemeesterswoning, waarin nu de Streekmuziekschool is ondergebracht.

Het eerste hulppostkantoor, ressorterend onder het postdistrict Zwolle, werd in 1868 in Nieuwleusen (dorp) opgericht. In 1908 werd de telecommunicatievoorziening uitgebreid met een hulptelegraaf- en telefoonkantoor in Den Hulst, dat in 1956 werd vernieuwd. Het postkantoor van Nieuwleusen is in 1972 verhuisd naar Nieuwleusen-Noord.

8 Ontwikkeling 1850 - 1940

Nieuwleusen/Den Hulst

Typering:
Nieuwleusen: streekdorp.
Den Hulst: streekdorp.

Functie:
Agrarische nederzettingen met verzorgende functie voor het omringende gebied.
Den Hulst werd in 1971 samengevoegd met Nieuwleusen.

Ruimtelijke ontwikkeling:
De as van het dorp wordt rond 1850 gevormd door de vrijwel oost-west lopende Nieuwleusenerdijk, waarop zowel aan de noord- als aan de zuidzijde een dicht patroon van haaks op deze dijk staande kavelwegen aansluit. In het centrum wordt de Nieuwleusenerdijk gekruisd door de Ommerdijk.
De bebouwing bestaat in 1850 uit boerderijen, enkele villa's, twee scholen en een kerk langs de Nieuwleusenerdijk. In het zuid-oosten lag de dijk aan een nog onontgonnen gebied. De vaak ten opzichte van de weg teruggeplaatste boerderijen hebben naar de weg een open karakter, de scheiding tussen erf en weg wordt door brede sloten gevormd.
Gedurende de periode 1850 - 1940 vond enige verdichting van de lineaire bebouwing plaats.
Typerend is de smalle slagenverkaveling. De opgaande beplanting op de scheidingen loopt tot enige honderden meters achter de bebouwing door. Daarachter ligt een open akkerbouwgebied. (Ondanks een ruilverkaveling in de jaren veertig is het karakter van het slagenlandschap met beplanting op de kavelscheidingen voor een deel behouden gebleven.)
Kenmerkend voor deze streek zijn de bescheiden afmetingen van de boerderijen en schuren.

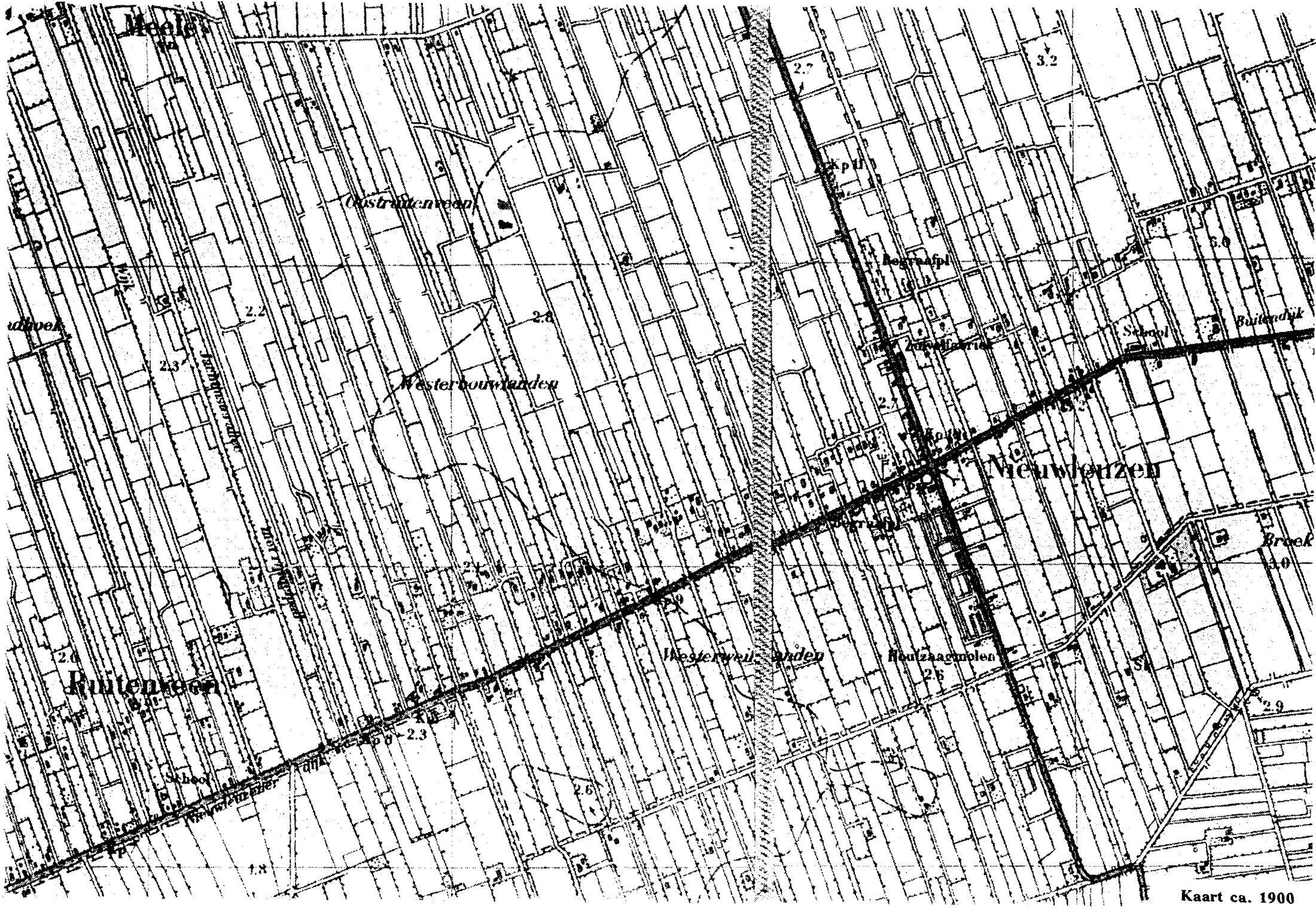
Den Hulst ontwikkelde zich langs de wegen aan weerszijden van de Dedemsvaart. Aan de noordzijde van de Dedemsvaart liep de tramlijn van de D.S.M. (1886 - 1940).
De bebouwing van Den Hulst beperkte zich voor 1940 tot een lineaire ontwikkeling langs de Dedemsvaart en de Burgemeester Backxlaan. Langs deze laan zijn in de twintiger en dertiger jaren woningen gebouwd met een voor die tijd kenmerkende architectuur.
Ten noorden van de Dedemsvaart ontwikkelde zich na 1900 enige industrie.

