

Bestuurlijke verhoudingen en waterstaat

De geschiedenis van de Snippelingsdijk te Deventer

EDWIN RAAP

De geschiedenis van de Snippelingsdijk te Deventer is door de eeuwen heen bewogen geweest. Veranderingen in de houding van de stad Deventer ten opzichte van deze dijk lijken samen te hangen met wijzigingen in de bestuurlijke verhoudingen op regionaal en nationaal niveau. We onderscheiden drie fasen in de hoogte van de Snippelingsdijk die min of meer samenvallen met die wijzigingen in de bestuurlijke verhoudingen. De eerste fase loopt vanaf de aanleg van de dijk in 1610 tot aan 1784. De tweede fase duurt tot 1809 en valt min of meer samen met de Bataafs-Franse Tijd. De derde fase beslaat het Koninkrijk der Nederlanden en concentreert zich op de 19^e eeuw. Voor het onderzoek is onder meer gebruik gemaakt van 19^e-eeuwse literatuur en gegevens uit het archief van het Waterschap Salland.

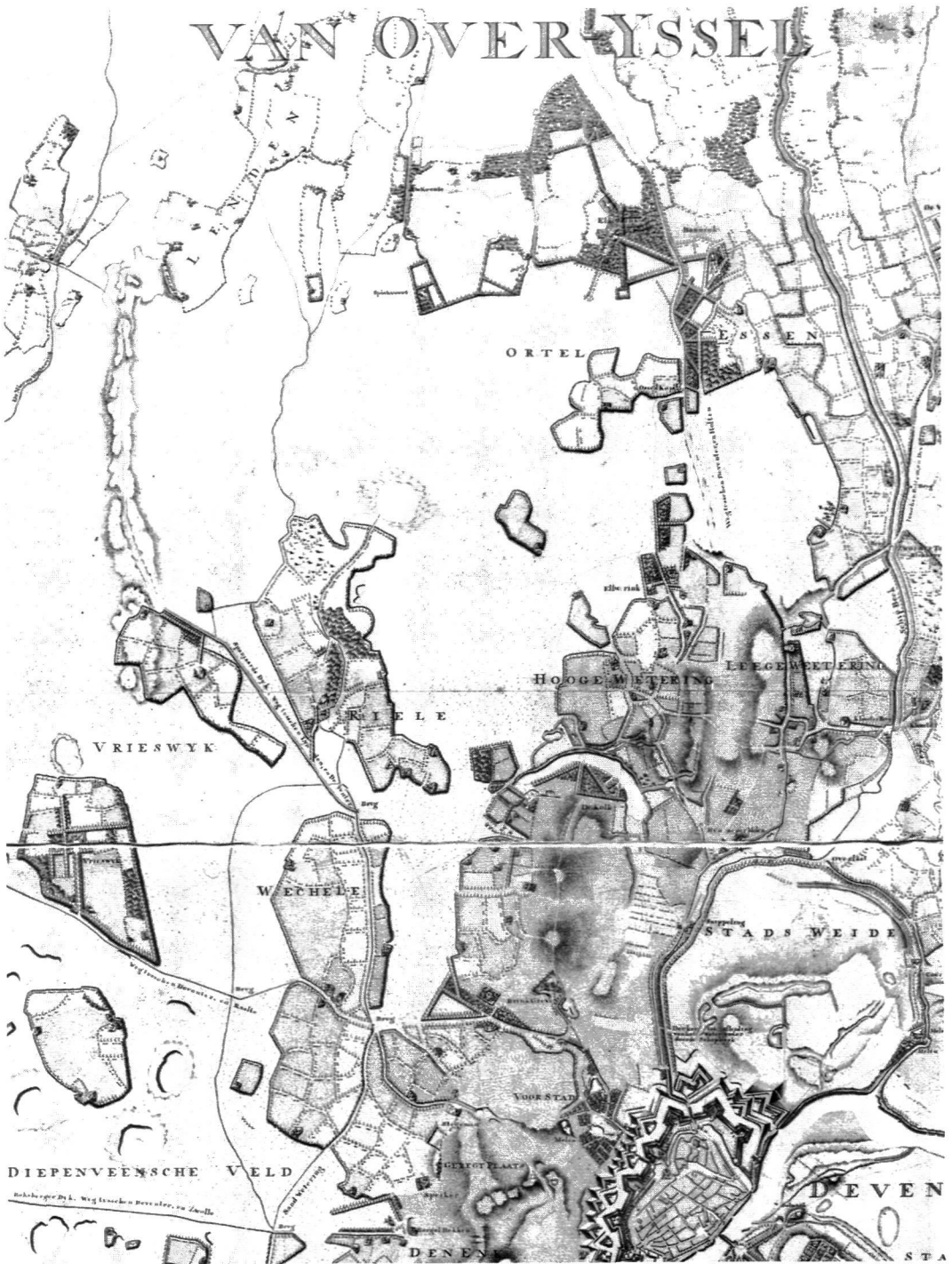
DE SNIPPELINGSDIJK TOT 1784
De Republiek der Zeven Verenigde Nederlanden (1581–1795) ontbeerde een algemeen binnenlands bestuur. Ieder van de zeven gewesten had zijn eigen bestuursinrichting en bestuurlijke gewoonten. In Overijssel bestond het algemeen bestuur uit de Staten, ook wel Ridderschap en Steden genoemd. De steden waren Deventer, Kampen en Zwolle. Ze hadden in de besluitvorming een machtige positie: ieder had één stem, de Ridderschap tezamen drie. Het dagelijks bestuur, het College van Gedeputeerde Staten, bestond uit zes personen, één uit iedere stad en één uit elk der kwartieren Salland, Twente en Vollenhove. Besluitvorming verliep traag omdat de steden zich soeverein opstelden tegenover het gewest. Op waterstaatkundig gebied kende Salland twee bestuursorganen: de Sallandse en de Brikskampse schouw. Deze twee waterschappen beheerden samen de IJsseldijken. In de Sallandse schouw zaten onder meer een heemraad van Deventer en één van Zwolle. De Brikskampse schouw stond feitelijk onder bestuur van Deventer. Eén der burgemeesters was tevens dijkgraaf en de heemraden waren afkomstig uit de magistraat van de stad. Formeel stonden beide schouwen onder het oppertoezicht van het gewest Overijssel, maar tot in de 19^e eeuw beperkte dit toezicht zich vooral tot het herzien van het dijkrecht van Salland. Actieve bemoeienis met waterstaatszaken vond nauwelijks plaats.

Het kwartier van Salland en de stad Zwolle

hadden echter ook belang bij goede dijken rond Deventer. Vanaf Deventer helt Salland namelijk af in de richting van Zwolle. Tot de aanleg van de Snippelingsdijk lag Deventer buiten de dijk-ring van Salland. Bij hoge waterstanden op de IJssel lag de stad als een eiland in de rivier.

Ten oosten van de stad lag de Douwelerdijk, waarvan de ouderdom niet bekend is. Wie deze dijk moest onderhouden, was lange tijd onduidelijk. In 1358 kwamen de landsheer (de bisschop van Utrecht), Deventer en Zwolle overeen dat eerstgenoemde stad zich met het onderhoud zou bezighouden. