INHOUDSOPGAVE

	PAGINA
1 Ligging, grenzen en omvang	2
2 Landschappelijke structuur	4
3 Infrastructuur	7
4 Nederzettingen	11
5 Bevolking	16
6 Middelen van bestaan	18
7 Sociale en culturele voorzieningen	27
8 Ontwikkeling 1850 - 1940	33
Bronnen	37
Bijlagen	41

HET OVERSTICHT
Zwolle, december 1988.

1 Ligging, grenzen en omvang

De gemeente Zwolle ligt in het westen van Salland en is in 1811 ontstaan uit het voormalige stadsgericht Zwolle. Dit stadsgericht was onderverdeeld in de Stad (binnen de muren) en de Vrijheid van Zwolle (het landelijke gebied rondom de stad). Tot de Vrijheid behoorde ook de buurschap Ruitenhuizen/de Route, een enclave in het voormalig schoutambt Dalfsen, dat in 1818 bij de toen gevormde gemeente Nieuwleusen werd gevoegd. In 1967 werd de gemeente Zwolle uitgebreid met een groot deel van de toen opgeheven gemeente Zwollerkerspel (in 1811 ontstaan uit het voormalige schoutambt Zwollerkerspel). Door deze uitbreiding behoren ook de kernen Berkum, Ittersum, Westenholte, Windesheim en Wijthmen tot de gemeente Zwolle. Ruim 8.000 ha. met bijna 12.000 inwoners gingen over naar de gemeente Zwolle.

Tot 1967 werd de gemeente Zwolle, binnen de provincie Overijssel, geheel omsloten door de ringgemeente Zwollerkerspel. Bij het opheffen van laatstgenoemde gemeente werd het grondgebied verdeeld onder de gemeenten Zwolle, IJsselmuiden, Genemuiden, Hasselt en Heino. Binnen de provincie Overijssel grenst de gemeente Zwolle nu aan de gemeenten Wijhe, Heino, Dalfsen, Nieuwleusen, Hasselt en IJsselmuiden (kaart 1). Deze gemeentegrenzen bestaan voor het grootste deel uit sloten en weteringen. In het zuidwesten grenst de gemeente Zwolle aan de Gelderse gemeenten Hattem en Wapenveld. Deze (provincie)grens wordt gevormd door de rivier de IJssel.

Op 1 januari 1987 bedroeg de totale oppervlakte van de gemeente Zwolle 101,18 km2 (waarvan 96,11 km2 land) en telde de gemeente 89.348 inwoners. De woningdichtheid op de genoemde datum bedroeg 352 woningen per km2 land (gemiddeld in Overijssel 105 woningen per km2 land).

2 Landschappelijke structuur

(kaarten 2 en 3)

2.1. Geologie
Na het verdwijnen van het landijs uit de derde glaciale periode, werd in de vierde ijstijd (het Weichselien) in het brede dal van de IJssel, een fijn-zandige afzetting gevormd, die geologisch wordt aangeduid met de naam laagterras of postglaciale dalopvulling. In dit laagterras sneden later de IJssel en andere waterlopen een nieuwe bedding in, omdat zij door een geringere waterhoeveelheid niet meer in staat waren de oude, brede bedding op te vullen. Hierdoor werd het laagterras versneden in tal van eilanden, waarop later Zwolle en zijn buurschappen konden ontstaan.

Het grondgebied van de gemeente Zwolle is dus voor het grootste deel gevormd door waterlopen die bij Zwolle samenkomen en daar in het Zwarte Water uitmonden. Uitmonding in de IJssel werd namelijk belemmerd door de parallel aan deze rivier lopende strook hogere gronden. Aan beide zijden van de IJssel zijn door sedimentatie rivieroeverwallen en meanderruggen gevormd. Ten noordoosten van de IJssel bij Zwolle is, te midden van hogere gronden, een rivierkomvlakte ontstaan door bezinking van fijne rivierafzettingen. Het noordwestelijke en noordelijke deel van de gemeente Zwolle behoort tot het uitgestrekte veengebied dat zich in vroeger tijden in West-Overijssel uitstrekte. Ook dit gebied is later door IJssel, Vecht en Zwarte Water versneden en verbrokkeld. Door overstromingen is op het veen een kleilaag afgezet. In het noordoostelijke

deel van de gemeente Zwolle is in het beekdal van de Vecht een mengeling ontstaan van rivierafzettingen en veen. Het oostelijke deel van de gemeente bestaat voornamelijk uit dekzandruggen en -welvingen. Het dekzand is afgezet op de uitloper van de Noord-Veluwse stuwwal, die tot aan Zwolle reikt.

2.2. Bodemgesteldheid en landschap
In de gemeente Zwolle kunnen drie gebieden met bijhorende bodemsoorten worden onderscheiden. Het oostelijk deel van de gemeente bestaat voornamelijk uit dekzanden. Op deze hoger gelegen, zandige gronden zijn enkeerdgronden, beekeerdgronden en podzolbodems ontstaan. Langs de rivieren IJssel, Vecht en Zwarte Water bevinden zich jonge rivierkleigronden (ooivaag- en poldervaaggronden). Het noordelijke en westelijke deel van de gemeente bestaat uit veengronden. De lager gelegen westelijke veengronden liggen onder een zavel- of kleidek.

De landschappelijke opbouw van de gemeente Zwolle wordt bepaald door een aantal vrij smalle en min of meer parallel aan IJssel en Vecht lopende hogere gronden. Hierop ontstonden de nederzettingen en werden later ook landgoederen (onder andere Schelle en Zandhove) aangelegd. Tevens liepen de belangrijkste wegen over deze langgerekte, hoger gelegen gronden. Door het veelzijdige gebruik van deze gronden is een afwisselende beplanting ontstaan. De lage, natte gebieden werden slechts extensief gebruikt en bleven lange tijd zonder bebouwing. Pas na de Tweede Wereldoorlog werd hier op grote schaal gebouwd, als gevolg van de verbeterde afwatering. In de dalen is de beplanting, voor zover aanwezig, veel minder veelzijdig.

2.3. Bodembeheer
Al in de middeleeuwen was de landadel in het bezit van de gronden in de landelijke gebieden rond Zwolle. Daarnaast waren enkele landgoederen, zoals Essen, in handen van kloosters. De grote rol van de landadel blijkt uit de vele havezaten die als een krans om de stad lagen. In het midden van de negentiende eeuw was nog meer dan negentig procent van het land in handen van de adel. Een derde deel van de bevolking was dagloner. Uit landbouwtellingen van 1910 blijkt dat van de 145 landbouwers in de gemeente Zwolle 24 landbouwers (16,6%) ook eigenaar zijn van de grond. In genoemd jaar was in de gemeente Zwollerkerspel ruim de helft van de landbouwers eigenaar van de grond. Het grote verschil in grondeigendom tussen deze twee gemeenten kan verklaard worden door de afname van het grootgrondbezit, terwijl de gemeenschappelijke stadsweiden tot ver in deze eeuw in handen bleven van de stad Zwolle. Bovendien was ook veel grond in handen van in de stad gevestigde instellingen zoals het Weeshuis.

Ontginningen kwamen in de gemeenten Zwolle en Zwollerkerspel na het midden van de negentiende eeuw niet meer voor. Omdat de gronden reeds vroeg verdeeld waren zijn enkele marken pas in deze eeuw opgeheven, zoals Ittersum, Schelle, Voorst en Westenholte, Herfte, Berkum en Dieze.

2.4. Waterbeheersing
Zwolle is ontstaan op een zandige opduiking (destijds ruim twee meter boven N.A.P.) temidden van drassige gronden. De vele grotere en kleinere waterlopen in dit gebied zorgden regelmatig voor overstromingen. Een goede waterhuishouding was dus van groot belang voor de verdere ontwikkeling van Zwolle. De oudste bedijking - langs de IJssel bij Harculo -is waarschijnlijk van vóór de dertiende eeuw. In 1308 werd door de bisschop van Utrecht dijkrechten verleend en werd begonnen met de algehele bedijking van de IJssel. Over de juiste data van aanleg van dijken langs het Zwarte Water en de Vecht is weinig bekend. Vóór de omdijking van Mastenbroek in 1363, was de Stouw een belangrijke waterkering tegen het Zwarte Water en het natte Mastenbroek. In het begin van de vijftiende eeuw waren langs het Zwarte Water en de Vecht reeds overal dijken. Rond 1900 werden de Vechtdijken bij Berkum verhoogd en verbreed. Dijkdoorbraken bleven echter een groot probleem. Mede hierom hadden ook de stadsmuren (met name de noordelijke muren) vroeger een waterkerende functie. Tot de afsluiting van de Zuiderzee in 1932 werd de stad regelmatig geteisterd door overstromingen, die het gevolg waren van de open verbinding van het Zwarte Water met de stadsgrachten. Slechts aan de Willemsvaart en de Nieuwe Vecht was men voor overstromingen beveiligd door dijken en keersluizen. In de tweede helft van de vorige eeuw legde Zwolle zich daarom vooral toe op het verbeteren van de afwatering. Van de uitwateringssluizen die vroeger in de Zwolse waterlopen voorkwamen, zijn er nog enkele bewaard gebleven, zoals de Gennegerzijl (uitwateringssluis uit 1788, thans inlaatsluis) en de Zalnése sluis (uitwateringssluis uit 1836). Zwolse plannen om in de negentiende eeuw bij Staphorst en Rouveen een overlaat aan te leggen vonden geen doorgang. Voor de ontwatering van de polder Dieze werd in 1879 het gemaal Westerveld gesticht. Omstreeks 1900 werd begonnen met de verbetering van de Vecht. Van 1931 tot 1957 werd de waterafvoer van deze rivier verder verbeterd. In 1979 volgde opnieuw verbeteringen aan de Vecht, benedenstrooms van Dalfsen. In 1968 is door Provinciale Staten een meerjarenplan vastgesteld voor verbetering van de dijken in Overijssel. Volgens dit plan bleek de bedijking van de Vecht en het Zwarte Water hoog genoeg te zijn. De IJsseldijken in de gemeente Zwolle zijn na 1968 verbeterd.

In 1930 was het grondgebied van de gemeente Zwolle onderverdeeld in de volgende waterschappen: Benoorden de Willemsvaart, Dieze, Hasselt & Zwartsluis, Herfte, Het Lieder- en Molenbroek, Mastenbroek, De Molenpolder, De Noorder Vechtdijken, Het Zuthemerbroek, De Zwartewaters- en Vechtdijken. In 1957 werden deze waterschappen verenigd in de waterschappen Salland en Bezuiden de Vecht.

3 Infrastructuur

(kaart 4)

3.1. Waterwegen
Het grondgebied van de gemeente Zwolle behoort tot het deltagebied van de IJssel, de Vecht en de Nieuwe Wetering. Laatstgenoemde waterloop, in de stad Aa geheten, kreeg benedenstrooms door het donker gekleurde laagveen de naam Zwarte Water. Van ouds waren deze waterlopen zeer belangrijk voor het verkeer, doordat de wegen in dit moerassige gebied 's winters vrijwel allemaal onbruikbaar waren. Het scheepvaartverkeer naar Kampen verliep via de Trekvaart (1380) door de polder Mastenbroek. De scheepvaartverbindingen met het achterland van Zwolle gingen via de Sallandse weteringen en de Nieuwe Vecht. Laatstgenoemde waterweg is rond 1600 gegraven en betekende voor de Vechtscheepvaart een kortere verbinding met Zwolle. Met name het vervoer van Bentheimer steen werd toen voor Zwolle van groot belang.

Sinds de bedijking van de IJssel na 1308 lag Zwolle niet meer aan de IJssel. Eigenlijk al vanaf dat ogenblik verlangde Zwolle naar een scheepvaartverbinding met deze druk bevaren rivier. Vooral voor de turfschepen, die de IJssel niet anders konden bereiken dan over het Zwarte Water en de Zuiderzee, was het gemis van een verbinding Zwarte Water-IJssel bijzonder hinderlijk. In 1813 bewoog daarom de schepper van de Dedemsvaart, Baron van Dedem, de kooplieden van Doesburg, Zutphen, Deventer en Zwolle en de steenfabriekanten langs de IJssel, tot het indienen van een gezamenlijk adres aan koning Willem I. Het verzoek werd ingewilligd; op 24 augustus 1819 was de Willemsvaart voltooid. Dit

kanaal was een belangrijke versterking van de centrale ligging van Zwolle. Aanvankelijk liep de Willemsvaart van de daartoe aangelegde Nieuwe Haven (1836) met één grote bocht naar de IJssel. In verband met de toename van de scheepvaart en ook om het kanaal voor zeeschepen geschikt te maken, werd de Willemsvaart in 1873 uitgediept en verbreed. Drie jaar later bleek het toch noodzakelijk het kanaal iets naar het westen te verleggen. op de hierdoor vrijgekomen grond ontstond de Emmawijk.

In 1832 kwam het Lichtmiskanaal gereed, waardoor Zwolle via de Nieuwe Vecht met de Dedemsvaart werd verbonden. Dit kanaal was hoofdzakelijk van belang voor de afvoer van turf. Het Overijsselse Kanalenplan uit 1847 zou de steden Zwolle en Deventer via een uitgebreid stelsel van waterwegen verbinden met het in opkomst zijnde textielgebied Twente. De eerste sectie, van Zwolle via Dalmsholte naar de Regge, werd in 1853 geopend. Hiervoor is gebruik gemaakt van de Nieuwe Wetering, die vanaf Laag-Zuthem werd gekanaliseerd en sindsdien Almelose Kanaal heet. Door het schrappen van enkele essentiële verbindingen en door de komst van de spoorwegen, kreeg dit kanaal slechts een beperkte handelsfunctie met Twente. In 1927 kwam een eind aan de beurtvaart tussen Almelo en Zwolle.

Tot in de tweede helft van deze eeuw vinden in de gemeente Zwolle, met uitzondering van het overkluizen van de Kleine (1859) en de Grote Aa (1861), geen grote veranderingen plaats wat betreft het net van waterwegen. Een zeer belangrijke verandering deed zich voor in 1964. In dat jaar werd het Zwolle-IJsselkanaal (1960-1964) geopend om het langs het Zwarte Water ontstane industriegebied beter te ontsluiten. De Willemsvaart verliest hierdoor zijn betekenis en wordt dan ook in 1965-1966 gedeeltelijk gedempt. Drie jaar daarna wordt ook het Lichtmiskanaal gedempt, nadat het al vóór de oorlog was gesloten. Ter plekke van het kanaal ligt nu een gedeelte van de E-35, Zwolle-Staphorst. De belangrijkste waterwegen in de gemeente Zwolle zijn thans de IJssel, het Zwolle-IJsselkanaal en het Zwarte Water. Ze zijn bevaarbaar voor schepen met een laadvermogen tot 2.000 ton. De Vecht heeft een zeer bescheiden vervoersfunctie, het Almelose Kanaal wordt niet meer voor de scheepvaart gebruikt.

Ten behoeve van het scheepvaartverkeer zijn in de Zwolse waterwegen schutsluizen gebouwd, waarvan er thans nog enkele aanwezig zijn. Het Rademakerszijl (1635) is het laatst overgebleven sluisje van de vier schutsluizen in de polder Mastenbroek. Het Nieuwe Verlaat, een schutsluis in de Nieuwe Vecht, is in 1914 vernieuwd en recent opgeknapt. De Kleine en de Grote Katerveersluis in de gedeeltelijk gedempte Willemsvaart, zijn gebouwd in 1819 en 1879. Eerstgenoemde sluis staat op de monumentenlijst.

3.2. Wegen

De ligging van Zwolle in een nat, moerassing gebied was een belemmerende factor voor de aanleg van wegen. Bovendien waren er

meerdere waterwegen aanwezig. Toch ging de stad al in 1276 over tot verbetering van diverse wegen om de handel te bevorderen. Volgens de Zwollenaren vormde transport over wegen een goede aanvulling op het transport over water. Ten noorden van de Vecht liep de belangrijke Hessenweg die via Berkum, Oudleusen en Hardenberg in verbinding stond met het Duitse wegennet. Het passeren van de Vecht was echter pas goed mogelijk toen in 1450 de Berkumerbrug werd aangelegd. Deze brug bleef in zijn oorspronkelijke vorm tot 1965 bestaan. De ten noorden van de Vecht gelegen Hessenweg was vooral van ±1700 tot ±1850 van groot belang voor de handel (met name Hessisch laken) met Duitsland. Na verharding van de weg Zwolle-Ommen in 1836 werd de Hessenweg steeds minder gebruikt. Ook de Twentse weg, de oudste verbinding van Zwolle met Twente, kreeg na de aanleg van de verharde weg Zwolle-Heino-Raalte in 1830 veel minder verkeer te verwerken. De weg naar Meppel en Leeuwarden is eveneens omstreeks die tijd verhard. De grond die gebruikt werd voor de aanleg van de grote weg naar Meppel, was afkomstig uit het rond 1830 gegraven Lichtmiskanaal. De weg naar Kampen - in 1824 verhard met restanten van het voormalige kasteel van Zweder van Voorst te Westenholte -werd in 1836 bestraat. In de tweede helft van de negentiende eeuw ging de stad haar aandacht vooral richten op de spoorwegen, waardoor het wegennet in deze periode nauwelijks veranderingen onderging.

Tot in de twintigste eeuw ontbrak in het wegennet een vaste oeververbinding over de IJssel. Het Katerveer verzorgde eeuwenlang de verbinding met Hattem. Zwolle miste een grote kans op een vaste oeververbinding door deelname aan de totstandkoming van een gecombineerde trein- en verkeersbrug in 1862 te weigeren. Pas in 1927 werd begonnen met de bouw van de IJsselbrug (geopend in 1930) als onderdeel van de Zuiderzeestraatweg naar Amersfoort. De brug werd in het eerste en in het laatste oorlogsjaar vernield en in 1947 in zijn huidige staat hersteld. In 1970 volgde opnieuw een verkeersbrug over de IJssel bij Zwolle, als onderdeel van de E-35 (Utrecht-Groningen).

3.3. Spoorwegen

In de eerste helft van de negentiende eeuw begon Zwolle geleidelijk aan zijn positie als internationaal doorvoercentrum tussen Engeland-Holland en Twente-Duitsland te verliezen. In de tweede helft van die eeuw probeerde de stad om vooral door middel van spoorwegen een verdere terugval van de handel te voorkomen. Deventer en Zwolle streden in 1860 om de spoorwegverbinding van Holland naar Twente. Deventer won deze prestigeslag. Enkele jaren later kreeg Zwolle de (minder belangrijke) spoorlijn naar Noord-Nederland. De bouw van de spoorbrug over de IJssel vorderde echter minder snel dan verwacht. Zo kwam in 1863 eerst de lijn Utrecht-Hattemerbroek tot stand. Toen de brug in 1864 gereed was werd de lijn doorgetrokken naar Zwolle en binnen enkele jaren ook naar Meppel. In 1868 werd het

huidige station geopend (gebouwd in 1863), vóór die tijd werd het noodstation aan de Willemsvaart gebruikt. Het goederen-emplacement werd aangelegd tussen 1880 en 1890. Over het spoor werden twee verkeersbruggen (voor voetgangers en fietsers) aangelegd, één hiervan, de Hoge Spoorbrug uit 1882, is bewaard gebleven.

In 1865 werd de spoorlijn naar Kampen geopend. De verbinding met het zuiden kwam in 1866 tot stand, toen de spoorlijn Zutphen-Deventer werd doorgetrokken naar Zwolle. In 1880 werd de lijn naar Almelo en de Duitse grens aangelegd. Door de aanleg van doorgaande lijnen in diverse richtingen, ontwikkelde Zwolle zich tot een nationaal knooppunt van spoorwegen. De spoorlijn Zwolle-Apeldoorn is in 1888 aangelegd. Na de Tweede Wereldoorlog werd deze lijn uitsluitend gebruikt voor goederenvervoer. De lijn is in de jaren zestig opgeheven. Omstreeks 1900 werden plannen gemaakt voor een spoorwegverbinding naar Oost-Groningen via Coevorden. Het gedeelte Zwolle-Ommen werd in 1903 geopend, vier jaar later volgde de verlenging via Coevorden naar Stadskanaal. Thans loopt deze lijn tot Emmen.

De stad Zwolle kreeg in 1885 een paardentram (Zwolsche Tramweg Maatschappij) voor personenvervoer vanaf het Katerveer naar en door de binnenstad. In de eerste decennia van deze eeuw telde de stad drie regionale stoomtramverbindingen: de lijn Zwolle-Dedemsvaart-Hardenberg (1895-1936), de Zuiderzeetram Zwolle-Elburg-Nunspeet (1908-1931) en de lijn van Zwolle naar Blokzijl (1914-1934). De twee laatstgenoemde stoomtrams maakten gebruik van het spoorwegstation. Eerstgenoemde stoomtram, de Dedemsvaartsche Stoomtram Maatschappij, had een eigen station tegenover de begraafplaats aan de Meppelerstraatweg. Het station uit 1895 is in 1960 afgebroken.

4 Nederzettingen

4.1. Zwolle tot 1850
(kaart 5)

Het sterk versneden laagterras van de IJssel was door de aanwezigheid van vele hoger gelegen delen geschikt voor bewoning. Het eerst werden de hoogst gelegen en minst verbrokkelde gebieden in bezit genomen, later volgden als gevolg van de toegenomen bevolkingsdruk, de meer versnipperde hogere gronden. De uitbreiding van de occupatie leidde tot organisatie in de marken Suolle en Dieze. Al gauw ontwikkelde zich in dit gebied enige handel. Niet alleen voor de scheepvaart was de nederzetting Zwolle gunstig gelegen, ook voor het oost-west gerichte landverkeer had het gebied een gunstige ligging. In het zuiden vormden de moerassige dalen van de Sallandse weteringen namelijk een grote hindernis, terwijl in het noorden een veenmoeras de weg versperde. Op de hoger gelegen delen van het laagterras werden wegen aangelegd, zoals de Hessenweg via Hardenberg en de Twentse weg via de Wipstrik en Wijthmen.

In 1230 werd de marke Suolle door bisschop Willebrand van Oldenburg tot stad verheven, als beloning voor de verleende hulp in zijn strijd tegen de Drenten. Reeds in de twaalfde eeuw werd handel gedreven met Brugge (met name wol uit Friesland) en het Rijngebied (vooral wijn). In 1272 had de stad goede contacten met de Hanze en kwam de handel tot grote bloei. Tegen het eind van de dertiende eeuw begon de handel met de steden in Hessen. Deze Duitse steden onderhielden handelsrelaties met het Oostzeegebied, Venetië en de

Harz (mijnbouwproducten). In 1438 kreeg Zwolle van de bisschop stapelrecht. Toen de handel van Tiel en Utrecht met Keulen eind veertiende eeuw begon te kwijnen, werd de handelsrelatie Zwolle-Keulen steeds belangrijker.

Voordat de marke Suolle in 1230 stadsrecht kreeg bestond het uit twee kleine nederzettingen: Middelwijk en Assendorp. Middelwijk werd om zijn gunstiger ligging (hoger gelegen en vlak langs de Aa) uitgekozen om na het verkrijgen van stadsrechten uit te groeien tot stad en werd omheind met een houten pallisade. Dit stadje had de tegenwoordige Luttekestraat als westgrens, de Blijmarkt-Koestraat als zuidgrens, de Walstraat als oostgrens en de Grote Aa als noordgrens. Het stadje werd in 1324 door brand verwoest, maar enkele jaren later weer opgebouwd en naar het westen toe uitgebreid. Nog altijd is het regelmatige stratenpatroon tussen de Luttekestraat en de Jufferenwal duidelijk verschillend van het grillige stratenpatroon van het oudste stadsdeel. In 1384 kreeg Zwolle van de bisschop van Utrecht de gehele marke Dieze erbij. Tussen de Kleine Aa en de stadsgracht waren sinds de vijftiende eeuw de ambachten gevestigd. Rond 1480 vond een nieuwe stadsuitbreiding plaats tot aan de tegenwoordige Thorbeckegracht. De stadsmuur van Zwolle dateert ook van die periode.

Inmiddels had het uiterlijk van de stad sinds het einde van de veertiende eeuw grote veranderingen ondergaan. Door overkluizingen van de Grote Aa ontstonden marktplaatsen (onder andere de Grote Markt). Na de Hervorming werd het terrein van het Bethlehemklooster verkaveld en werd de Nieuwe Markt aangelegd. Na de inname van de stad Zwolle door Maurits in 1591 werd de stad onderdeel van een landelijke verdedigingslinie (Nieuweschans-IJssellinie). Omstreeks 1600 werd Zwolle met de IJssel verbonden door middel van verdedigingswerken (ongeveer het tracé van de huidige Willemsvaart). De bastionaanleg stamt uit de periode 1606-1619. Opnieuw werd de stad uitgelegd naar het noorden. Om de aarden bolwerken werd een nieuwe, bredere gracht gegraven, waardoor het Noorder Eiland ontstond. De Thorbecke- of Stadsgracht bleef gehandhaafd.

Zwolle was sinds het begin van de zestiende eeuw niet langer de bloeiende handelsstad die het in de twee voorgaande eeuwen was geweest. Door de opkomst van Holland en Zeeland en de oost-west handel via de Rijn, alsmede door de slechtere bevaarbaarheid van het Zwarte Water, was de internationale handel van Zwolle afgenomen. De stad behield echter een niet onaanzienlijke regionale en landelijke handelsfunctie, vooral dankzij de handel in agrarische producten. Deze handel blijft in de achttiende eeuw van belang, vele achttiende eeuwse verbouwingen getuigen hiervan. In 1798 wordt Zwolle hoofdstad van het Departement oude IJssel en drie jaar later van Overijssel (toen: Overijssel en Drenthe). In 1807 wordt Zwolle hoofdstad van het Departement Overijssel. Deze bestuurlijke ontwikkeling versterkt de centrumfunctie van de

stad, waar zich nu ook veel ambtenaren vestigen.

4.2. Stadsuitbreidingen na 1850
(kaarten 6, 7 en 8)
In de eerste decennia van de negentiende eeuw was in de stad Zwolle de mogelijkheid tot het bouwen van nieuwe huizen binnen de wallen uitgeput. Vanwege de toenemende groei van de bevolking moesten vele nieuwe inwoners gehuisvest worden in de voorsteden, met name in Assendorp aan de zuid-oostgrens van Zwolle. Al sinds de stad in 1790 tot open stad was verklaard en als vestingsstad was opgeheven, had de bebouwing buiten de stadswallen zich gestaag uitgebreid. In 1843 woonden reeds 5.500 mensen buiten de wallen.

Omstreeks het midden van de vorige eeuw ontstond onder de gegoede burgerij (in Zwolle voornamelijk hoge ambtenaren) een nieuw woonideaal: het "wonen in het groen", maar toch in de buurt van de stad. Het gebied ten zuiden van de stad, de Weezenlanden, bestond vóór de komst van de spoorwegen uit weilanden, moestuintjes (soms met koepel) en een wandelgebied. Door de komst van de spoorwegen in 1864 voldeed het "Kleine Weezenland" aan alle voorwaarden voor het wonen "op den hoogsten stand"; een fraai uitzicht, ruimte voor tuinen en dicht bij de stad en het station. Vóór de bouw van de stationswijk was al in het vierde decennium van de vorige eeuw een begin gemaakt met de bouw van de voor Zwolle zo kenmerkende villabebouwing aan de stadsgrachten en op de restanten van het voormalige bolwerk. Rond 1890 was de singel (nu de Burgemeester van Roijensingel geheten) volgebouwd.

Een belangrijke stimulans voor de ontwikkeling van de stationswijk was de aanleg van de Nieuwe Havenbrug in 1875. Tot die tijd was er slechts een uit 1846 daterend voetbrugje. De ontwikkeling van de stationswijk neemt een aanvang met de aanleg van de Stationsweg. Eén van de eerste bouwwerken was de villa van burgemeester Nahuijs in 1867 (in 1928 door Wientjes tot hotel verbouwd). Andere villa's volgden spoedig. De Buitensociëteit is gebouwd in 1877. In 1882 volgde een tweede weg naar het station, de Zeven Alleetjes, genoemd naar de voormalige wandelplaats waar zeven laantjes beplant waren met rijen lindebomen. Rondom deze twee wegen ontwikkelde zich de (deftige) stationswijk. Vanaf 1876 komt ten westen van deze wijk de Emmawijk tot stand, een verzameling herenhuizen op een vrij smal, driehoekig terrein. Het oostelijke deel van de stationswijk tot aan de Van Karnebeekstraat, vormt een overgangszone tussen de villabebouwing in de stationswijk en de arbeiderswijk Assendorp, achter de Deventer straatweg (±1890). Deze arbeiderswijk heeft zich als zodanig ontwikkeld door de komst van de Centrale Werkplaats bij het station en dateert dan ook van de laatste decennia van de vorige eeuw. De uitbreiding van Assendorp is de belangrijkste stadsuitbreiding van Zwolle in de periode 1850- 1940. De groei van deze arbeiderswijk komt in het tweede decennium van deze eeuw ten einde.

Rond de eeuwwisseling was ten westen van de stad de Hoogstraat de as van waaruit in geringe mate werd uitgebreid. Deze buurt bestond voornamelijk uit arbeiderswoningen. Langs de Willemsvaart ten noorden van de spoorlijn, ontwikkelde zich lintvormige bebouwing voor de middenklasse. Ten oosten van de oude binnenstad kwam in de twintiger jaren van deze eeuw de Zeeheldenbuurt tot ontwikkeling. Deze buurt bestond voor het grootste gedeelte uit arbeiderswoningen, evenals de Indischebuurt ten noorden van de Vechtstraat, grote delen van de noordelijke stadsuitbreidingen in Dieze en delen van de ten oosten van Assendorp gelegen wijk Pierik. De middenklasse vestigde zich vooral in de wijk Wipstrik, tussen de Wipstrikkerallee en de Brederostraat, waar tussen de beide wereldoorlogen veel werd gebouwd. De welgestelde Zwollenaren vestigden zich in de nabijheid van het station, in de wijk Veerallee, ten westen van de Willemsvaart. Deze wijk is in de jaren dertig van deze eeuw voltooid.

Na de Tweede Wereldoorlog breidde Zwolle zich opnieuw uit, na 1945 eerst rond de Meppelerstraatweg. Daarna, sinds 1955, volgde de wijk Holtenbroek in het noordwesten. Met de bouw van de meest noordelijke wijk, de Aa-landen, is in 1965 begonnen; Zwolle-Zuid volgde tien jaar later. Wat dit laatstgenoemde stadsdeel betreft, werd als eerste het gebied tussen de spoorlijnen naar Almelo en Deventer volgebouwd. In de jaren tachtig werd een begin gemaakt met de bouw van de Oldeneler- en Schellerlanden, ten westen van de spoorlijn naar Deventer.

Ook de industrieterreinen hebben zich na de Tweede Wereldoorlog sterk uitgebreid. Vóór die tijd was er van een groot industriegebied geen sprake. Alleen rond het Noordereiland en het Rodetorenplein was een concentratie van industrie aanwezig. Na de oorlog kwamen meerdere industrieterreinen tot ontwikkeling: de Hanzelanden achter het station, de Marslanden in het zuidoosten,twee kleinere industriegebieden ten oosten van de Ceintuurbaan en het (grootste) industriegebied Voorst aan het Zwolle-IJsselkanaal.

4.3. Buurschappen (kaart 9)
Het schoutambt Zwolle telde een groot aantal marken: Windesheim, Herculo, Zuthem, Oldeneel, Ittersum, Schelle, Zwolle(Assendorp), Spoolde, Voorst en Westenholte, Wijtmen, Zalne, Herfte, Berkum, Dieze, Langenholte, Haerst, Genne en Holten en Mastenbroek. Het gebied telde dertien havezaten die als een krans verspreid lagen over het gehele ambt. Hiervan zijn nog enkele delen bewaard gebleven, van onder andere: Den Doorn, Windesheim en Zuthem.

De buurschappen liggen allen op hoge, zandige ruggen. Vanwege de onzekere waterstanden werden de oude boerderijen in het laaggelegen gebied op terpen gebouwd. De oudste nederzettingen in de huidige gemeente Zwolle zijn de oorspronkelijke kernesdorpen **Windesheim** en **Haerst** (ontstaan in de elfde eeuw) en de hoevezwermdorpen **Ittersum**,

Wijthmen en **Harculo** (ontstaan rond 1200). De overige talrijke kleine nederzettingen rondom de stad Zwolle zijn over het algemeen in de veertiende eeuw ontstaan. Deze buurschappen zijn te typeren als hoevezwermdorpen, met uitzondering van **Berkum**, dat uit verspreide bebouwing langs meerdere essen bestond. Naast de hoogteligging was soms ook de nabijheid van een burcht van groot belang voor de ontwikkeling van een nederzetting. Zo speelde het in 1362 vernietigde kasteel te Voorst een belangrijke rol in de ontwikkeling van de buurschap **Voorst-Westenholte**.

De invloed van de stad Zwolle op haar omringende platteland was groot. Sinds de late middeleeuwen bezat het stadsbestuur de bevoegdheid om de richter of schout van Zwollerkerspel te benoemen. De grote invloed van de stad blijkt ook uit het vrijwel ontbreken van kerken en scholen in het kerspel. Alleen de nederzetting Windesheim had de beschikking over een eigen kerk en de nederzettingen Westenholte en Windesheim waren rond 1850 de enige nederzettingen in Zwollerkerspel met een eigen school. Enkele decennia later kreeg ook de buurschap Berkum een school. Van 1850 tot 1940 onderging het uiterlijk van de dorpen en buurschappen in de gemeente Zwollerkerspel geen noemenswaardige veranderingen. Alleen de bebouwing in Ittersum en Westenholte breidde zich langzaam uit, langs de wegen naar respectievelijk Deventer en Kampen.

Na de Tweede Wereldoorlog voltrokken zich in het landelijke, agrarische gebied rond de stad Zwolle grote veranderingen. De voor-oorlogse bevolkingsgroei van Zwolle werd voornamelijk opgevangen in de voorsteden Diezerpoorten of Nieuwstad, Kamperpoorten en Sassenpoorten. De na-oorlogse uitbreidingen speelden zich ook af in de rond Zwolle gelegen nederzettingen Berkum, Westenholte en Ittersum. Hoewel de oorspronkelijke vorm van deze drie dorpen nog herkenbaar is, is het landschappelijke, agrarische karakter van deze nederzettingen verdwenen. Westenholte en Ittersum hebben door respectievelijk het industrieterrein Voorst en de nog in aanbouw zijnde woonwijk Zwolle-Zuid, inmiddels aansluiting gekregen met de stad Zwolle. Berkum is nog slechts door een groenstrook (weilanden en sportvelden) van de stad Zwolle gescheiden. De nederzettingen iets verder ten noorden en zuiden van de stad, Langenholte, Haerst, Wijthmen, Windesheim en Oldeneel, hebben hun dorpse karakter behouden. Het landschap rond de twee laatstgenoemde nederzettingen wordt echter wel beheersd door de in de jaren vijftig gebouwde electriciteitscentrale Harculo (nu IJsselmij).

5 Bevolking

5.1. Loop van de bevolking
(tabel 1)
In 1850 telde de gemeenten Zwolle en Zwollerkerspel samen 22.322 inwoners. In 1895 bedroeg dit aantal 35.545 en steeg vervolgens naar 51.901 in 1940 en 89.348 in 1987. Dit betekent dat de bevolkingsgroei sinds 1850 een vrij constant beeld vertoont. In de periode van 1850 tot 1895 is de bevolkingsomvang gestegen met 59%. In de daaropvolgende periode van 1895 tot 1940 steeg de bevolkingsomvang met 46%. Van 1940 tot 1987 bedroeg de bevolkingstoename 72%. Deze, voor een stad vrij constante, bevolkingstoename is voornamelijk het gevolg van de geleidelijke ontwikkeling van Zwolle als bestuurscentrum, in combinatie met de (in vergelijking met andere steden) vrij geringe werkgelegenheid in de industrie. Vóór de Tweede Wereldoorlog is de bevolkingsgroei vooral te danken aan het geboorteoverschot. Na de oorlog wordt het vestigingsoverschot steeds belangrijker, met name in de jaren zeventig als Zwolle wordt aangewezen als groeistad. Tabel 1 geeft een overzicht van de bevolkingsontwikkeling in de gemeenten Zwolle en Zwollerkerspel tussen 1850 en 1940.

5.2. Ruimtelijke spreiding
(tabellen 2, 3, 4 en 5)
In 1850 woonde 85% van de totale bevolking van het gebied Zwolle-Zwollerkerspel in de stad Zwolle (het gebied binnen de stadswallen met de drie voorsteden). De rest van de bevolking woonde in de buurschappen rondom de stad of verspreid over het platteland. De meeste buurschappen bestonden uit

slechts enkele verspreid gelegen woningen, meestal langs een weg (bijvoorbeeld Ittersum), met soms een kleine concentratie van bebouwing (bijvoorbeeld Windesheim). Berkum en Westenholte onderscheidden zich door hun iets grotere bevolkingsomvang omstreeks 1850.

In 1987 blijkt de ruimtelijke spreiding weinig veranderd. Het zwaartepunt van de bevolking ligt nog steeds in de, aanzienlijk uitgebreide, stad Zwolle. De bebouwing heeft zich vooral na de Tweede Wereldoorlog sterk uitgebreid en heeft aansluiting gekregen met Westenholte, Ittersum en (bijna) met Berkum. Tabel 2, 3, 4, en tabel 5 geven een overzicht van de woningvoorraad en de bevolkingsomvang van de gemeente Zwolle-Zwollerkerspel per kern of buurschap voor de jaren 1850 en 1987.

6 Middelen van bestaan

6.1. Landbouw

Van oudsher bestond de landbouw in de gemeente Zwolle (tot 1967) voornamelijk uit veeteelt voor de melk-, kaas- en boterconsumptie van de stedelijke bevolking. De koeien en de schapen van de stadsboeren werden dagelijks vanuit hun stallen langs de zuidelijke stadsmuur naar de gemeenschappelijke stadsweiden ten zuiden van de stad gedreven. De bouwgronden of enken lagen ten noorden en ten oosten van de stad. Weliswaar was de handel in agrarische producten al sinds de veertiende eeuw een belangrijk bestaansmiddel voor de stad, de eigen landbouw speelde geen rol van betekenis. Volgens het gemeenteverslag uit 1851 was de landbouw in de gemeente Zwolle "van weinig belang". De veestapel bestond dat jaar uit 365 paarden, 1.597 runderen, 43 schapen en 107 varkens. In de tweede helft van de negentiende eeuw verandert er weinig in de agrarische sector in de gemeente Zwolle. Na de landbouwcrisis omstreeks 1880 komt het accent nóg sterker op de veeteelt te liggen. Het aantal runderen stijgt in de eerste decennia van de twintigste eeuw naar 1.803 in 1911 en 2.396 in 1937. De oppervlakte wei- en hooilanden bedroeg in 1886 zo'n 68% van de totale oppervlakte landbouwgronden, in 1937 was dit aandeel gestegen naar 91%. De toename van de oppervlakte wei- en hooilanden ging ten koste van de oppervlakte akkerbouwgronden. In 1886 was nog zo'n 16% van de landbouwgronden in gebruik als bouwland, voornamelijk voor de verbouw van aardappelen. In 1937 was dit aandeel gezakt naar 2,8%. Opmerkelijk is ook de stijging van

het aandeel tuinbouwgronden in de totale oppervlakte landbouwgronden, van 2,7% (42 ha.) in 1886 naar 6,1% (87 ha.) in 1937. Deze vooruitgang in de tuinbouw te Zwolle is voor een belangrijk deel te danken aan de niet-agrarische bevolking (met name aan de spoorwegarbeiders), die zich hiermee als nevenarbeid bezighield. Ook de Rijkstuinbouwvoorlichtingsdienst speelde hierin een belangrijke rol door het geven van voorlichting. De tuinbouwgronden bevonden zich vóór de oorlog achter het station (het huidige industrieterrein Hanzeland), ten noorden van de Wipstrikkerallee (de huidige dichtersbuurt) en ten noorden van de wijk Diezerpoort.

De gemeente Zwolle telde in 1937 319 agrarische bedrijven, met een totale oppervlakte van 1.432 ha. De geringe gemiddelde bedrijfsgrootte (4,49 ha.), is veroorzaakt door het grote aantal tuinders in de gemeente Zwolle. De gemiddelde grootte van de tuindersbedrijven was ongeveer 1 ha.

Tot 1967 was de ringgemeente Zwollerkerspel, in tegenstelling tot Zwolle, in de eerste plaats een agrarische gemeente. Omstreeks 1860 bedroeg de oppervlakte wei- en hooilanden ruim 12.600 ha. De akkerbouw, in dienst van de veeteelt, besloeg bijna 1.000 ha. Woeste gronden kwamen in de gemeente Zwollerkerspel in die periode niet meer voor. Het natte veengebied van Mastenbroek werd uitsluitend gebruikt voor veeteelt. Het rivierkleigebied rond Westenholte, Oldeneel, Ittersum en Windesheim werd hoofdzakelijk gebruikt voor veeteelt, maar ook akker- en tuinbouw kwam (in beperkte mate) voor. Akkerbouw werd in het midden van de vorige eeuw nog het meest beoefend op de hogere zandruggen bij Wijthmen, Hoog-Zuthem, Berkum, Langenholte en Haerst. Evenals in de gemeente Zwolle stond ook in Zwollerkerspel de veeteelt op de eerste plaats en nam het aantal runderen na de landbouwcrisis gestaag toe, van 9.998 in 1868 naar 17.010 in 1937. In dezelfde periode bleef het aandeel wei- en hooilanden in de totale oppervlakte landbouwgronden vrijwel gelijk, ±93%. De oppervlakte akkerbouwgronden daalde van 41% in 1868 naar 7% in 1937. Tuinbouw kwam in de gemeente Zwollerkerspel nauwelijks voor. In 1937 telde deze gemeente 996 agrarische bedrijven met een totale oppervlakte van 11.111 ha. De gemiddelde bedrijfsgrootte in Zwollerkerspel (11,5 ha.) is ruim twee keer zo groot als in de gemeente Zwolle. De versnippering van de gronden vormde echter een groot probleem. Eind jaren dertig heeft het waterschap Noorder Vechtdijken samen met het gemeentebestuur het initiatief genomen tot ruilverkaveling in het noordelijke deel van de gemeente (Haerst, Langenholte).

Na de oorlog is in de gemeente Zwolle een groot deel van de landbouwgronden verloren gegaan door stadsuitbreidingen. Daarentegen kreeg Zwolle in 1967 een groot deel van de gemeente Zwollerkerspel toebedeeld, wat het verlies aan landbouwgronden ruimschoots compenseerde. In 1987 waren in de gemeente Zwolle 621 personen werkzaam in de agrarische

sector.

6.2. Ambacht, industrie en diensten

De ambachten die in de middeleeuwen in Zwolle werden uitgeoefend dankten hun bestaan in veel gevallen aan het drukke handelsverkeer dat zich hoofdzakelijk over het water afspeelde. Zo telde de stad Zwolle talrijke kuipers, scheepsbouwers, olieslagers en touwslagers. ook de linnenweverij was van groot belang, omstreeks 1500 waren er veel linnenwevers in de stad. Tijdens de Munsters-Keulse bezetting in 1672, kreeg de Zwolse linnenweverij grote concurrentie uit Westfalen en begon deze nijverheid een kwijnend bestaan te leiden. In het begin van de achttiende eeuw probeerde de Zwolse stadsregering op alle mogelijke manieren "manufacturen te kweken" en probeerde dus ook de textielnijverheid nieuw leven in te blazen. Deze poging had slechts tijdelijk succes, in de Franse tijd ging de textielnijverheid voorgoed verloren. Ook de zeep- en zoutziederij speelde een belangrijke rol. Deze nijverheid kwam vooral in de achttiende eeuw tot ontwikkeling. Ondanks de hevige concurrentie van Franse en Duitse zoutmijnen, bleven de zoutziederijen, evenals de zeepziederijen, nog tot in de twintigste eeuw bestaan. De concurrentie met Boekelo werd echter te groot en in 1925 werd de laatste zoutfabriek, gevestigd in een gebouw bij de Pelsertoren, opgeheven.

Al met al had Zwolle aan het eind van de achttiende eeuw een tamelijk veelzijdige nijverheid, dankzij de centrale positie van de stad in het oost-west handelsverkeer. Belangrijk waren bijvoorbeeld de suikerraffinaderijen aan de Binnen- en Buitendiezerpoort en de tabakskerverijen en koffiebranderijen aan de Thorbeckegracht. In het begin van de vorige eeuw had ons land veel te lijden van het door Napoleon ingevoerde Continentale Stelsel. In Zwolle werden bloeiende bedrijven als leerlooierijen, weverijen, speldemakerijen, tabakskerverijen en zeep- en zoutziederijen daar de dupe van.

Pas na 1850 kwam er een ommekeer. In 1853 werd de eerste stoommachine van Zwolle in gebruik genomen, in een ijzergieterij. In 1876 stonden er in 21 bedrijven al 28 stoomwerktuigen. Het aantal fabrieken (volgens de gemeenteverslagen bedrijven met ten minste 20 werknemers) nam sterk toe. In 1853 waren er slechts twee fabrieken, in 1876 14. Het aantal arbeiders steeg in genoemde periode van 247 naar 902. In de periode 1850-1870 verrijzen in Zwolle onder andere de ijzergieterij van Schaepman en Helmich, de beenzwartfabriek van Krol, de machinefabriek aan de Veerallee, de Centrale Werkplaats van de Spoorwegen en de gemeentelijke gasfabriek. Ook het aantal molens (meestal op de stadswallen gebouwd) breidde zich snel uit. In 1855 telde Zwolle 8 korenmolens (6 in 1816), 6 houtzaagmolens (3 in 1816), 3 runmolens (1 in 1816), 5 moutmolens (1 in 1808) en 5 oliemolens langs de Nieuwe Vecht. In de gemeente Zwolle zijn vier

molens bewaard gebleven: twee gedeeltelijk (op de Eekwal en op het Maagjesbolwerk) en twee helemaal (De Passiebloem uit 1776 in de stad zelf en de molen in Windesheim uit 1748).

Opmerkelijk was de ontwikkeling van de sigarenindustrie in de laatste decennia van de negentiende eeuw. Het gemeenteverslag van 1893 vermeldt 8 sigarenfabrieken met samen 200 arbeiders. In de eerste decennia van deze eeuw is deze sector bijna geheel verdwenen. De pijlers van de Zwolse industrie waren de metaalnijverheid, de grafische industrie, de Centrale Werkplaats, de gasfabriek en de IJsselcentrale. Tot de Eerste Wereldoorlog waren er in Zwolle twee ijzergieterijen: de IJzergieterij Wispelwey, oftewel De Nijverheid, uit 1851 en de ijzergieterij van Schaepman en Helmich, bekend als Sallandia, uit 1854. In 1871 waren in deze twee ijzergieterijen 220 personen werkzaam, waardoor deze bedrijven qua werkgelegenheid de grootste waren in de gemeente Zwolle. In het begin werd ijzeroer bij Raalte afgegraven en per schip aangevoerd. Aan het eind van de vorige eeuw ging Sallandia zich toeleggen op het emailleren. Wispelwey fabriceerde onder meer stoomketels, vuurtorens en bruggen. Sallandia moest in 1924 zijn poorten sluiten onder druk van de steeds verdergaande specialisatie van de buitenlandse concurrentie. IJzergieterij Wispelwey werd in 1968 overgenomen door Van der Horst Europa B.V. (verchromingsbedrijf), die tot 1979 in bedrijf bleef. De fabriekspanden op het Noordereiland werden ten behoeve van een parkeerplaats gesloopt.

De grafische industrie was van oudsher een belangrijke industrie voor de gemeente Zwolle. Omstreeks 1500 was Zwolle al een drukkersstad van betekenis. De oudste nog bestaande drukkerij in Zwolle is die van Tijl, opgericht in 1777. Aanvankelijk was het bedrijf (evenals de in 1838 opgerichte uitgeverij van Tjeenk Willink) gevestigd aan de Melkmarkt. Na enkele uitbreidingen aan de Voorstraat en de Melkmarkt verhuisde het bedrijf in 1968 naar de Blaloweg. Het pand aan de Melkmarkt is nu in gebruik bij de Rabo-bank en het gemeente-archief. Drukkerij en uitgeverij Waanders begon in 1836 aan de Nieuwstraat-Roggestraat en nam in 1900 de drukkerij van de Thomas a Kempisvereniging over. In 1920 verhuisde de drukkerij ook naar de Melkmarkt en in 1966 naar industrieterrein De Marslanden. Drukkerij Tulp (1869) was van 1882 tot 1969 aan de Blijmarkt gevestigd (thans bankkantoor) en verhuisde daarna naar het industrieterrein Voorst.

De Centrale Werkplaats van de Spoorwegen dankte zijn ontstaan aan de ligging van Zwolle op een knooppunt van Spoorwegen. De Werkplaats werd in 1870 in Zwolle gevestigd, bij het station. De arbeiders vestigden zich in het nabije Assendorp. In 1872 waren in de Werkplaats 228 arbeiders werkzaam, in 1884 380 en in 1900 815. Tussen 1914 en 1916 werd de Centrale Werkplaats uitgebreid en in 1921 werd er opnieuw bijgebouwd. Uiteindelijk werkten er meer dan 1.100 mensen bij dit

semi-overheidsbedrijf. Maar inmiddels was de bouw van locomotieven al gestaakt en in 1928 werd het werk aan de bagage- en goederenwagons stilgelegd. In 1933 verdween de wagenmakerij geheel en werd het personeel ingekrompen tot 750 man. De Werkplaats werd in 1938 gesloten, het bedrijf verhuisde naar Tilburg en Haarlem.

Het oudste overheidsbedrijf, de gasfabriek, is in 1846 gebouwd door particulieren, maar zeven jaar later (toen het een winstgevend bedrijf was) overgenomen door de gemeente Zwolle. Rond 1880 begon het gas aan zijn grote opmars en moest de fabriek keer op keer uitbreiden. In 1959 begon de geleidelijke overschakeling op aardgas. De fabriek op het Noordereiland verdween ten behoeve van parkeergelegenheid. De eerste electriciteit werd in 1911 opgewekt in de IJsselcentrale aan het Almelose Kanaal. Zwolle, Deventer en Zutphen hadden besloten gezamenlijk in hun electriciteitsbehoefte te voorzien en het lot bepaalde dat de centrale in Zwolle zou komen te staan. In 1915 kon de geregelde levering van stroom aan de drie steden beginnen. De centrale had 36 man in dienst. In 1918 nam de provincie de stroomleverantie over, de centrale ging Salland, Noordwest-Overijssel en Zuid-Drenthe van electriciteit voorzien. De bouw van de centrale Harculo betekende het definitieve einde van de oude centrale.

De ontwikkeling van de industrie in de gemeente Zwolle heeft ook ruimtelijke consequenties gehad. Het oudste "industriegebied" was het terrein tussen de Thorbeckegracht en de Kleine Aa, waar nu het winkelcentrum is. Op dat terrein waren in het begin van de vijftiende eeuw alle ambachten die brandgevaar opleverden bij elkaar gebracht. Naast de gebruikelijke ambachten, zoals smeden (in de Korte Smeden), waren ook de zeep- en zoutziederijen hier gevestigd.

In de tweede helft van de negentiende eeuw ontwikkelde het Noordereiland zich tot industriegebied, door de vestiging van de gasfabriek ter plaatse van het gesloopte Vispoortsbolwerk. Het meest westelijke deel van het Noordereiland is als industriegebied nog duidelijk herkenbaar door de aanwezigheid van enkele fabrieken (onder andere de lakfabriek van Schaepman). Ook ten noorden van het eiland, aan de Schuttevaerhaven, vestigden zich enkele fabrieken, zoals de reeds genoemde IJzergieterij Wispelwey. Ook het gebied rond de in 1845 gesloopte Rode Toren, het Rodetorenplein, ontwikkelde zich na de vergraving van de Jufferenwal en de aanleg van de kade in 1857 tot industriegebied. De belangrijkste bedrijven waren de zoutfabriek van Mesdag (1887) en de bierbrouwerij van Schaepman (1853). Eerstgenoemde fabriek is thans verdwenen, laatstgenoemd bedrijf werd in 1926 opgeheven; het pand werd verbouwd tot garage. Tevens bevonden zich rond het Rodetorenplein enkele scheepswerven, de laatste is in 1970 verdwenen. De omgeving van het Rodetorenplein heeft door de reconstructie ten behoeve van een doorgaande route, grote

veranderingen ondergaan.
In de periode tussen de twee wereldoorlogen vestigden zich geen nieuwe bedrijven in Zwolle. Zelfs de op de agrarische sector gerichte industrie verkoos Meppel als vestigingsplaats boven Zwolle. Dat Zwolle geen industrieterrein aan geschikt water had (het industrieterrein ten noorden van de stad was beperkt van omvang), bleek een grote handicap. Na de Tweede Wereldoorlog werkte, net als in 1899, nog steeds een derde deel van de beroepsbevolking in de industrie, die overigens hooguit enige regionale betekenis had. Dankzij financiële injecties van de overheid, de aanleg van het Zwolle-IJsselkanaal, de aanwijzing van Zwolle als industriekern en later, in 1976, als groeistad, kon een aantal industrieterreinen worden aangelegd. Afgezien van het industrieterrein aan de Ceintuurbaan, waar een Philipsvestiging kwam en waar zich later ook Scado vestigde, was het eerste echte industrieterrein na de oorlog de Gasthuislanden (14,5 ha.), dat in 1950 in gebruik werd genomen. Aansluitend daarop ontstonden de industrieterreinen Grote Voorst (65 ha.) en, aan de andere kant van het Zwolle-IJsselkanaal Westenholte (64 ha.). De industriegebieden De Vrolijkheid (32 ha.) en Oosterenk (37,5 ha.) kunnen gezien worden als een voortzetting van het terrein aan de Ceintuurbaan. Tenslotte is er nog een derde gebied: De Blokjes (42,5 ha.), sinds 1972 De Marslanden geheten, en Marslanden-Oost (60 ha.).

In 1987 werkten 5.670 personen (15% van de beroepsbevolking) in de industrie in de gemeente Zwolle, in bedrijven met meer dan tien werknemers. De belangrijkste bedrijfstakken in deze sector waren: de transportmiddelenindustrie met 1.080, de machine-industrie met 1.070 en de grafischeindustrie met 1.040 werknemers.

De dienstensector is in Zwolle al vroeg tot ontwikkeling gekomen. In 1798 werd Zwolle aangewezen als hoofdstad van het Departement van de Oude IJssel en in het begin van de vorige eeuw wordt het hoofdstad van de provincie Overijssel. Door deze ontwikkeling kreeg Zwolle een regionaal verzorgende functie in bestuurlijk opzicht. Dit leidde onder andere tot de bouw van het Paleis van Justitie in 1844, ter plaatse van de militaire kazerne Renovatum aan de Blijmarkt, en tot de bouw van het Gouvernementsgebouw in 1874 en de in 1896 daarnaast gebouwde Statenzaal aan de Diezerstraat (beide panden zijn thans in gebruik bij de Openbare Bibliotheek). In 1899 was in de gemeente Zwolle 7,11% van de beroepsbevolking werkzaam in de "maatschappelijke dienstverlening", In 1930 was dit aandeel gestegen naar 10,11 %. De ontwikkeling van Zwolle tot "ambtenaren-stad" heeft zich vooral na de Tweede Wereldoorlog doorgezet. In de niet-commerciële dienstverlenende sector werkten in 1987 14.670 personen, ofwel 39% van de beroepsbevolking. Ruim een derde deel hiervan, 5.150 personen (14% van de beroepsbevolking) was werkzaam in de afdeling "openbaar bestuur".

6.3. Handel en scheepvaart
Handel en scheepvaart waren in

Zwolle van oudsher nauw met elkaar verbonden. Weliswaar speelde ook het vervoer over land geen onaanzienlijke rol, toch was het met name de scheepvaart die de handel in Zwolle in de middeleeuwen tot grote bloei bracht. Zwolle had vanouds stapelrecht. Het ging daarbij om vele soorten goederen, zoals bier, rogge, huiden, linnen, timmerhout, brandhout en vee. Een belangrijk artikel op de Zwolse stapelmarkt, de Bentheimer of Gildehaussteen, was vooral in Holland erg in trek als bouwmateriaal. In 1407 werd de stad officieel lid van het Hanzeverbond, maar waarschijnlijk onderhield de stad al veel eerder contacten met de Duitse Hanzesteden. Tot 1580 bleef Zwolle deelnemen aan vergaderingen van de Hanze, daarna verwaterden de contacten. Omstreeks 1600 was de internationale betekenis van Zwolle sterk afgenomen. Toch bleef de handel in de zeventiende en achttiende eeuw, in tegenstelling tot die van Kampen en Deventer, van groot belang, mede door de te Zwolle gehouden jaarmarkten. Van groot belang was ook de handel in textiel en turf. In 1848 is aan het Almelose Kanaal de Turfmarkt aangelegd, in de hoop dat Zwolle daardoor de hoofdstapelplaats van turf zou worden. Dit bleek niet het geval, dus bleef de Turfmarkt (thans parkeerterrein) lange tijd ongebruikt. De transitohandel en het expeditiebedrijf waren vooral geconcentreerd aan en rond de tegenwoordige Thorbeckegracht.

De internationale doorvoerhandel van Zwolle verviel bijna geheel in de Franse tijd, rond 1800. De regionale marktfunctie van de stad als centrum van een rijk agrarisch gebied, bleef echter behouden. Voor de veeteelt is Zwolle in de tweede helft van de vorige eeuw zelfs steeds belangrijker geworden. Zo steeg het aantal aangevoerde runderen van 6.585 in 1853 naar 37.198 in 1900 en het aantal varkens in dezelfde periode van 5.578 naar 31.920. Aanvankelijk werd het vee in de binnenstad op de Ossenmarkt en de aangrenzende straten verhandeld. Pas na 1880 werd de veemarkt verplaatst naar de Harm Smeengekade en sinds 1931 naar het huidige Veemarktterrein. Na 1959 werd Zwolle zelfs de op één na belangrijkste veemarkt van ons land. Toch werd Zwolle zwaar getroffen door de landbouwcrisis. De graanhandel stortte in; de marktaanvoer van rogge daalde van 17.963 hl. in 1853 naar 645 hl. in 1900. Ook de boterhandel, in 1884 nog naar een overdekte hal op de Nieuwe Markt overgebracht, begon aan het eind van de vorige eeuw aan een grote terugval. Bovendien verplaatste rond de eeuwwisseling de hooihandel zich gedeeltelijk van Zwolle naar Hasselt en Genemuiden.

Door de aanleg van de Willemsvaart in 1819 hoopte Zwolle weer een belangrijke rol te gaan spelen in de internationale scheepvaart. Toch duurde het nog tot omstreeks 1830 voor er weer van een opleving sprake was. In 1839 kreeg Zwolle een directe verbinding met Hull ten behoeve van de Twentse textielnijverheid. In Zwolle werd in 1850 een hoeveelheid van 12.416 ton goederen van overzee ingeklaard, ruim 12% van de totale inklaring in alle Nederlandse havens! Ingevoerd werden onder

andere wijn uit Zuid-Europa, hout uit Noorwegen en graan uit Rusland. Na 1862 ging de scheepvaart op Zwolle snel achteruit. In 1875 werd nog slechts 1.174 ton ingeklaard, 0,41% van de totale inklaring van alle Nederlandse havens. Vanwege de slechte bevaarbaarheid van het Zwarte Water werd de haven van Zwolle door de steeds groter wordende zeeschepen steeds vaker gemeden. Wel kwamen ook na 1887 nog enkele schepen binnen, maar in het daarop volgende decennium hield de zeevaart, wat Zwolle betreft, geheel op.

Voor de binnenscheepvaart en de beurtvaart was Zwolle in het midden van de vorige eeuw zeer belangrijk. Beurtschippers voeren regelmatig op Holland, Twente en de noordelijke provincies. Voor de beurtvaart op Twente was het tussen 1850 en 1860 aangelegde Almelose Kanaal van groot belang. Als gevolg van de opkomst van de spoorwegen en de verharde wegen nam de beurtvaart na de eeuwwisseling sterk af. De Zwolse Stoomboot Maatschappij, die vanaf 1842 een geregelde dienst op Amsterdam onderhield, had een afvaart bij het Rodetorenplein, dat toen het centrum was van de beurtschipperij. Na de Tweede Wereldoorlog is een nieuw terrein aangelegd bij de Ceintuurbaan.

6.4. Recreatie

Hoewel recreatie in economisch opzicht van 1850 tot 1940 van geringe betekenis was, heeft het toch een belangrijke rol gespeeld in de ruimtelijke ontwikkeling van Zwolle. De belangrijkste negentiende eeuwse "stadswandelingen" waren de Wipstrikkerallee, het hoornwerk buiten de Sassenpoortbrug en het Engelse Werk. De Wipstrikkerallee was een in de achttiende eeuw aangelegde laan met dubbele rijen beuke- en eikebomen. Aan het eind van de Wipstrikkerallee staat nog het negentiende eeuwse buitenhuis Urbana, dat sinds 1924 als uitspanning en theetuin wordt geëxploiteerd. Aan het begin van de Wipstrikkerallee stond de zeventiende eeuwse herberg De Hanenkamp. Deze boerderij-herberg is in 1953 afgebroken en in het Openluchtmuseum te Arnhem weer opgebouwd.

Het gebied ten zuiden van de stad stond bekend als een gedeelte van de zogenaamde Weezenlanden en bestond uit weilanden, afgewisseld met enkele moestuinen, waarvan sommige met koepels. De naam Tuinstraat herinnert hier nog aan. Langs de singels stonden rechte rijen bomen, bebouwing was hier aan het begin van de vorige eeuw bijna geheel afwezig. Ook dit gebied was een populaire "stadswandeling", ontstaan op het voormalige hoornwerk. Aan deze vroegere wandelplaats herinnert nog de naam Zeven Alleetjes.

Vooral het ten zuidwesten van de stad gelegen Nieuwe of Engelse Werk was erg in trek bij de stedelijke bevolking. Het was oorspronkelijk een schans en vormde als zodanig een onderdeel van de verdedigingslinie het Nieuwe Werk (aangelegd rond 1600), dat Zwolle met de IJssel verbond. In het begin van de achttiende eeuw werd dit gehele complex omgevormd in de toen populaire Engelse landschapsstijl en werd sindsdien het Engelse Werk

genoemd. De daarbij horende uitspanning werd in 1945 gesloopt, het daarbij horende café is bewaard gebleven. Bij het veer over de IJssel bood ook het Katerveerhuis gelegenheid tot ontspanning. Dichter bij de stad, aan het eind van de Veerallee stonden nog twee uitspanningen. Deze gebouwen zijn respectievelijk in 1973 en 1975 afgebroken.

Ook de verdedigingswerken rondom de stad hebben in de vorige eeuw een belangrijke rol gespeeld als wandelgebied. Sinds het begin van de zeventiende eeuw was Zwolle omringd door een reeks bastions met een daaromheen lopende stadsgracht. De aarden wallen werden al vrij snel na de vrede van Munster (1648) met bomen beplant. Tevens werd de hoogte van de wallen benut door er windmolens op te plaatsen. Gaandeweg verscheen er daarna meer bebouwing op de bolwerken, vooral nadat Zwolle in 1790 tot open plaats was verklaard en verdedigingswallen dus feitelijk hun functie hadden verloren. Omdat de Franse bezetter daarna enige interesse toonde in de vestingwerken bleven deze nog tot 1813 bestaan. In de drie decennia die daarop volgen werden de Zwolse vestingwerken vrijwel volledig afgebroken en de bastions geheel of gedeeltelijk afgegraven. Naar ontwerp van de Utrechtse landschapsarchitect Hendrik van Lunteren werden er parken op aangelegd, in de uit Engeland afkomstige landschapsstijl. Deze romantisch getinte stijl week sterk af van de strakke, geometrische aanpak zoals die is terug te vinden in de verschillende achttiende eeuwse allees, zoals de Scheller- en de Wipstrikkerallee. Doordat de voormalige bolwerken later toch weer bebouwd werden, is er van deze parken veel verdwenen. Slechts de huidige Potgietersingel vertoont nog kenmerken van de originele aanleg.

Van de oude "stadwandelingen" heeft thans het Engelse Werk nog recreatieve waarde. De overige stadswandelingen zijn door stadsuitbreidingen verloren gegaan. Na de Tweede Wereldoorlog heeft in de stad Zwolle vooral het park De Weezenlanden grote recreatieve waarde. Het belangrijkste recreatiegebied is echter het voormalige Zwollerkerspel rondom de stad, met name de Agnietenberg en -plas. De waterrijke omgeving van de stad (waterwegen en kolken) leent zich uitstekend voor de watersport.

7 Sociale en culturele voorzieningen

7.1. Kerken en begraafplaatsen
In 1850 telde Zwolle 10 kerken verdeeld over 7 kerkelijke gezindten. De Nederlands Hervormde gemeente was destijds met zo'n 12.400 leden veruit de grootste en bezat 3 kerken: de St. Michaëlskerk of Grotekerk, de Bethlehemkerk en de Broerenkerk. Eerstgenoemde kerk is gebouwd in 1357 op de plaats waar zijn voorganger uit de achtste eeuw door brand was verwoest. Van deze gotische kerk werd in 1446 een hallenkerk gemaakt. Tijdens de Reformatie kwam deze kerk in protestantse handen. Bij het instorten van de toren in 1682 is een deel van de kerk verloren gegaan. In de jaren 1882-1896 werd de kerk in zijn huidige vorm gerestaureerd, onder andere door de Zwolse architect Koch. De Bethlehemkerk is een overblijfsel van het gelijknamige klooster van de Augustijner orde. De kapel van het klooster was één van de negen gebouwen die tijdens de brand van 1324 gespaard bleef en is daarmee één van de oudste gebouwen van de stad. In 1432 is deze kapel tot een twee-beukige gotische hallenkerk uitgebreid, in de richting van de Sassenstraat. De monniken verdwenen omstreeks 1580 uit het klooster, waarna de kerk in protestantse handen kwam. De kloostergebouwen werden (met uitzondering van het Refter) in de jaren 1644-1655 afgebroken, waardoor de Botermarkt (sinds 1945 Nieuwe Markt) ontstond. De kleine toren die deze kerk bezat was al in 1848 afgebrand en vervolgens afgebroken. In 1958 werd de laatste dienst gehouden, de Grote- en de Broerenkerk boden toen voldoende ruimte aangezien er buiten de binnenstad nieuwe

hervormde kerken verschenen. De gemeente Zwolle nam de kerk over, tot 1974 deed het dienst als tentoonstellingsruimte en cultureel centrum. In laatstgenoemd jaar besloten de Nederlands Hervormde Gemeente en het gemeentebestuur van Zwolle tot een kerkruil. Zo kreeg de gemeente Zwolle het beheer over de Broerenkerk en kreeg de Nederlands Hervormde Gemeente de Bethlehemkerk. In 1980 werd een begin gemaakt met de restauratiewerkzaamheden aan de Bethlehemkerk. In 1982 is de kerk weer door de Nederlands Hervormde Gemeente in gebruik genomen. De Broerenkerk, vóór de demping van de Aa gelegen op "het eiland", in het noorden van de binnenstad, is door de Orde der Dominicanen gesticht in het jaar 1465. De kleine toren die dit gebouw oorspronkelijk bezat is in 1825 afgebroken. Na de Hervorming kreeg de kerk steeds wisselende bestemmingen. In 1610 werd het door de protestanten in gebruik genomen. Tot 1979 was het in handen van de Nederlands Hervormde Gemeente. De restauratie is in 1988 voltooid, het gebouw heeft voorlopig een multi-functionele bestemming.

De rooms-katholieken, circa 5.060 in getal in 1850, bezaten twee kerken: de Onze Lieve Vrouwekerk aan de Ossenmarkt en de St. Michaëlkerk aan de Nieuwstraat. Eerstgenoemde kerk werd in 1809 door Lodewijk Napoleon aan de rooms-katholieken toegewezen. Vóór die tijd werden de rooms-katholieke godsdienstoefeningen gehouden in schuilkerken aan de Koestraat, de Diezerstraat, Onder de Bogen, de Spiegelstraat en op de hoek Praubstraat-Blijmarkt. De huidige Onze Lieve Vrouwekerk werd gebouwd in de jaren 1463-1469. Van de oorspronkelijke kerk, in 1393 gesticht in navolging van Kampen en Deventer die al een aan de Heilige Maagd gewijde kerk hadden, is niets meer over. De toren heeft meerdere veranderingen ondergaan en kreeg zijn huidige bekroning in 1828; sindsdien werd het "de peperbus" genoemd. De katholieken hadden in 1591 de kerk moeten verlaten. Sindsdien werd deze kerk gebruikt voor diverse doeleinden, zoals de opslag van hooi en het stallen van wagens. In totaal vervallen toestand werd het gebouw in de vorige eeuw aan de rooms-katholieken teruggegeven. De kerk werd in neo-gotische trant gerestaureerd en uitgebreid met een sacristie, een hulpsacristie en processiegangen. Bij de restauratie van 1975 tot 1981 zijn de processiegangen echter afgebroken. De rooms-katholieke waterstaatskerk St. Michaël of Josephgebouw aan de Nieuwstraat is in 1848 gebouwd ter plaatse van de oorspronkelijke schuilkerk Onder de Bogen. Toen in 1892 iets verderop aan de Nieuwstraat de nieuwe St. Michaël werd geopend, werd deze oude kerk gebruikt als vergaderlokaal van de rooms-katholieke werkliedenvereniging "St. Joseph". Sindsdien staat het gebouw met zijn neo-classisistische front bekend als het St. Josephgebouw. Vanaf 1926 tot de restauratie in 1987 werd het gebouw gebruikt voor diverse doeleinden, thans zijn er wooneenheden in gevestigd.

De Israëlitische gemeente was met zo'n 580 leden de op twee na grootste kerkelijke gemeente in

Zwolle omstreeks 1850. De Joden, die al vanaf de middeleeuwen in Zwolle waren, kregen in 1757 de Librije, de bibliotheek van het vroegere Broerenklooster, toegewezen als synagoge. In 1899 werd dit gebouw verlaten na de bouw van de nieuwe synagoge in de Schoutenstraat. De oude Librije werd aan de gemeente Zwolle overgedragen. Het gebouw is thans in gebruik als kunstzaal en restaurant. De Evangelisch-Lutherse Gemeente telde in 1850 ongeveer 420 leden. De Lutherse Kerk aan de Koestraat tegenover Odeon is in 1649 gebouwd als schuilkerk en heeft in 1850 en 1889 en voor het laatst in 1967, belangrijke veranderingen en restauraties ondergaan. De Doopsgezinden, 260 in getal, vestigden zich in de zeventiende eeuw in Zwolle. In 1638 werd een huis omgebouwd tot Doopsgezinde Kerk in de Wolweverstraat. De huidige kerk gaat verborgen achter een huisgevel. De Christelijk Afgescheidenen hadden in 1850 zo'n 180 leden. Een eenvoudig gebouw aan de Nieuwstraat werd van 1842 tot 1875 als kerk gebruikt. Het pand doet thans dienst als pakhuis voor Albert Heijn. De kleinste kerkelijke gezindte in het midden van de vorige eeuw was de Frans Hervormde of Waalse Gemeente. De Waalse Kerk aan de Schoutenstraat was oorspronkelijk een kloosterkapel van het St.Gertrudisklooster, een klein vrouwenklooster uit 1390. Van de zes Zwolse vrouwenkloosters, is alleen van dit klooster nog het een en ander terug te vinden, met name in de huizen aan de stadszijde van de Walstraat.

In de gemeente Zwolle waren buiten de stadswallen omstreeks het midden van de vorige eeuw geen kerken aanwezig. In het gedeelte van Zwollerkerspel dat na de oorlog bij Zwolle werd gevoegd, stond in de periode 1850-1940 slechts één kerk. Deze kerk, de Nederlands Hervormde Kerk van Windesheim, was de brouwerij van het in 1581 gesloopte klooster, dat het moederklooster was van een grote vereniging van kloosters die zich op den duur tot in Zuid-Duitsland en Zwitserland uitstrekte: de Windesheimer Congregatie. Het voormalige klooster St. Agnes, waar Thomas a Kempis woonde en werkte, op de Agnietenberg behoorde ook tot deze congregatie.

Van 1850 tot 1940 is het aantal kerken in de gemeente Zwolle sterk toegenomen. De belangrijkste kerken uit deze periode zijn de St. Michaëlkerk (1892) en de nieuwe kloosterkerk van de Dominicanen. Aan het eind van de vorige eeuw had de rooms-katholieke parochie meer kerkruimte nodig. In plaats van de bestaande St. Michaëlkerk op de hoek Nieuwstraat-Rozemarijnstraat te vergroten, werd tussen 1890 en 1892 nog geen honderd meter verderop, op de hoek van de Roggenstraat, een geheel nieuwe St. Michaëlkerk gebouwd. Deze tweede Michaël, een driebeukige hallenkerk, is in 1965 weer afgebroken ten behoeve van een winkelcentrum. In dat zelfde jaar volgde de bouw van een derde Michaël, aan de Middelweg. Rond de eeuwwisseling komen de Dominicanen, na een afwezigheid van bijna drie eeuwen, naar Zwolle terug. Ze bouwen een groot klooster op een open veld buiten

de Sassenpoort. De bouw van het Dominicanenklooster en de daaraan grenzende kruisbasiliek werd in 1901 voltooid. Na de brand in 1933 werd het klooster in de oorspronkelijke, neo-gotische stijl hersteld en voorzien van een tweede verdieping.

Overige kerken uit de periode 1850-1940 zijn: de Plantagekerk (Gereformeerde Kerk Vrijgemaakt) aan de Ter Pelwijkstraat uit 1875, de Oosterkerk (gebouwd in opdracht van de Nederduits Gereformeerden of Dolerenden, nu Gereformeerde Kerk) aan de Bagijnesingel uit 1888, de Zuiderkerk (thans Nederlands Gereformeerde Kerk, gebouwd als Gereformeerde Kerk) aan de Zuiderkerkstraat uit 1922, de Kerk van St. Joseph (Rooms-Katholieke Kerk) aan de Assendorperstraat uit 1932 en de Jeruzalemkerk (Nederlands Hervormde Kerk) aan de Molenweg uit 1933.

Zwolle wordt na de Hervorming vooral een protestantse stad. Tot het einde van de vorige eeuw is bijna twee derde deel van de bevolking Nederlands Hervormd. Na de eeuwwisseling loopt dit aantal geleidelijk terug, terwijl het percentage gereformeerden en niet-kerkelijken toeneemt. Het aandeel rooms-katholieken blijft van het eind van de vorige eeuw tot aan 1987 vrijwel gelijk, rond de 21%. In laatstgenoemd jaar zijn de Nederlands Hervormden nog steeds de grootste kerkelijke gezindte (26,9%), gevolgd door de rooms-katholieken (20,5%) en de gereformeerden (13,1). Bijna een derde deel van de bevolking in de gemeente Zwolle in 1987 staat niet ingeschreven bij een kerkelijke gezindte. (tabel 6)

De gemeente Zwolle heeft negen begraafplaatsen. De grootste hiervan is de Algemene Begraafplaats Kranenburg (10,7 ha.) aan de Kranenburgweg uit 1933. De Algemene Begraafplaats aan de Meppelerstraatweg (1,7 ha.) dateert van 1825. De Rooms-Katholieke Begraafplaats aan de Middelweg (2 ha.) is gesticht in 1841. Van de twee Joodse begraafplaatsen, aan de Willemsvaart (begin jaren tachtig geruimd) en de Kuyerhuislaan, en van de Rooms-Katholieke Begraafplaats aan de Gasthuisdijk is het stichtingsjaar onbekend. De particuliere Begraafplaats Bergklooster stamt uit het einde van de zestiende eeuw. Buiten de stad telt de gemeente nog drie begraafplaatsen: de Algemene Begraafplaats Voorst (1945) in Westenholte, de Algemene Begraafplaats Bergweg (1909) in Windesheim en de Rooms-Katholieke Begraafplaats Erfgenamen (1944) te Wijthmen.

7.2. Scholen

De Latijnse School, waarvan het huidige gymnasium Celeanum een rechtstreekse voortzetting is, bracht Zwolle gedurende enige eeuwen in ons land, maar ook daarbuiten grote roem. De grondlegger, tevens de eerste rector van deze school in de veertiende eeuw, was Joan Cele. Halverwege de vijftiende eeuw werd voor de school een speciaal pand gebouwd op de hoek van de Luttekestraat en de Voorstraat. Samen met de eveneens in die tijd voltooide St. Michaëlskerk en het Raadhuis, vormde deze school een symbool van de bloei van de stad

in die jaren. De school was slechts tot 1469 in het pand ondergebracht; daarna deed het pand dienst als Vleeshuis (tot 1605) en vervolgens als Stadswaag (tot 1880). Sindsdien heeft het uiterlijk van het gebouw grote veranderingen ondergaan. Mede door de daling van het aantal leerlingen moest de school meerdere malen verhuizen naar een ander pand. In 1850 telde de school 20 leerlingen, 32 in 1886, 56 in 1914 en 191 in 1948. In 1930 werd het gymnasium Celeanum gehuisvest in een nieuw pand aan de Veerallee. Het oude pand aan het Grote Kerkplein moest samen met het Wijnhuis (1448) en de Raadtoren (1450) het veld ruimen voor de in 1867 geopende "Brouwerschool". Deze school voor uitgebreid lager onderwijs, genoemd naar het schoolhoofd K.Brouwer, werd in 1931 vervangen door de Parkschool aan de Westerlaan en in 1936 afgebroken.

Zwolle had ook enkele vakscholen. De stadstekenschool telde in 1854 187 leerlingen. De school was ondergebracht in de voormalige armenschool aan de Nieuwe Haven. In 1881 nam de Zwolse afdeling van de "Vereniging tot bevordering van Fabrieks- en Handwerknijverheid" het initiatief tot het oprichten van een ambachtschool, die 25 jaar later ongeveer 160 leerlingen telde. De school werd in 1898 ondergebracht in een nieuw gebouw aan de Menno van Coehoornsingel. In 1899 werd de Industrie- en Huishoudschool voor meisjes geopend. Na een aantal omzwervingen kon in 1906 de speciaal voor die vorm van onderwijs ontworpen Emmaschool aan de Emmastraat worden betrokken. De school telde toen zo'n 200 leerlingen. Andere voorbeelden van bewaard gebleven schoolgebouwen zijn: de R.H.B.S. aan de Bagijnesingel uit 1867, de St. Michaëlschool aan het A-plein, de Aloysiusschool aan de Blijmarkt uit 1909 en het Christelijk Lyceum aan de Veerallee uit 1923.

Wat het hoger beroepsonderwijs betreft vervult Zwolle nu een belangrijke regionale (en voor de christelijke en gereformeerde opleidingen zelfs een landelijke) functie. Het grote aantal H.B.O.-opleidingen is in 1987 uitgebreid met twee Christelijke Academies (voor Journalistiek en voor Beeldende Kunst) uit Kampen. In 1987 stonden ongeveer 8.000 studenten ingeschreven aan de hogere beroepsopleidingen in Zwolle. Het aantal M.B.O.-studenten bedroeg dat jaar ruim 7.000.

7.3. Welzijn

Vroeger stond op de hoek Nieuwstraat-Broerenstraat het St. Caeciliaklooster uit 1417, dat na de Hervorming een weeshuis werd voor wezen die geen Zwols burgerrecht bezaten. Dit (Nederlands Hervormde) weeshuis, later het "Huis der Wezen" genoemd, werd in 1960 door brand verwoest. Alleen het poortje met twee beeldjes is bewaard gebleven.

In de tweede helft van de vorige eeuw bleek grote behoefte te bestaan aan een nieuw ziekenhuis. Het stadsziekenhuis op de hoek Bitterstraat-Nieuwstraat (het voormalige Pesthuis) dateerde van halverwege de zestiende eeuw en bood slechts plaats aan 20

patiënten. In 1841 kocht de stad Zwolle de "Bagijnenweide", een gebied dat toebehoorde aan een begijnenconvent van de Waalse gemeente. De bedoeling om hier een (turf) marktterrein van te maken mislukte; de grond werd beschikbaar gesteld voor de bouw van het gemeentelijk Sophia-ziekenhuis. In 1880 begon de bouw en in 1884 kon het ziekenhuis worden geopend. Sindsdien vond meermalen verbouwing en zelfs nieuwbouw plaats. De meest ingrijpende nieuwbouw, ontworpen door de architecten Wiebenga en Van der Linden, kwam in 1935 tot stand aan de Rhijnvis Feithlaan. Begin jaren zeventig kwam het nieuwe stedelijke Sophia-ziekenhuis aan de Ceintuurbaan gereed en werden in het oude complex diverse diensten en instellingen ondergebracht, zoals de D.G.G.D.

Ten westen van de binnenstad, aan de Gasthuisdijk, werd in 1377 het gesticht "Ten Heiligen Cruce" gebouwd als gasthuis voor melaatsen. Halverwege de zeventiende eeuw deed het gebouw, toen Buitengasthuis geheten, dienst als bejaardentehuis. Tussen 1875 en 1877 werden de oude gebouwen afgebroken en weer herbouwd.

In 1848 werd ter plaatse van het vroegere Buschklooster op het Gasthuisplein een ziekenhuis geopend, dat later uitsluitend rooms-katholieke patiënten zou opnemen. In 1896 verhuisde het naar Huize Helmich (het tegenwoordige provinciaal Overijsselse museum) aan de Melkmarkt. In 1902 werd de rooms-katholieke ziekenverpleging overgebracht naar het Groot Wezenland, waar twee herenhuizen werden aangekocht. Sindsdien heeft daar een geleidelijke uitbreiding plaats gevonden, met name in 1963, toen werd besloten tot een aanzienlijke vergroting, die ten koste ging van de daar aanwezige azijn- en waskaarsen fabriek. Het nieuwe complex van het ziekenhuis De Weezenlanden werd in 1967 in gebruik genomen en in 1987-1988 opnieuw uitgebreid.

8 Ontwikkeling 1850 - 1940

Typering:
Vestingstad.

Functie:
Handelsstad met bestuurlijke, industriële en dienstverlenende functie.

Ruimtelijke ontwikkeling:
Zwolle is een vestingstad, gelegen aan belangrijke wegen, waterwegen en spoorwegen. Door de groei van bestuurlijke, industriële en handelsactiviteiten is de stad in 1940 uitgegroeid tot de dubbele omvang van die in 1850.
In 1850 wordt Zwolle nog grotendeels ingesloten door de grachtengordel van de 16e eeuwse vestingwerken.
Omdat de vesting al in 1790 open verklaard werd ontstond in het begin van de 19e eeuw bebouwing langs de uitvalswegen van de stad. Min of meer geconcentreerde bebouwing is aanwezig langs de oude weg naar Meppel - Coevorden. Dit stadsdeel -inmiddels verdwenen - droeg de naam Nieuwstad. Ook langs de wegen naar Kampen en Deventer was bebouwing aanwezig. Langs de in de 18e eeuw aangelegde "stadswandelingen" (Zeven Alleetjes, Wilhelminasingel, Rhijnvis Feithlaan en Wilhelminasingel) ontstaat rond 1850 de eerste bebouwing met grote villa's.
In de tweede helft van de 19e eeuw raakt de groei van Zwolle in een stroomversnelling door de ontwikkeling van de industrie, de handel en het bestuurlijk apparaat.

De nieuwe industrieën, -na 1850- vestigen zich op de nog openliggende gebieden in en om de oude vestingwerken. Zo worden in

1857 de Jufferenwal vergraven en het Rode Torenplein heringericht ten behoeve van nieuwe industrieën. Het Noordereiland, dat sinds de aanleg van de vestingwerken in de 16e eeuw nog maar nauwelijks bebouwd was, bood plaats aan de gasfabriek en een ijzergieterij. Langs de weg naar Kampen en op de plaats van het huidige ziekenhuis De Weezenlanden, werden respectievelijk een zeepziederij/blekerij en een azijnfabriek gesticht. In de wijk Nieuwstad ontstond door de vestiging van onder andere oliemolens en een coöperatieve melkfabriek een sterke verdichting van de bebouwing langs de van oudsher aanwezige verbindingswegen. De Centrale Werkplaats vestigde zich in de onmiddellijke nabijheid van het station.

De groei van de dienstverlening kwam vooral op gang door de aanwijzing van Zwolle als provinciehoofdstad. Daarvoor werden in de oude binnenstad forse ingrepen gedaan. De Blijmarkt werd in 1844 heringericht voor de bouw van het gerechtsgebouw. In de Diezerstraat werden tot tweemaal toe een aantal oudere panden gesloopt, eerst voor het gouvernementsgebouw (1874), later voor de Statenzaal (1896). De bouw van de woning van de gouverneur op het bolwerk, vrijwel gelijktijdig met de bouw van de Plantagekerk en de aanleg van de Ter Pelkwijkstraat, was karakter bepalend voor het uiterlijk van de oostrand van de binnenstad.

Door de groei van de bestuurlijke functie van Zwolle raakte de stad als woonplaats in trek. Het gemeentebestuur bestemde de oude 18e eeuwse wandelgebieden en het gebied tussen het in 1865 gebouwde station en de oude stad voor woningbouw. In nog geen 20 jaar is het gebied langs de stadsgracht, tussen de Zeven Alleetjes en de Willemsvaart met villa's bebouwd.

De ontwikkeling van de handel - uitgezonderd de veehandel- heeft geen invloed gehad op de stedebouwkundige structuur van Zwolle. De veehandel is door sterke groei "verdreven" van de Ossenmarkt naar de Harm Smeengekade, direct aan de buitenkant van de stadsgracht. In 1931 kan op de plaats van de moestuinen tussen de wijk Kamperpoort en het spoor naar Kampen een goed geoutilleerde veemarkt in gebruik worden genomen.

De groei van deze activiteiten heeft geleid tot een sterke toename van de bevolking. Als gevolg van de vestiging van de Centrale Werkplaats is tussen 1870 en de Eerste Wereldoorlog de wijk Assendorp ontstaan. Deze wijk werd niet planmatig opgezet. Door verkoop van stukjes weidegrond aan beleggers, woningbouwverenigingen en de "commissie" is hier een wijk ontstaan, waarvan het stratenverloop en de vroegere weide-verkaveling op elkaar passen. Een aantal straatnamen herinnert aan de verschillende manieren van grondverkoop of woningexploitatie. Afhankelijk van de initiatiefnemers zijn er straten met rijen eenvoudige lage woningen, woningen met verdieping of een aaneenschakeling van particuliere woningen ontstaan.

De woningwet van 1901 maakte het mogelijk om meer gericht het probleem van de volkshuisvesting aan te pakken. Nog vóór de Eerste Wereldoorlog telde Zwolle aan alle kanten van de oude stad diverse kleine nieuwe woonwijken. De Pierik (oostelijk van Assendorp), de zeeheldenbuurt (zuidelijk van de Wipstrikkerallee), de dichtersbuurt (noordelijk van de Wipstrikkerallee), de Indische buurt (noordelijk van de Vechtstraat), de schildersbuurt (noordelijk van de voormalige Vispoort), en Kamperpoort (noordelijk van de bestaande bebouwing). In 1940 bestond Zwolle uit de oude stad met daaromheen een vrijwel aaneengesloten gordel van woonbebouwing. Alleen aan de zuidkant, waar de spoorlijn ligt en aan de oostkant, waar een moerassig stuk grond aanwezig is tussen de Assendorperdijk en het Almelose kanaal, is deze gordel doorbroken.

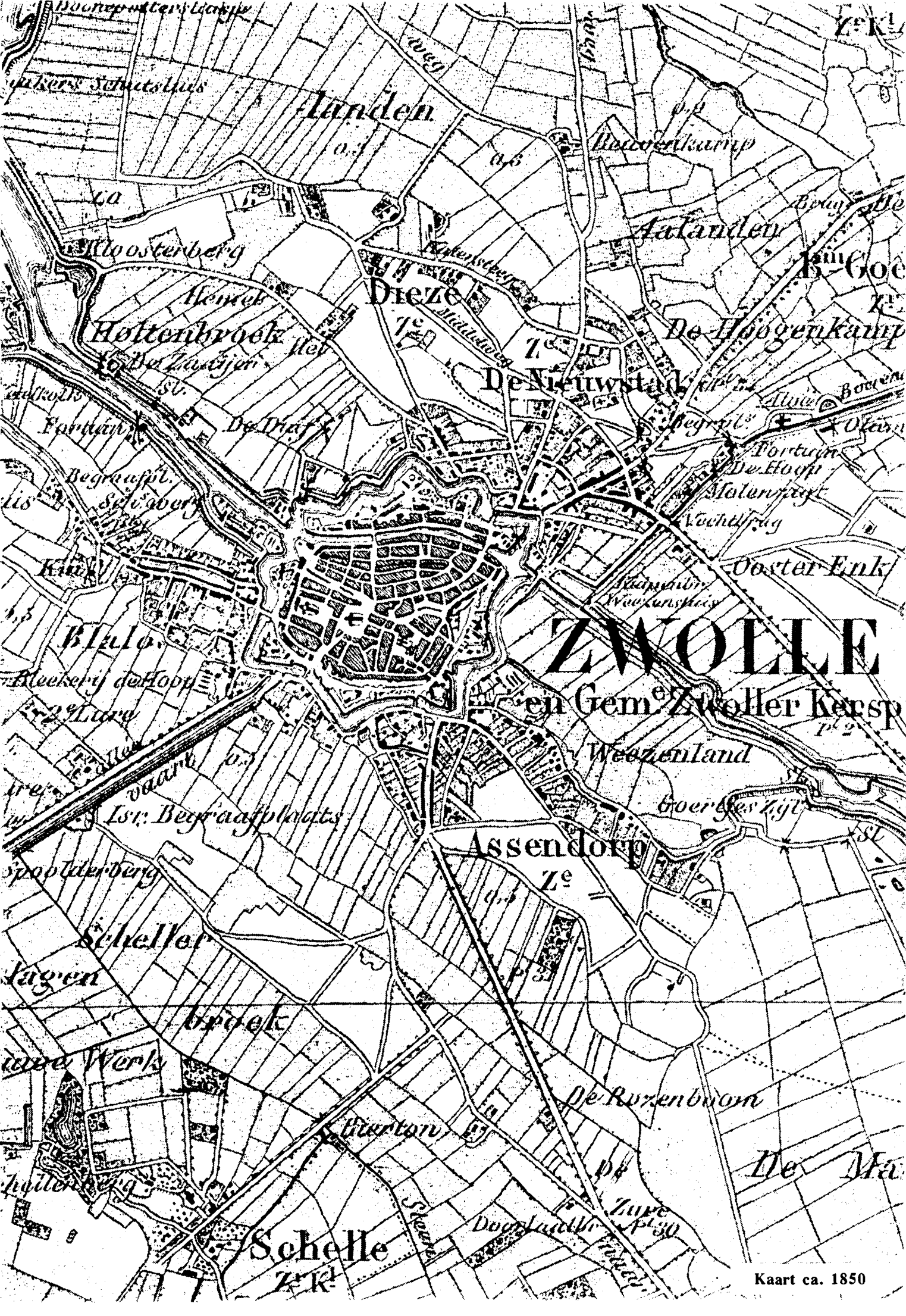
Historisch architectonische kwaliteit:
De historische architectonische kwaliteit van Zwolle wordt gevormd door de oude binnenstad en de 19e eeuwse bebouwing aan de zuid- en zuidwestzijde langs de gracht: het Wezenland, de Burgemeester van Royensingel en de Stationsstraat met het station.
Het rijk heeft de hoge kwaliteit van bovengenoemd gebied onderkend en heeft te kennen gegeven het aan te wijzen als beschermd stadsgezicht.
Door de zich wijzigende architectuuropvattingen en de stedebouwkundige planvorming hebben de nieuwe woonwijken, rondom de binnenstad, elk een afzonderlijk karakter.