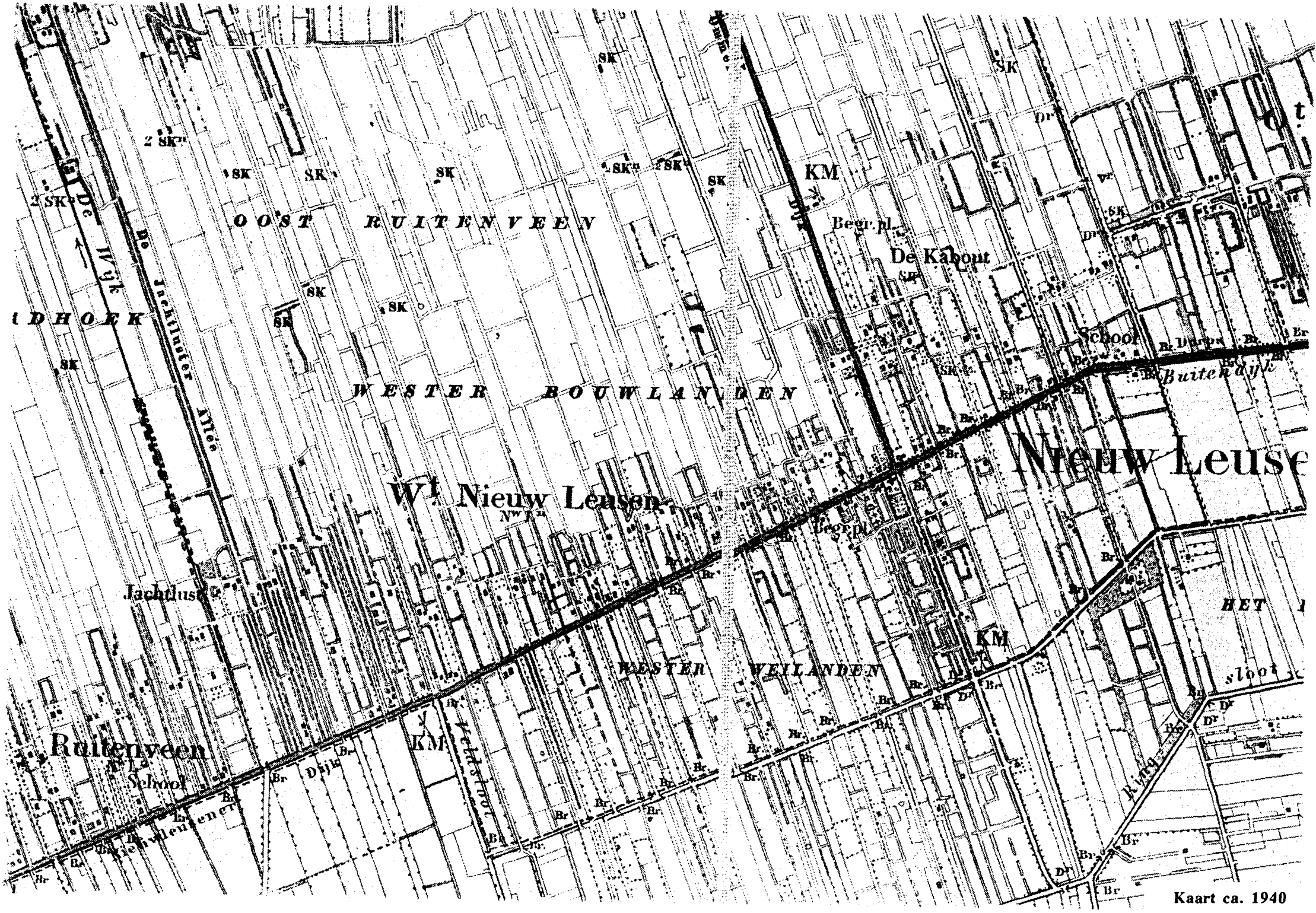
Stedebouwkundige ontwikkeling Nieuwleusen

Zie kaarten ca. 1850, ca. 1900, ca. 1940

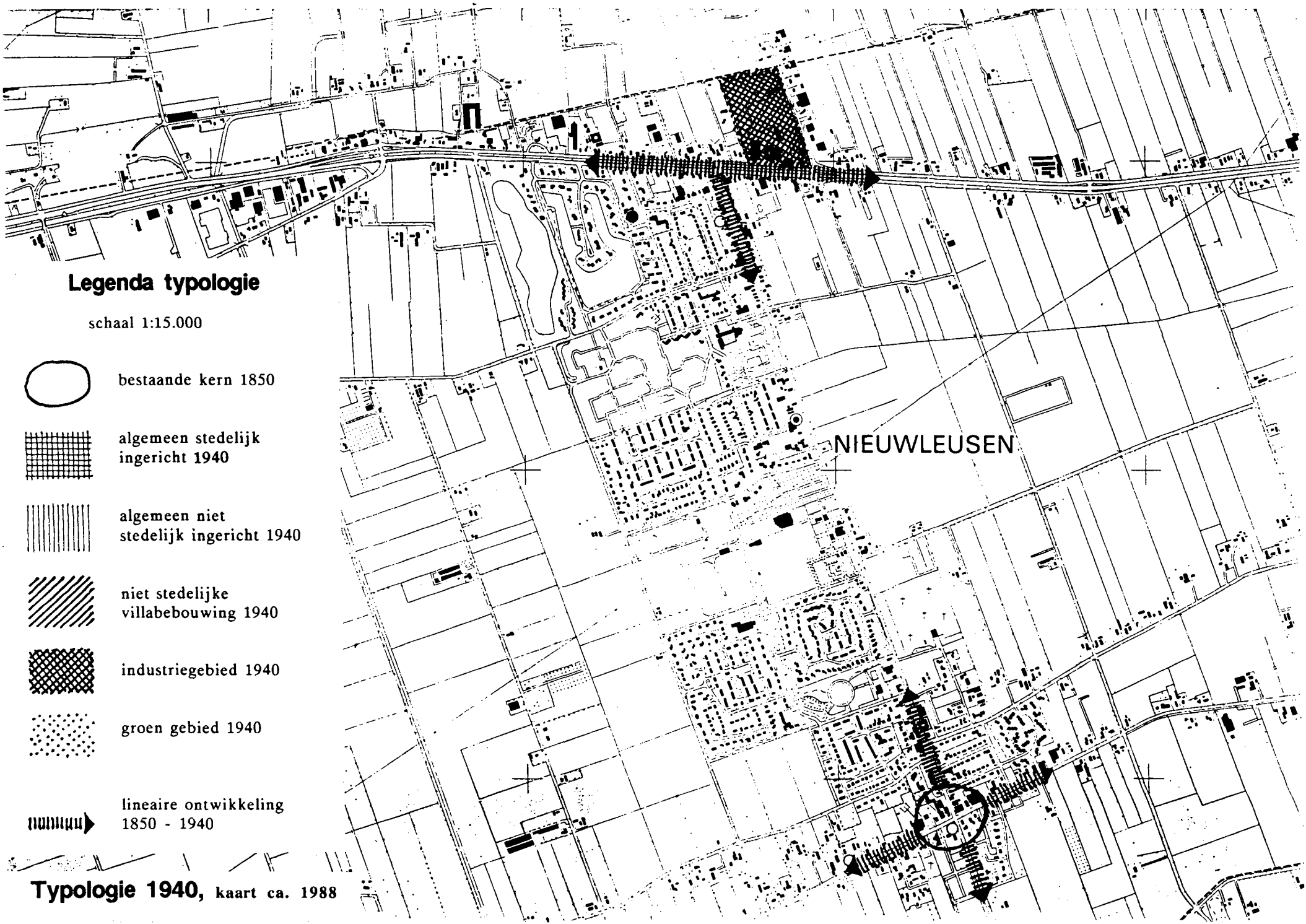
Schaal : ca. 1:15000
Bron : Topografische kaarten van Nederland
Kaart ca. 1850, verkend 1851
Kaart ca. 1900, verkend 1884, ged.herzien 1908
Kaart ca. 1940, verkend 1932

Kaart ca. 1850


Meole
Oostruitenveen
Westerbouwlanden
Ruitenveen
Nieuwleusen
Begraafpl
Zuivelfabriek
Kerk
Buitendijk
Brook
Westerweil-landen
Houtzaagmolen
Wijk
Schoolweg
Kaart ca. 1900



Kaart ca. 1940

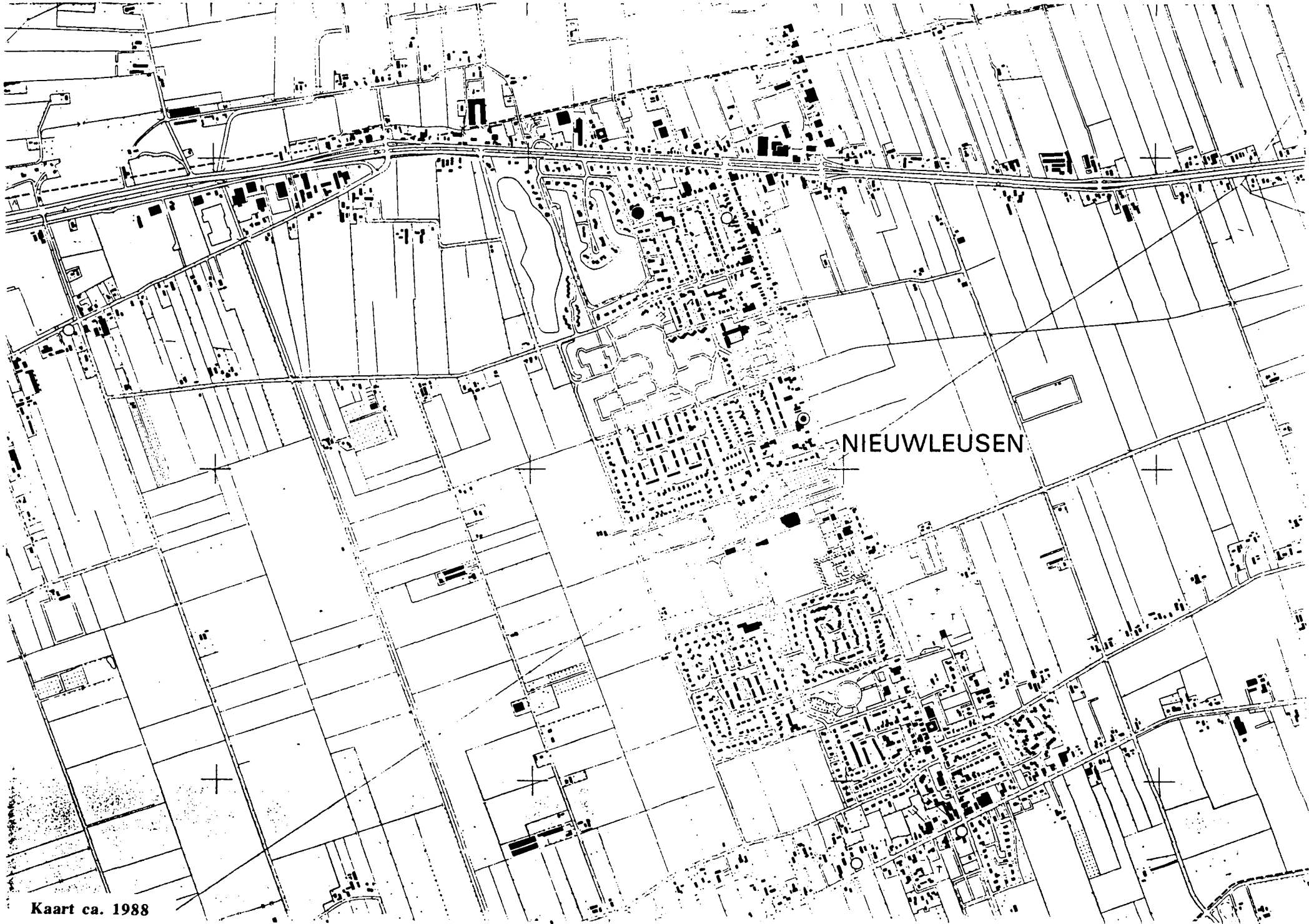


Legenda typologie

schaal 1:15.000

- bestaande kern 1850
- algemeen stedelijk ingericht 1940
- algemeen niet stedelijk ingericht 1940
- niet stedelijke villabebouwing 1940
- industriegebied 1940
- groen gebied 1940
- lineaire ontwikkeling 1850 - 1940

Typologie 1940, kaart ca. 1988



Kaart ca. 1988

Bronnen

Literatuur Nieuwleusen en regio:
*Brouwer, H., De gemeente Nieuwleusen, een nederzettingsmorfologische studie, Amstelveen, 1971.
*Gemeentegids Nieuwleusen, Nieuwleusen, 1987.
*Nieuwleusen een beter bekeken, Nieuwleusen, z.j.
*Pereboom, F. en M. Pereboom, Nieuwleusen in de kaart gekeken, Kampen, 1982.
*Sterken, H., Ni'j Luusen mien dörpien, Nieuwleusen, 1976.
*Varwijk, G.H., en J.R. Seinen, Stap voor stap langs de Dedemsvaart, Dedemsvaart, 1982.

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 Mededeel. 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 Mededeel. 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 17981848. 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.
Woningvoorraad en aantal inwoners in de buurschappen en kernen van de gemeente Nieuwleusen in 1850.

kern/buurschap	woningvoorraad 1)	inwoneraantal 2)
Nieuwleusen (kern)	134	802
Den Hulst (kern)	87	524
Ruitenveen	57	382
Ruitenhuizen	19	118
De Meele	14	83
Schepen		14
Totaal	311	1.923

1) Uitgaande van een gemiddelde woningbezetting van 6.
2) Cijfers per 31 december 1849.
Bron: Brouwer, H., 1971, p. 41.

Tabel 2.
Woningvoorraad en inwoneraantal per onderdeel van de gemeente in 1987. 1)

Onderdeel	woningvoorraad	inwoneraantal
Nieuwleusen-Zuid	1.846	2.682
Nieuwleusen-Noord		3.069
Verspreide huizen Nieuwleusen-Zuid buitengebied west		222
Verspreide huizen Nieuwleusen-Noord buitengebied west		277
Verspreide huizen Ruitenveen		538
Verspreide huizen De Meele	700	505
Venekampen/De Ruiten		390
Verspreide huizen Nieuwleusen-Zuid buitengebied oost		257
Verspreide huizen Nieuwleusen-Noord buitengebied oost		260
Totaal	2.546	8.200

1) cijfers per 1 januari
Bron: Statistieken R.O.I. Woningvoorraad en aantal inwoners per wijk/buurt.