Bijzondere gebieden:
1. De villabebouwing langs de Burgemeester van Royensingel met aansluitend het Park Eekhout en de aangrenzende bebouwing.
2. Het Katerveersluizencomplex met de bebouwing ter hoogte van de veerstop van het voormalige Katerveer.
3. Het Engelse Werk: -voormalige schans Het Nieuwe Werk. Door het vervallen van de verdedigingsfunctie (1790) werd de schans door H. van Lunteren tot park ingericht in de Engelse landschapsstijl. Naar een plan van de landschapsarchitect D. Wattez (1874) is het park in noordelijke richting uitgebreid.

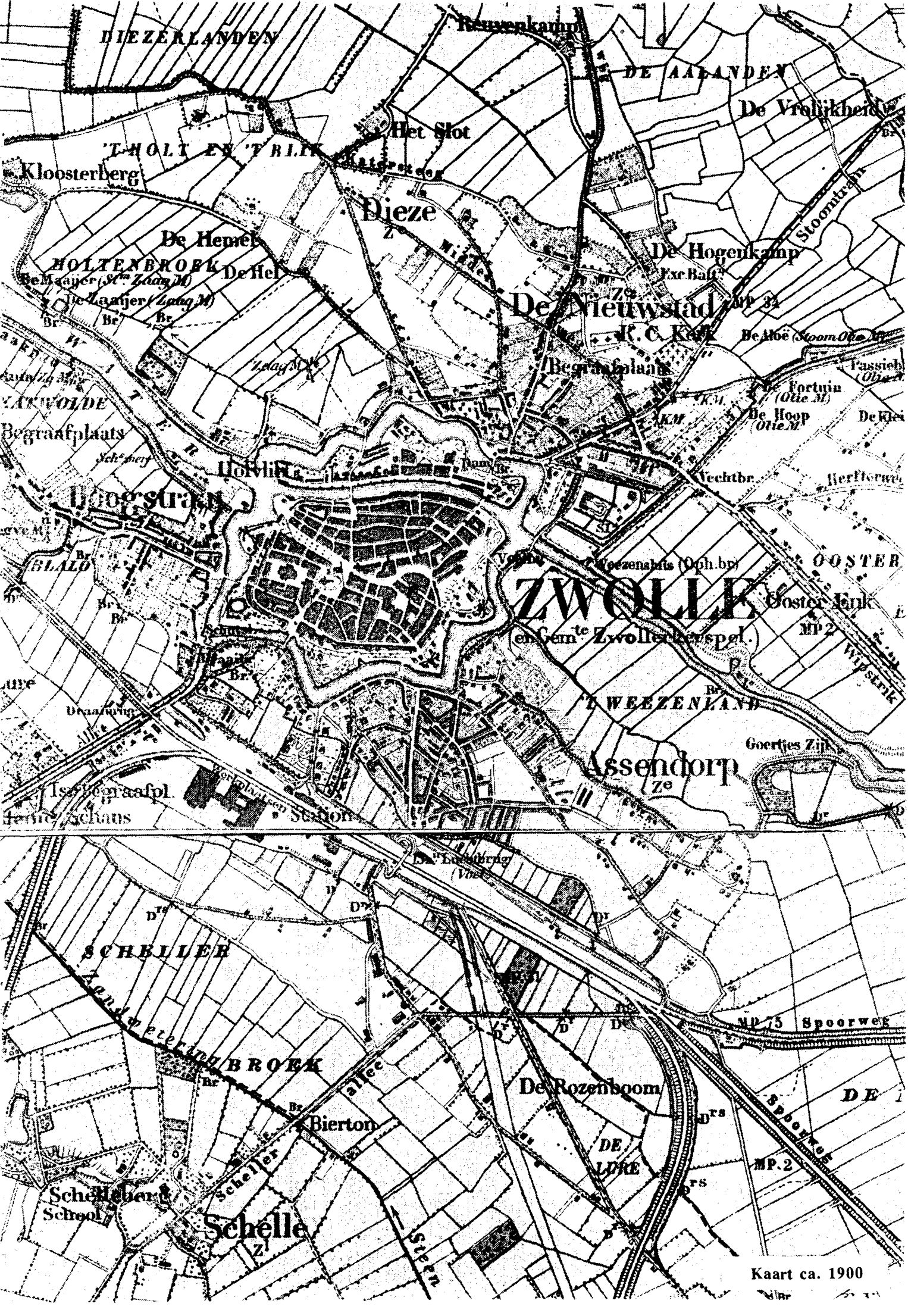
Stedebouwkundige ontwikkeling Zwolle

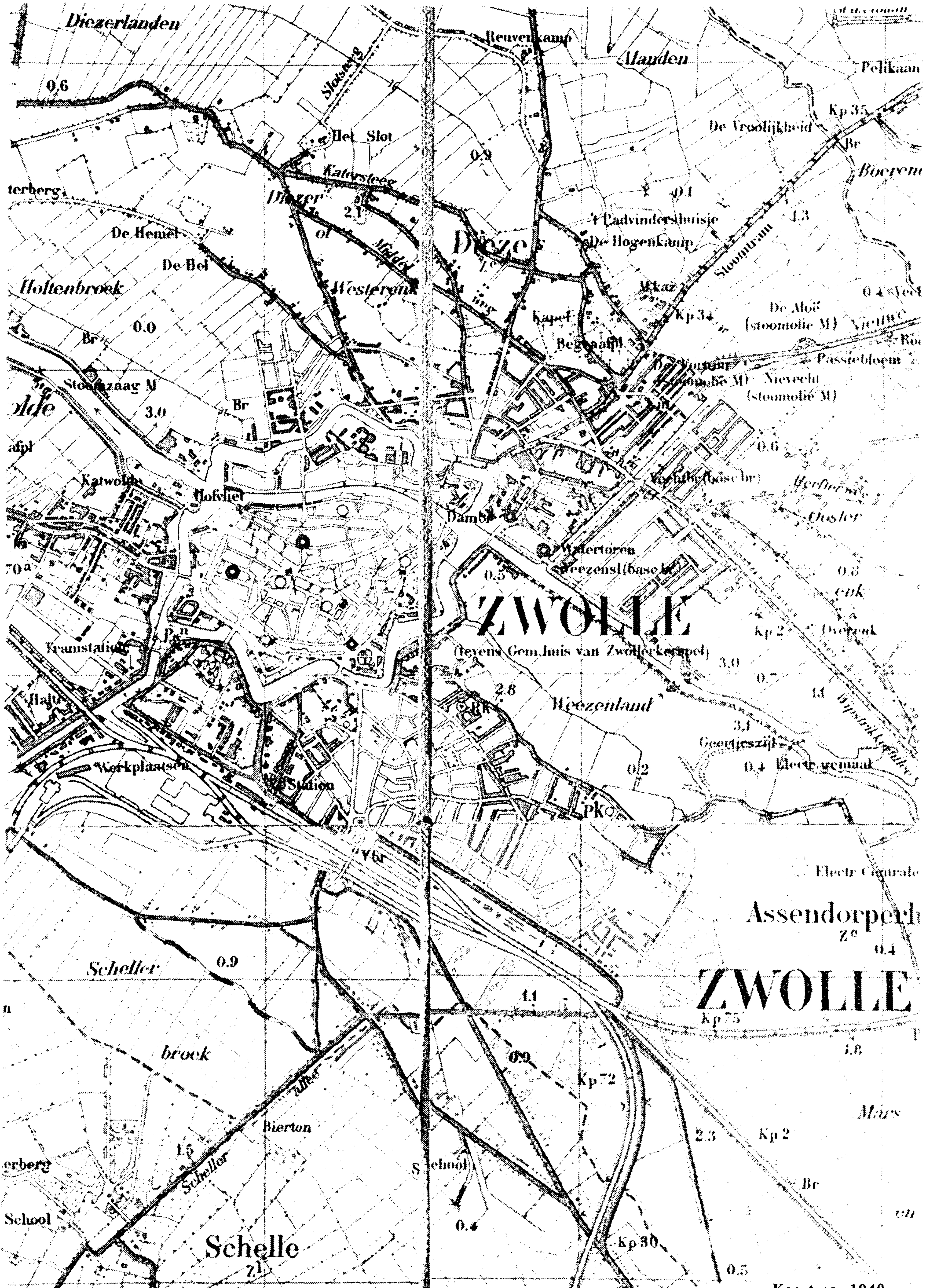
Zie kaarten ca. 1850, ca. 1900, ca. 1940

Schaal : ca. 1:15000
Bron : Topografische kaarten van Nederland
Kaart ca. 1850, verkend 1851
Kaart ca. 1900, verkend 1883, ged.herzien 1903
Kaart ca. 1940, verkend 1931/1932

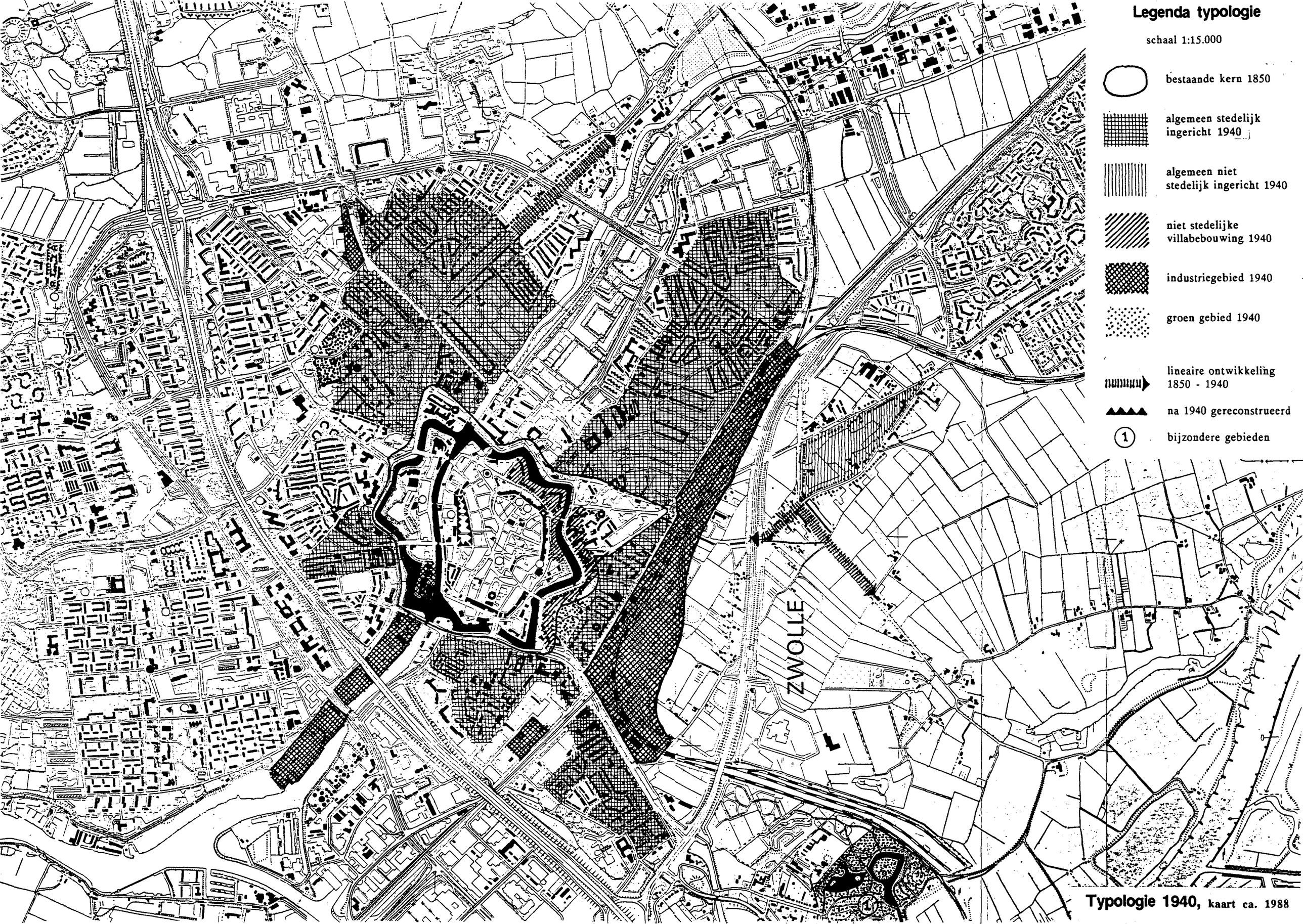


Kaart ca. 1850

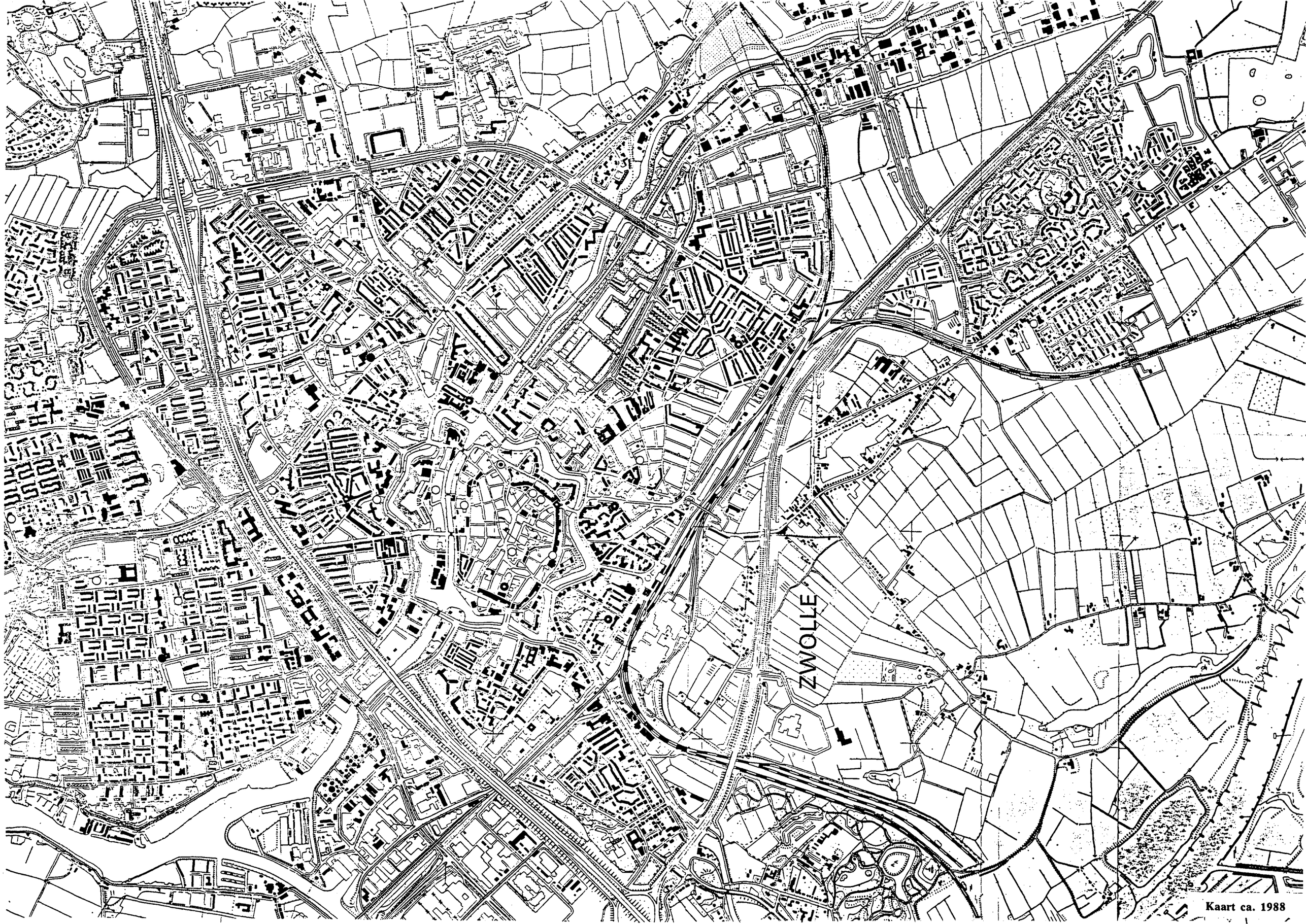

DIEZERLANDEN
Reuvenkamp
DE AALANDEN
De Vrolijkheid
Het Slot
'T HOLT EN 'T BLIK
Kloosterberg
Dieze
De Hemel
HOLTENBROEK
De Hel
De Hogenkamp
Stoomtram
De Nieuwstad
R.C. Kerk
Begraafplaats
De Fortuin
De Hoop
Begraafplaats
Uolvlie
Dom
Vechtbr.
Hoogstraat
ZWOLLE
(en Gem.te Zwollerkerspel.)
Oosterenk
MP 2
Wipstrik
'T WEEZENLAND
Goertjes Zijl
Assendorp
Station
SCHELLER
Landmeetingbroek
MP 75 Spoorweg
De Rozenboom
Bierton
Scheller
Schellberg
Schelle
Steen
Spoorweg
MP. 2
Kaart ca. 1900



Kaart ca. 1940



Typologie 1940, kaart ca. 1988



Kaart ca. 1988

Bronnen

Literatuur Zwolle en regio:
*Beek, R. van, Prins, H. en Oostingh, G., Zwolle van stuwwal tot stad, Zwolle,
*Berkenvelder, F.C., Zo was Zwolle rond 1900, Zwolle, 1970.
*Berkenvelder, F.C., Zwolle als Hanzestad, Zwolle, 1983.
*Berkenvelder, F.C., Bloemhoff, H., Dijk, T.M.van, Dijkstra, J.J., en Woude, A.M. van der, Windesheim, Kampen, 1987.
*Dam, H., Naar een kerkgeschiedenis van de IJsselsteden Kampen, Zwolle en Deventer, ampen, 1986.
*Geesink, J., Uit Zwolle's verleden, Zwolle, 1946.
*Hagendoorn, J., Verbroken stilte, een schets van Zwolle uit de 19e eeuw, uit: Zwols historisch jaarboek, Zwolle, 1985.
*Louwen, J. en Prins, H. (red.), Ach lieve tijd, Zwolle, 1980-1981.
*Meene, J.G.C. van de, De geschiedenis van het station Zwolle, uit: Op de rails, 1970, no. 10.
*Meindersma, H. en Jong, K. de (red.), Jongere bouwkunst in Overijssel, Utrecht, 1985.
*Schelhaas, H., Zwollerkerspel rond, Zwolle, 1967
*Smook, R.A.F., Binnensteden veranderen, Zutphen, 1984.
*Sol, E., De stad Zwolle, z.p., z.j.
*Tjeenk Willink, A.F.W., Zwolle in oude ansichten, Zaltbommel, 1975.
*Veen, J.H.S.M., De Zwolsche Tramweg-Maatschappij, uit: Op de rails, no. 10, Den Haag, 1970.
*Veen, J.H.S.M., Trams in en om Zwolle, z.p., z.j.
*Vries, T. J. de, Geschiedenis van Zwolle, deel 1 en 2, Zwolle, 1954.
*Vuuren, L. van, Rapport betreffende een onderzoek naar de

welvaartsbronnen van de gemeente Zwolle, Zwolle, 1939.

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.
Aantal inwoners van de gemeenten Zwolle en Zwollerkerspel tussen 1850 en 1940, per tien jaar.

jaar	aantal	jaar	aantal
1850	22.322	1900	36.719
1860	24.090	1910	40.580
1870	25.949	1920	42.974
1880	28.698	1930	48.652
1890	32.582	1940	51.901

Bron: Databank Universiteit van Amsterdam, vakgroep sociale geografie, 1988 (cijfers voor 31 december).

Tabel 2.
Woningvoorraad en bevolkingsomvang per kern of buurschap omstreeks 1850.

kern of buurschap	woningen(1)	bevolking(1 en 2)
Zwolle	ca. 2.890	ca. 19.000
Westenholte	?	447
Spoolde	?	231
Ittersum	?	142
Harculo	14	115
Zuthem	?	90
Windesheim	31	231
Berkum	83	611
Herfte	?	121
Wijthmen	ca. 40	289
Langenholte	14	94
Haerst	?	230
Overige	?	ca. 721
Totaal	ca. 3.100	ca. 22.322

Bron: (1) Aa, van der, Aardrijkskundig woordenboek der Nederlanden, deel 1-12. Gorinchem 1839-1848.
(2) Steden en dorpen in Overijssel, Jaarboek Overijssel, 1980.

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

kern of buurschap	woningvoorraad	bevolking
Stationswijk		2.268
Binnenstad		7.175
Wijk Binnenstad	2.178 (0)	9.443
Wijk Schildersbuurt	1.316 (50)	5.804
Wijk Diezerpoort	1.307 (32)	5.527
Wijk Wipstrik	1.471 (51)	6.319
Wijk Kamperpoort	558 (12)	2.638
Wijk Veerallee	408 (1)	1.781
Wijk Assendorp	3.501 (15)	14.023
Schelle		723
Ittersum (gedeeltelijk)		21
Verspreide huizen Ittersum		65
Wijk De Lure	187 (42)	809
Dieze		236
Frankhuis (gedeeltelijk)		249
Verspreide huizen in Blalo		52
Verspreide huizen in Langenholte		268
Wijk Dieze en Frankhuis	155 (73)	805
Varende schepen		193
Woonschepen		87
Woonwagens		27
Totaal	11.081	47.462

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

Tabel 4.

Zwollerkerspel woningvoorraad en bevolkingsomvang per kern of buurschap op 31 mei 1947.

kern of buurschap	woningvoorraad	bevolking
Cellemuiden (ged.)		39
Mastenbroek (ged.)		56
's-Heerenbroek (ged.)		237
Verspreide huizen		713
Wijk Mastenbroek	197 (159)	1.045
Streukel		110
Holten		112
Genne		154
Haerst		230
Langenholte		158
Verspreide huizen		283
Wijk Lichtmiskanaal en Vechtgebied	194 (172)	1.047
Brinkhoek		202
Bruggenhoek		211
Poepershoek		300
Veldhoek		156
Verspreide huizen		330
Wijk Vechtgebied	234 (109)	1.199
Herfte		258
Zalné		136
Wijthem		364
Verspreide huizen		135
Wijk Wijthem	188 (108)	893
Hoog Zuthem		110
Harculo		38
Windesheim		383
Laag Zuthem (ged.)		133
Verspreide huizen		320
Wijk Zuthem	213 (80)	984

Spoolde		993
Frankhuis (ged.)		138
Westenholte		868
Ittersum (ged.)		1.597
Schelle (ged.)		236
Oldeneel		65
Verspreide huizen Spoolde		159
Verspreide huizen Ittersum		193
Wijk Spoolde en Ittersum	945 (233)	
Varende schepen		3
Woonschepen		3
Woonwagens		14
Totaal	1.783	9.437

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

Tabel 5.
Woningvoorraad en bevolkingsomvang per kern of buurschap op 1 januari 1987.

kern of buurschap	woningen	bevolking
Zwolle	27.772	71.147
Westenholte	1.919	6.216
Spoolde*	147	516
Ittersum	1.809	4.592
Harculo/Windesheim	237	953
Berkum	1.178	3.206
Veldhoek	100	384
Herfte	110	469
Wijthmen	168	619
Brinkhoek/Langenholte	261	882
Haerst	112	464
Totaal	33.813	89.348

* Omvat de telgebieden Ittersum, Ittersumlanden en Ittersumbroek.

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

Tabel 6.
Kerkelijke gezindte in de gemeente Zwolle in procenten van de bevolking in 1840, 1899, 1920, 1947 en 1987.

jaar	Ned.Herv.	r.kath.	geref.	overige	geen
1840	72,2	24,6	-	3,2	-
1899	62,0	23,6	7,1	5,8	1,5
1920	56,2	22,5	9,4	6,9	5,0
1947	44,5	21,1	12,7	4,4	17,3
1987	26,9	20,5	13,1*	7,5	32,0

* exclusief Christelijk Gereformeerd

Bron: Dam, H., Naar een kerkgeschiedenis van de IJsselsteden..., 1987 (voor 1840 t/m 1947).
Gemeente Zwolle, Bureau Voorlichting (voor 1987).

KAART 1

DE LIGGING VAN DE GEMEENTE ZWOLLE IN SALLAND

0 5 10 15 km

N

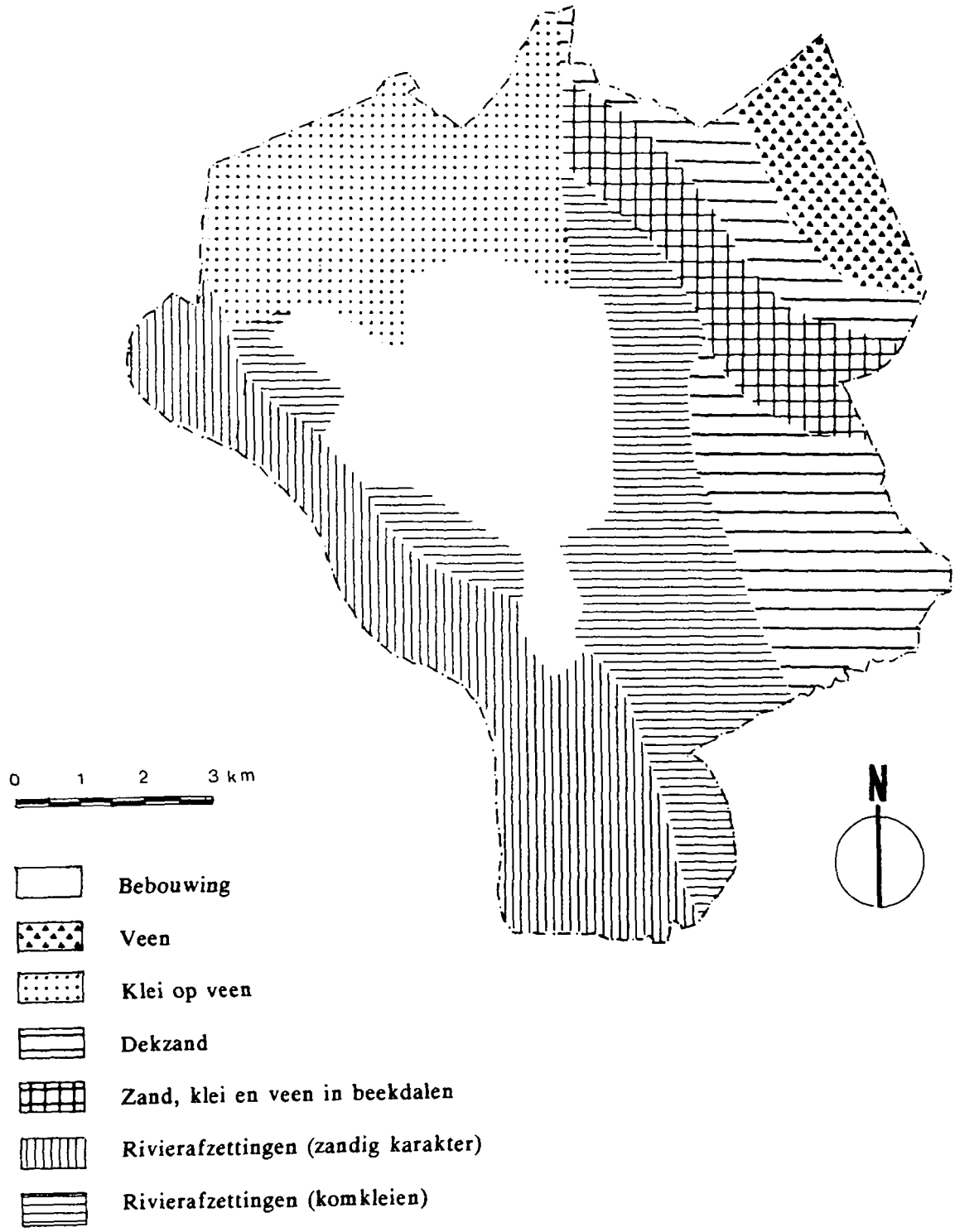
——— Grenzen van Salland

– – – – Gemeentegrenzen

Bron: Atlas van Nederland, 1963 - 1977.

KAART 2

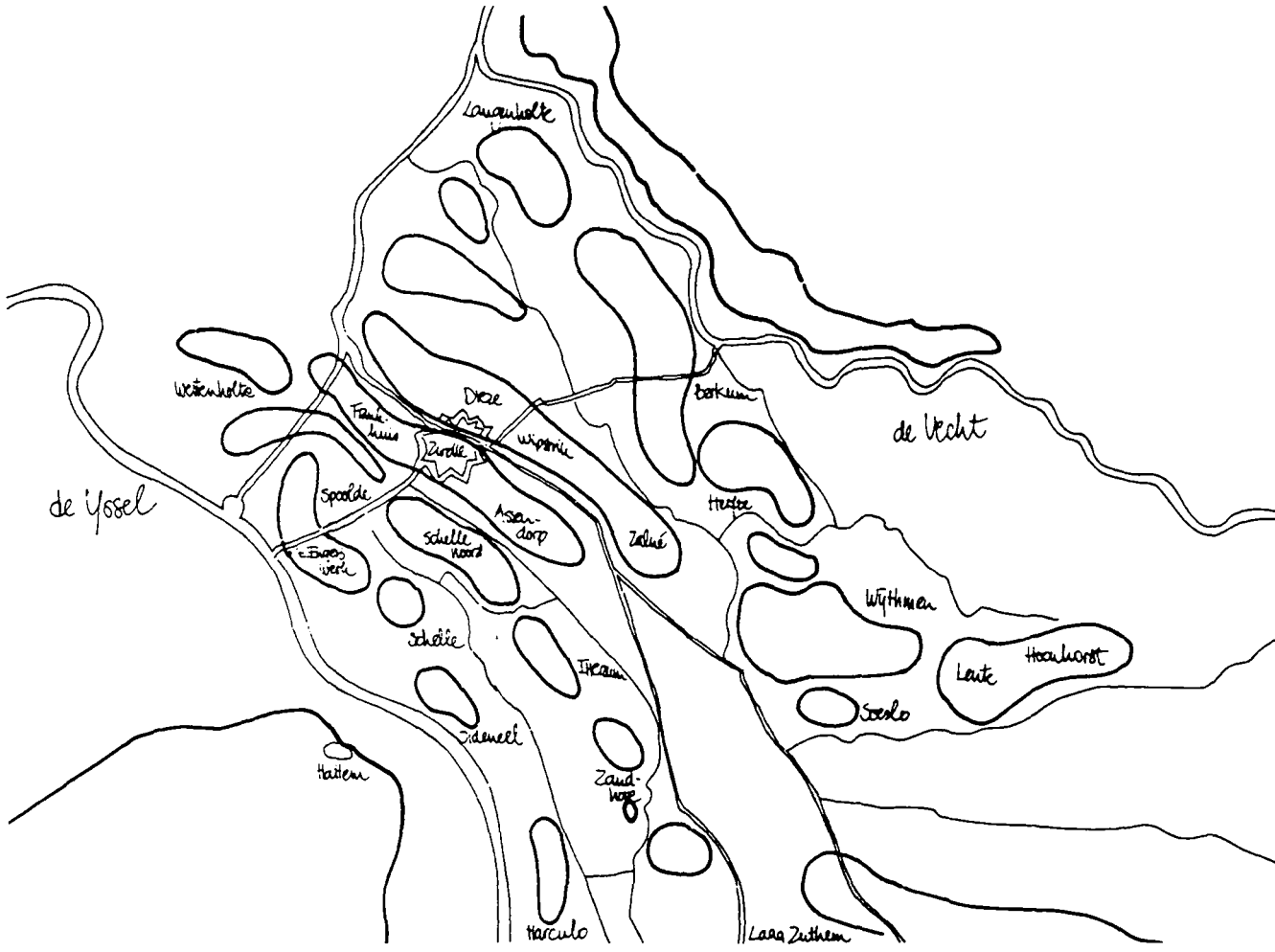
BODEMGESTELDHEID EN GEOLOGIE



Bron: Bodemkaart van Nederland, 1985.

KAART 3

RELIEF



0 1 2 3 km

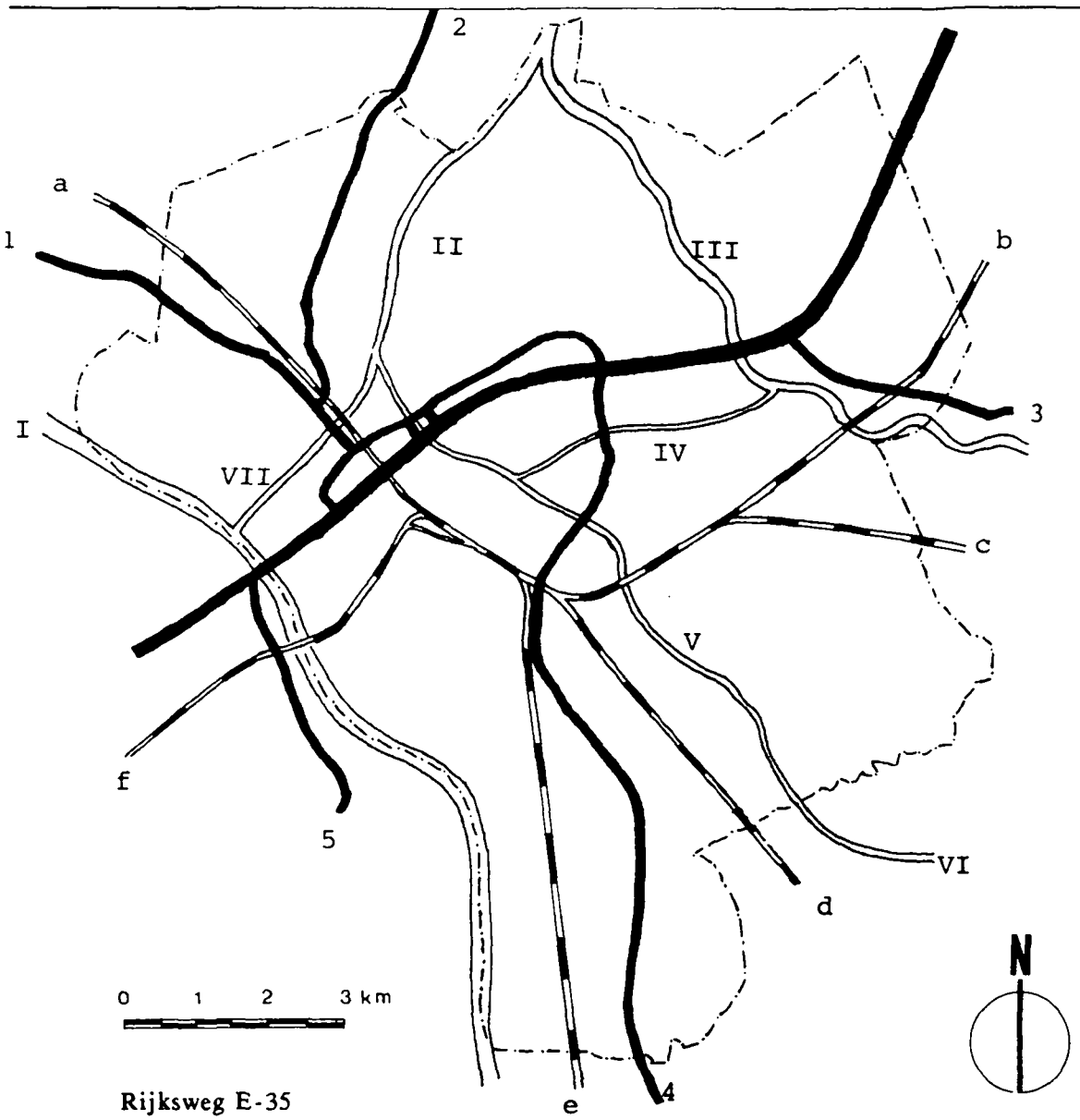
N

Hoger gelegen gebieden

Bron: Schets van ir. G. Bierema.