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

kern of buurschap	woningvoorraad	aantal inwoners
Nieuwleusen		1.287
Ruiterveen		640
Den Hulst (gedeeltelijk)		1.323
Meele		521
Verspreide huizen Veenekampen		411
Overige verspreide huizen		263
Varende schepen		5
Woonschepen		3
Totaal	**922 (587)**	**4.453**

Bron: C.B.S., Uitkomsten van de volks- en beroepstelling, 31 mei 1947.

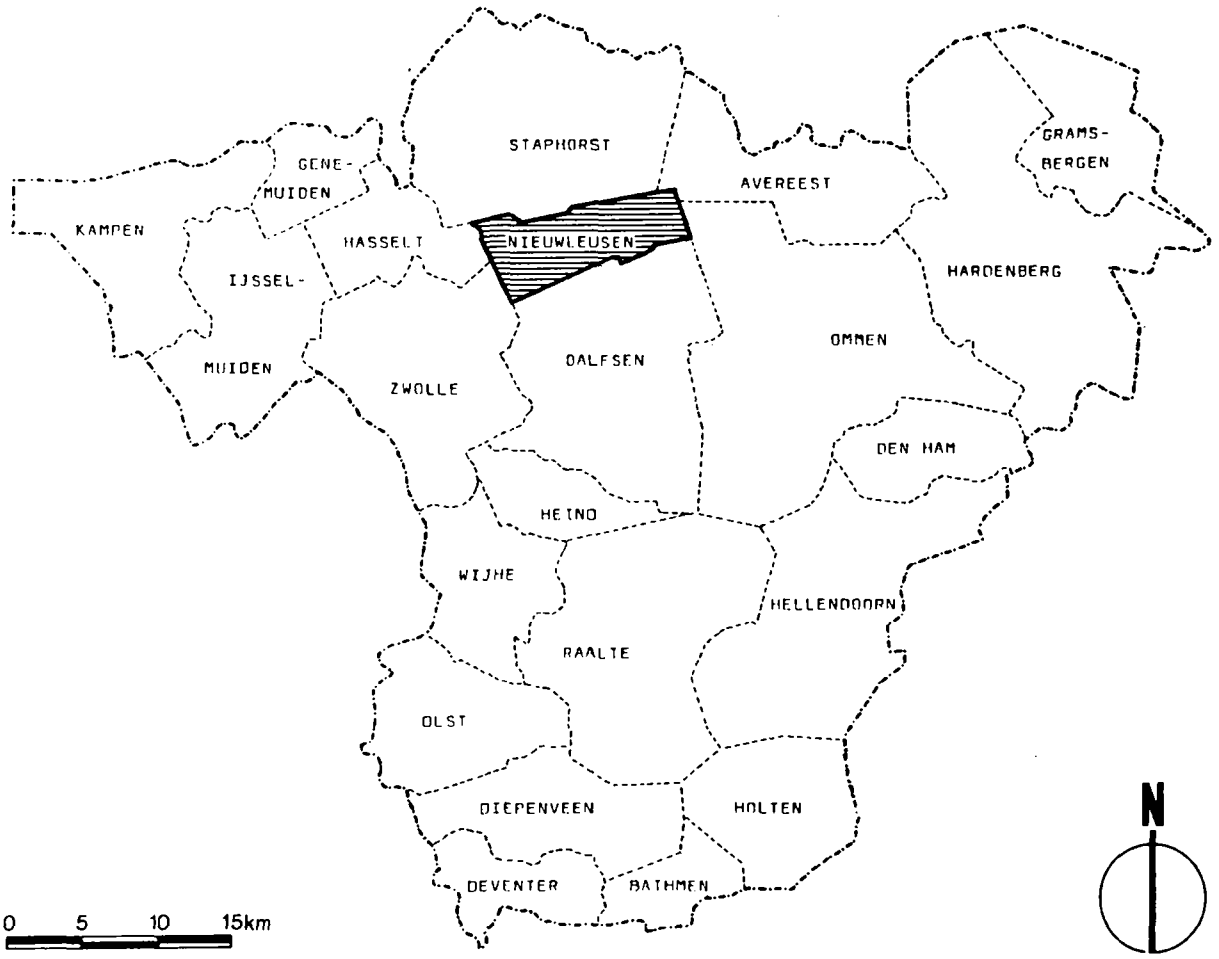
Tabel 4.
Loop van de bevolking in de gemeente Nieuwleusen tussen 1850 en 1940 per 10 jaar. (1850 = 100)

jaar	aantal inwoners	index
1850	1.925	100
1860	2.033	106
1870	2.170	113
1880	2.280	118
1890	2.364	123
1900	2.668	139
1910	2.868	150
1920	3.237	168
1930	3.714	193
1940	4.118	214

Bron: Databank Universiteit Amsterdam, 1988

KAART 1

DE LIGGING VAN DE GEMEENTE NIEUWLEUSEN IN SALLAND



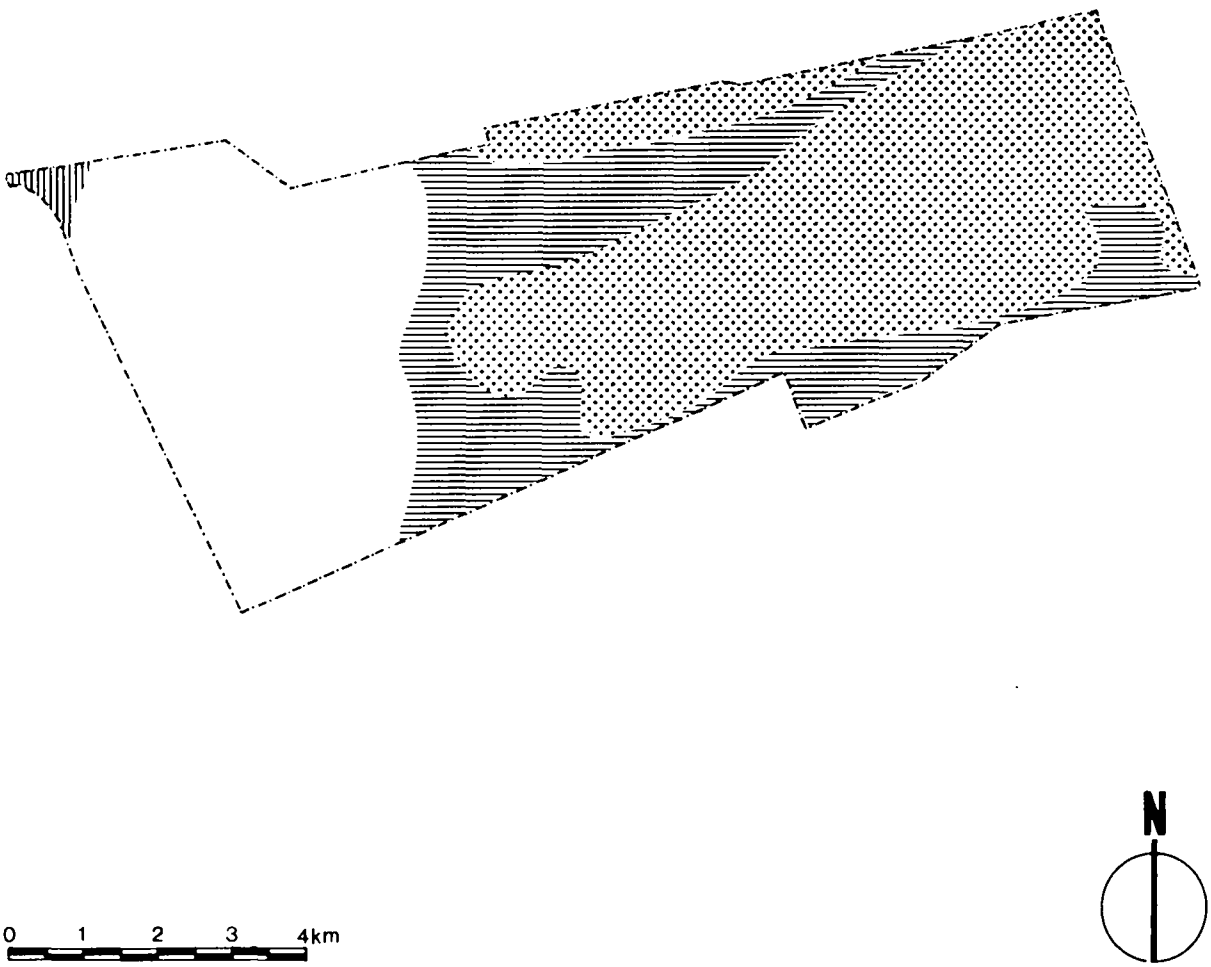
-·-·-·- Grenzen van Salland

------- Gemeentegrenzen

Bron: Atlas van Nederland, 1963 - 1977.

KAART 2

BODEMGESTELDHEID EN GEOLOGIE



Veengrond met mineraal dek (vlierveengrond) op onvergraven laagveen.

Veengrond met moerige bovengrond (broekveen) op onvergraven laagveen.

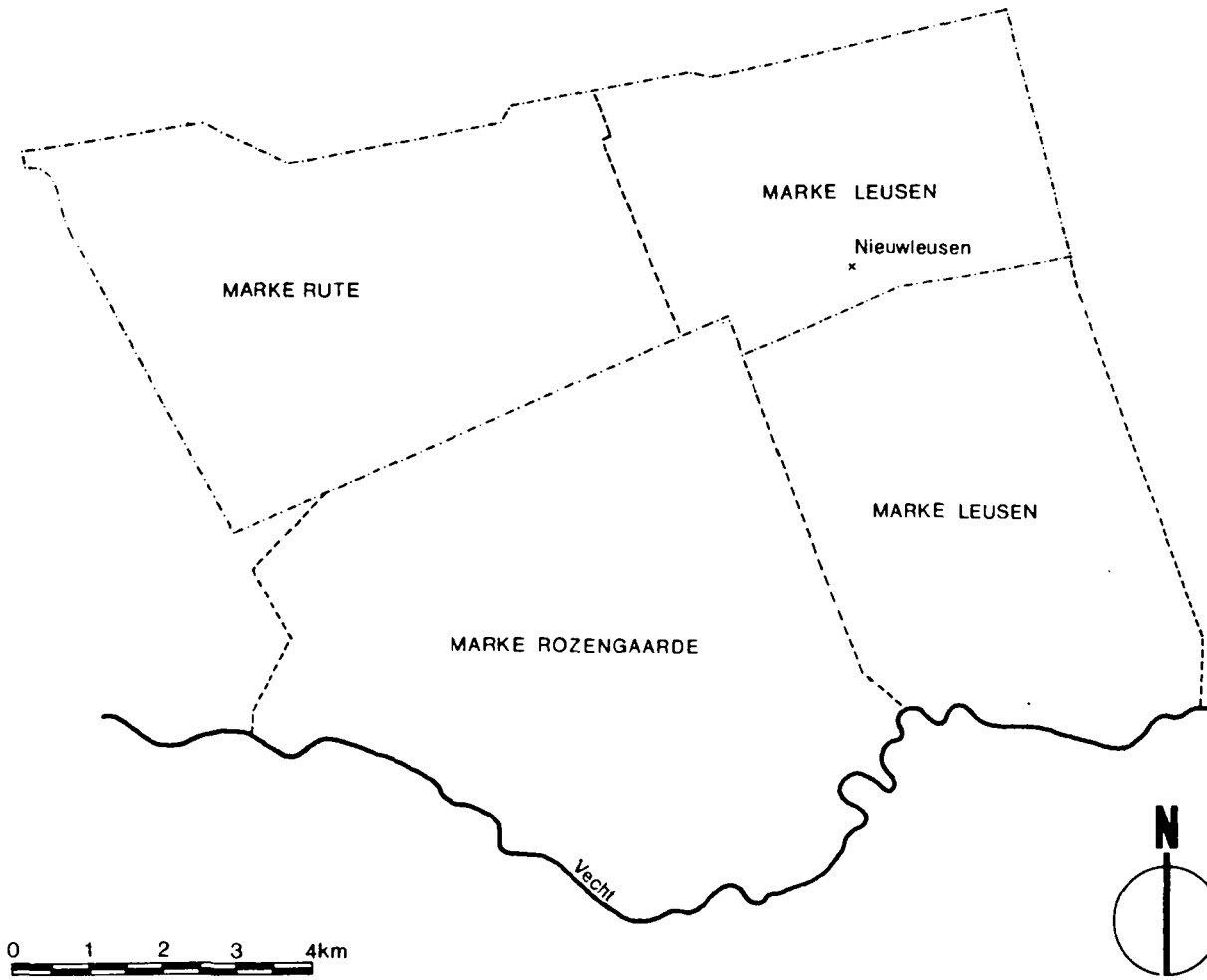
Beekeerdgronden op dekzandondergrond: lemig, fijn zand.

Overige zandgronden op dekzandondergrond: fijn, kalkloos zand.

Bron: Bodemkaart van Nederland, 1985.