KAART 4

INFRASTRUCTUUR



Rijksweg E-35

Hoofdweg of autoweg zonder gescheiden rijbanen naar: Kampen (1), Hasselt (2), Ommen (3), Deventer (4) en Hattem (5).

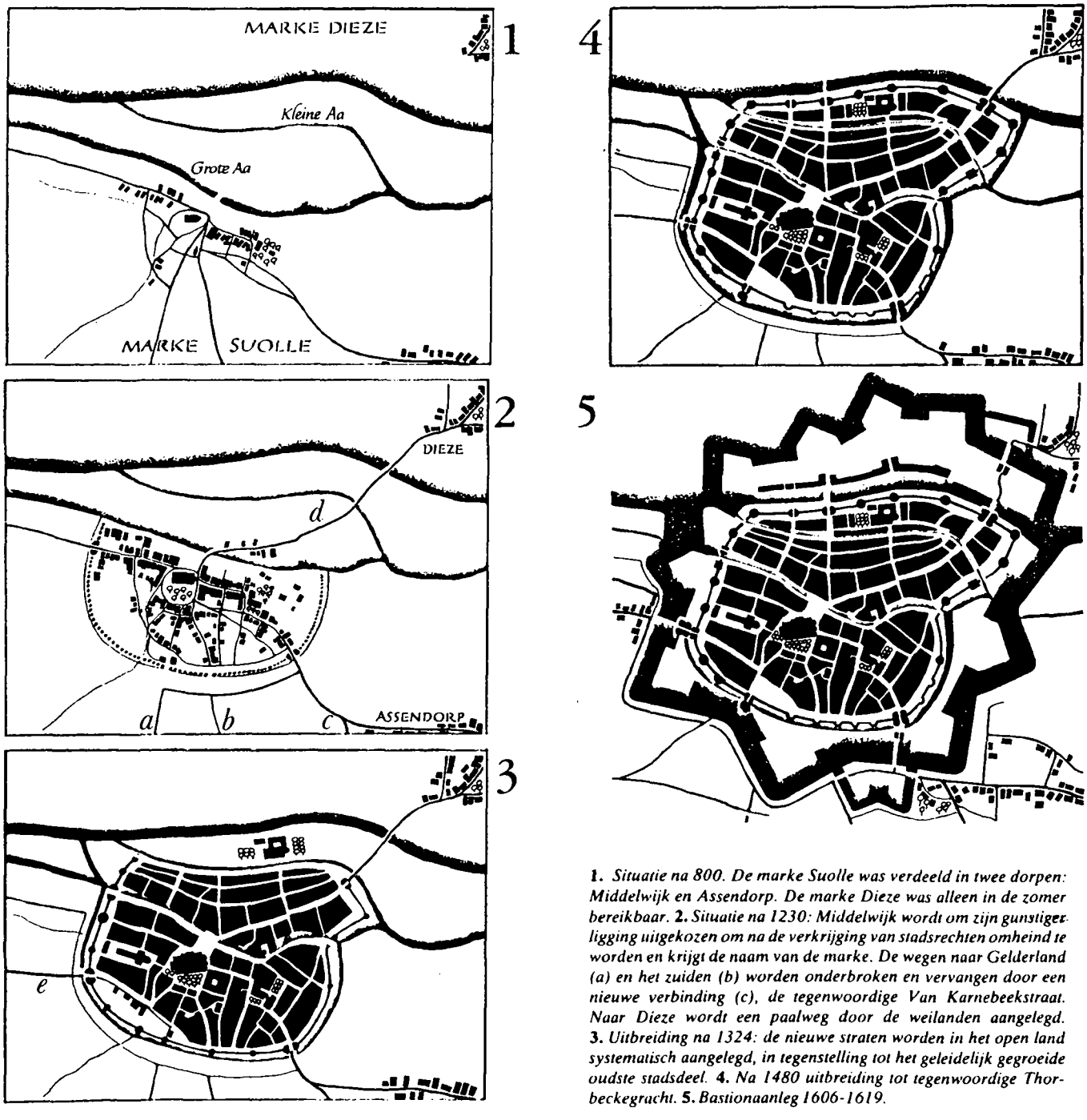
Spoorlijn naar: Kampen (a), Leeuwarden-Groningen (b), Emmen (c), Wierden-Almelo (d), Deventer (e) en Amersfoort-Utrecht (f).

Waterweg: IJssel (I), Zwarte Water (II), Overijsselse Vecht (III), Nieuwe Vecht (IV), Nieuwe Wetering (V), Almelose Kanaal (VI) en Zwolle-IJsselkanaal (VII).

Bron: Grote Topografische Atlas van Nederland, 1987.

KAART 5

STADSUITBREIDINGEN IN DE MIDDELEEUWEN

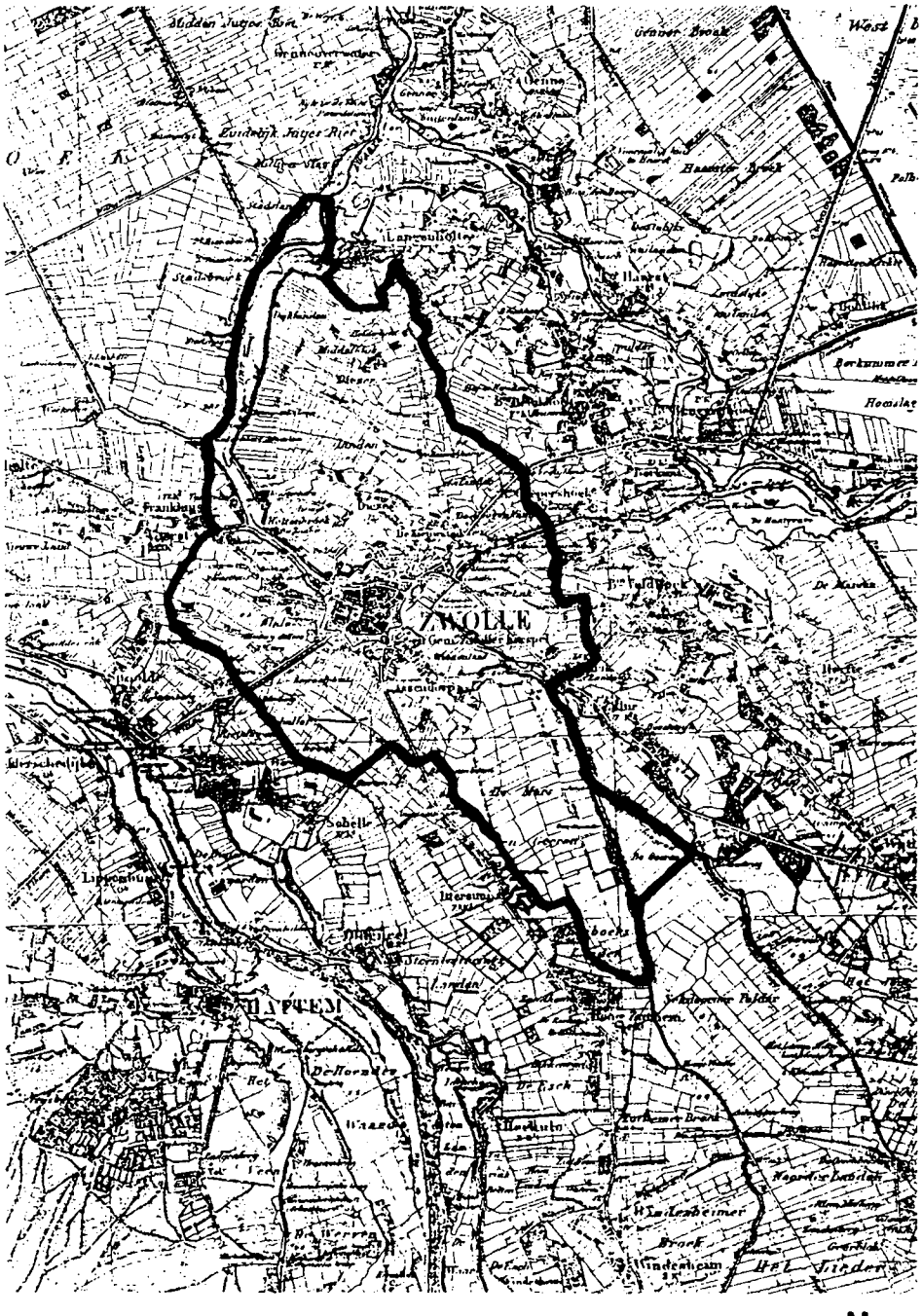


1. Situatie na 800. De marke Suolle was verdeeld in twee dorpen: Middelwijk en Assendorp. De marke Dieze was alleen in de zomer bereikbaar. 2. Situatie na 1230: Middelwijk wordt om zijn gunstiger ligging uitgekozen om na de verkrijging van stadsrechten omheind te worden en krijgt de naam van de marke. De wegen naar Gelderland (a) en het zuiden (b) worden onderbroken en vervangen door een nieuwe verbinding (c), de tegenwoordige Van Karnebeekstraat. Naar Dieze wordt een paalweg door de weilanden aangelegd. 3. Uitbreiding na 1324: de nieuwe straten worden in het open land systematisch aangelegd, in tegenstelling tot het geleidelijk gegroeide oudste stadsdeel. 4. Na 1480 uitbreiding tot tegenwoordige Thorbeckegracht. 5. Bastionaanleg 1606-1619.

Bron: Zwolle, van stuwwal tot stad, p. 25.

KAART 6

ZWOLLE OMSTREEKS 1850



0 1 2 3 km

N

Bron: Topografische kaart van Nederland, 1859.

KAART 7

ZWOLLE OMSTREEKS 1932

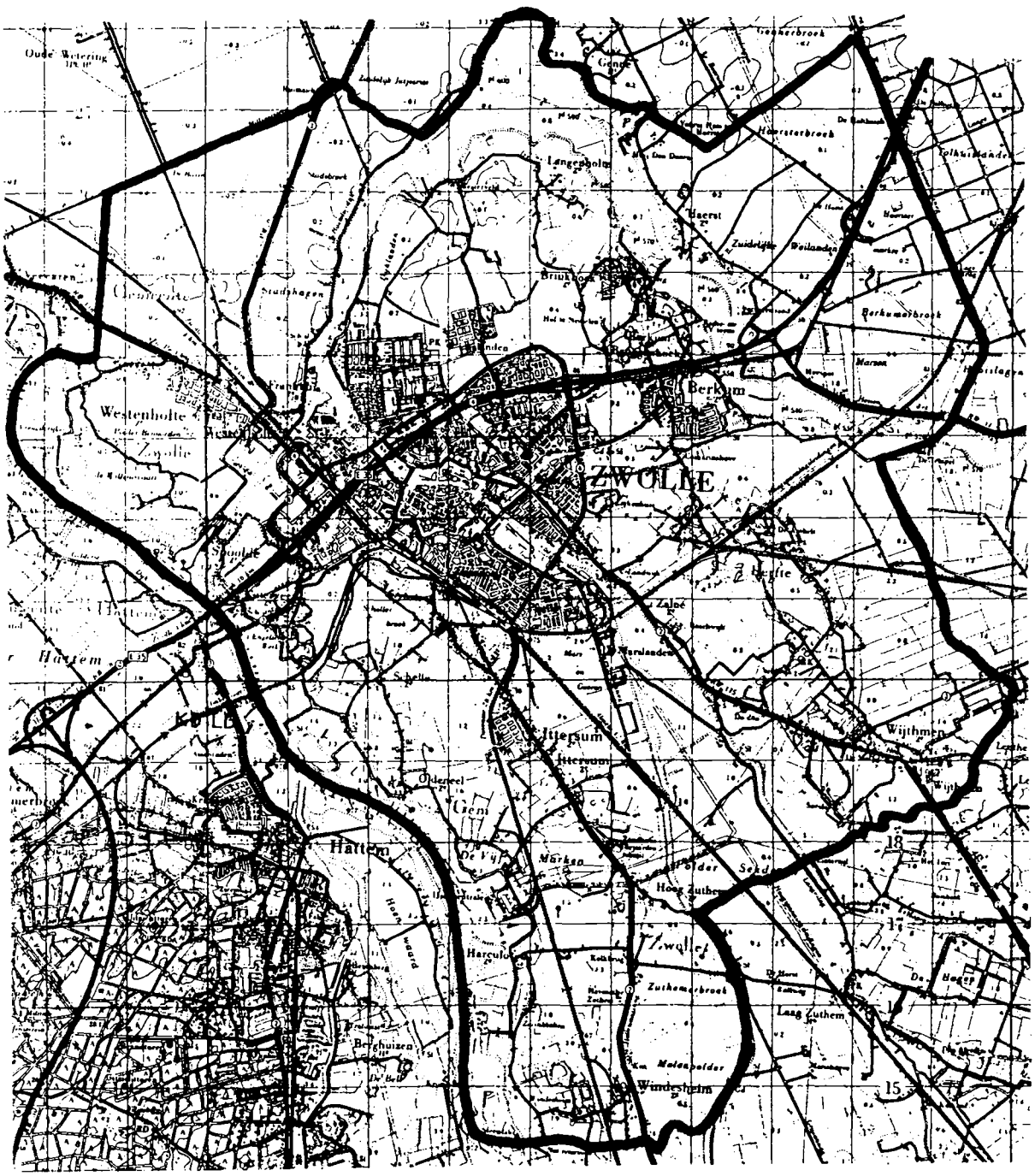
0 1 2 3 km

N

Bron: Topografische kaart van Nederland, 1933.

KAART 8

ZWOLLE OMSTREEKS 1972



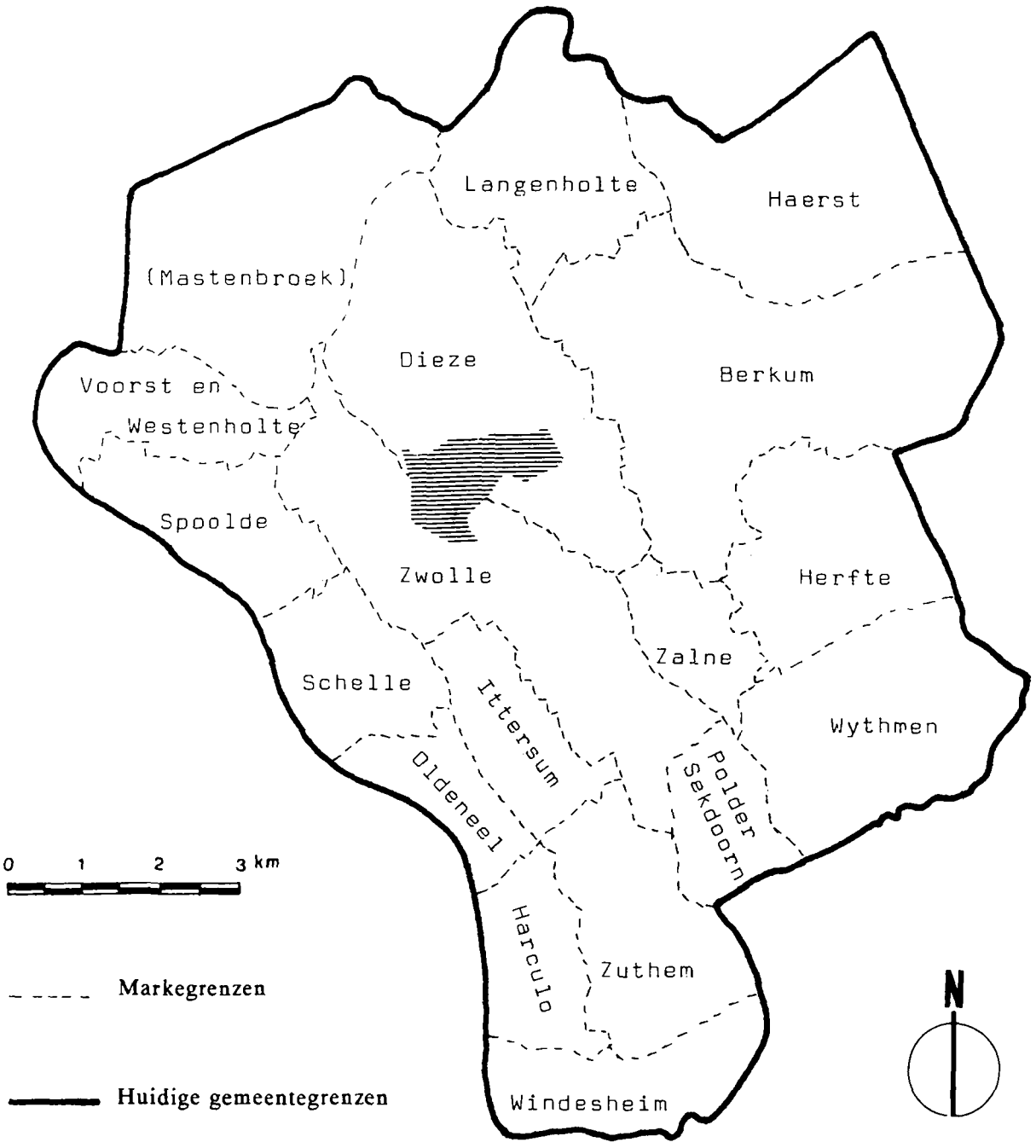
0 1 2 3 km

N

Bron: Topografische kaart van Nederland, 1974.

KAART 9

DE MARKEN



Markegrenzen

Huidige gemeentegrenzen

Bebouwing

Bron: Geschiedkundige Atlas van Nederland, 1924.