KAART 3

DE MARKEN



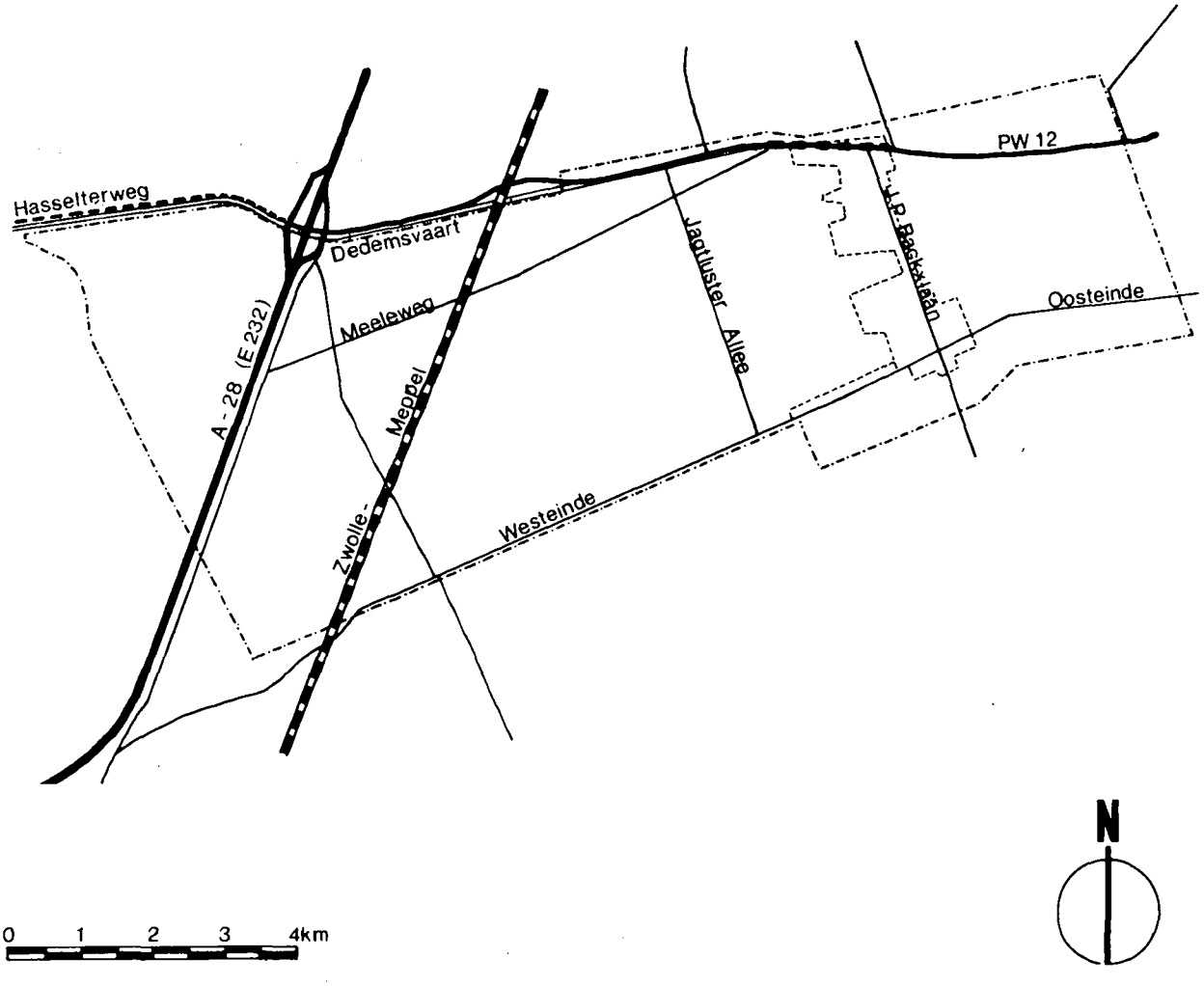
-·-·-·- Gemeentegrens

------ Grenzen van de marken

Bron: Geschiedkundige Atlas van Nederland, 1924.

KAART 4

INFRASTRUCTUUR

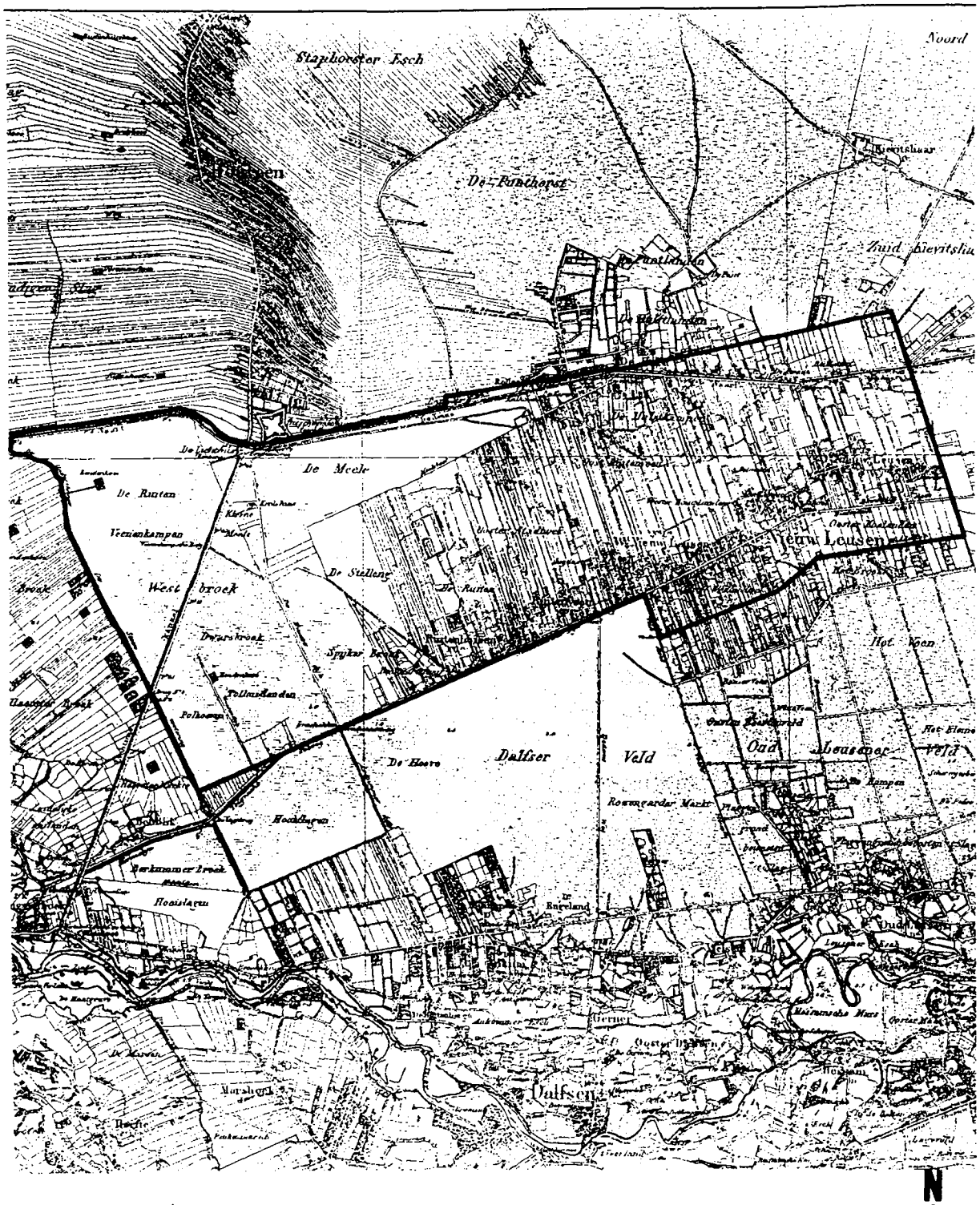


- Autoweg met gescheiden rijbanen
- Autoweg zonder gescheiden rijbanen
- Hoofdweg
- Hoofdweg met gescheiden rijbanen
- Verharde weg (4 - 7 meter)
- Spoorweg
- Dedemsvaart

Bron: Grote Topografische Atlas van Nederland, 1987.

KAART 5

NIEUWLEUSEN OMSTREEKS 1850



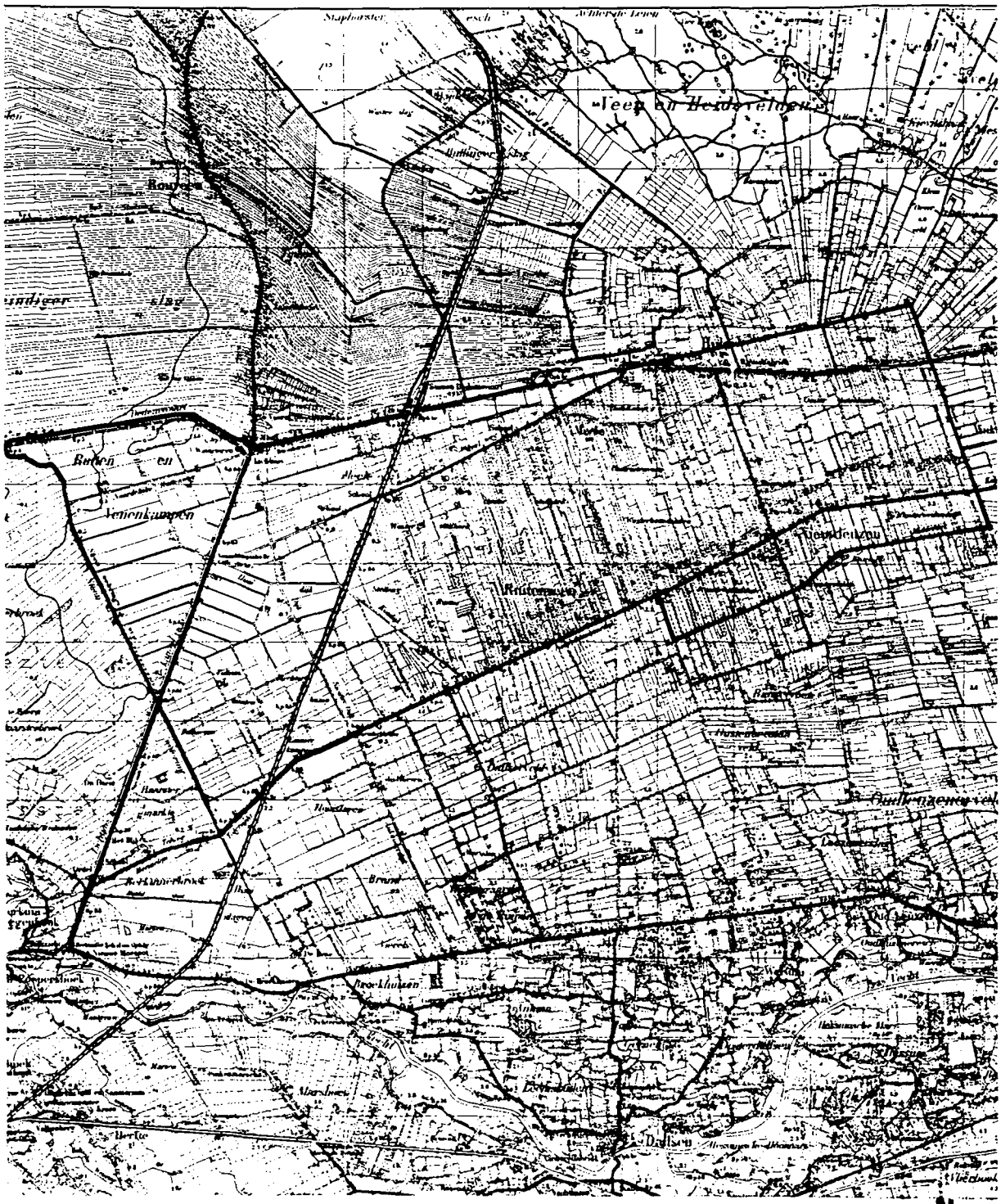
0 1 2km

N

Bron: Topografische kaart van Nederland, 1859.

KAART 6

NIEUWLEUSEN OMSTREEKS 1930



0 1 2km

N

Bron: Topografische kaart van Nederland, 1933.

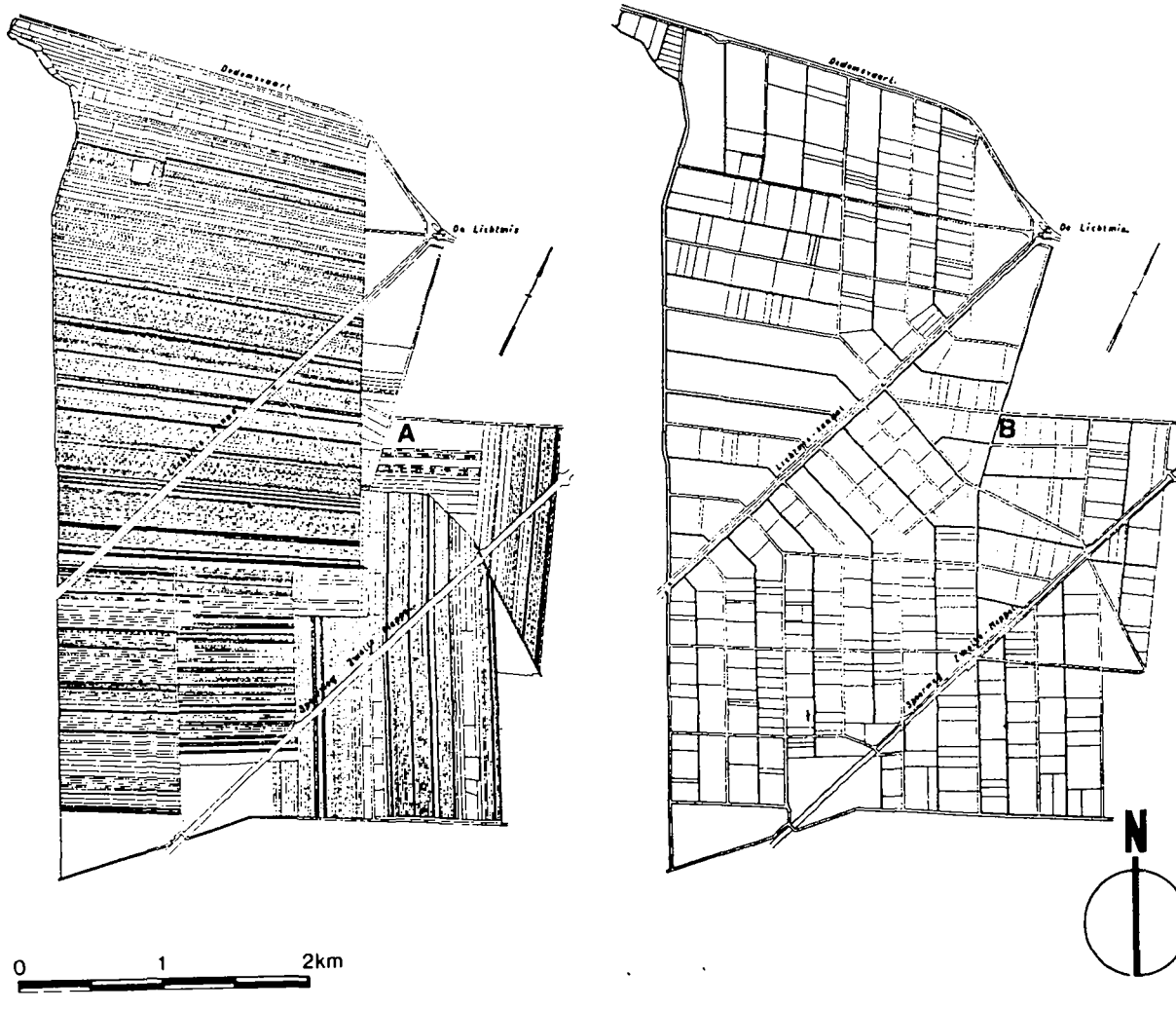
KAART 7

NIEUWLEUSEN OMSTREEKS 1972

Rouveen
Punthorst
De Meede
Nieuwleusen
Ruitenveen
Ranscveen
Dalfsen veld
Oudleusen
Dalfsen
Hoonhorst
Wijthmen
Berkumerbroek
Hoonlaar
Brookhuizen
Millingen
Leusenerveld
Westerbouwlanden
Oosterbouwlanden
Westerwijlanden
Oosterwijlanden
Zuidelijken Weilanden
Gennerbroek
Haersterbroek
De Hoeve
De Brand
De Stellingen
Spijkerbroek
Veenen
kampen
De Rijsten
Zuiderdiepstraat
Hoofdstraat
Dorpsstraat
Kerkstraat
Molenstraat
Schoolstraat
Nieuwe Weg
Oude Weg
Veerland
Hessenmache Heemraat
Herstelerweg
Dr. Kuijperweg
Dr. Ballweg
Gerner Dr.
Dr. Tempel
Dr. Anjum
Dr. Ter Meer
Dr. Ter Horst
Dr. Ter Haar
Dr. Ter Veen
Dr. Ter Weide
Dr. Ter Wolde
Dr. Ter Zwaan
Dr. Ter Zwaanen
Dr. Ter Zwaanenweg
Dr. Ter Zwaanenweg
Dr. Ter Zwaanenweg

KAART 8

RUILVERKAVELING NIEUWLEUSEN I (1925 - 1928)



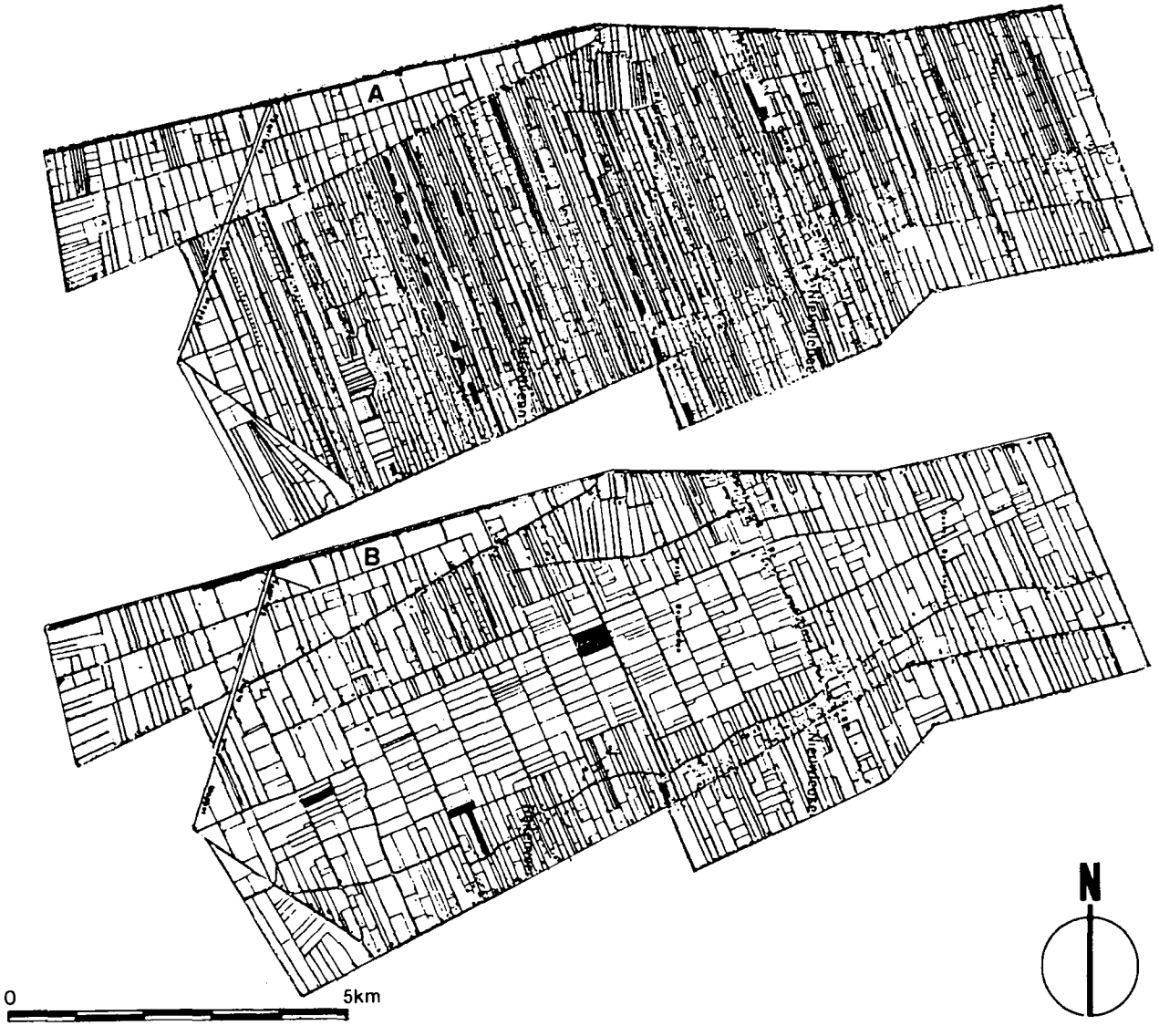
A Oude toestand

B Nieuwe toestand

Bron: Brouwer, H., 1971, p. 82.

KAART 9

RUILVERKAVELING NIEUWLEUSEN II (1941 - 1949)



A Oude toestand

B Nieuwe toestand

Bron: Brouwer, H., 1971, p.83.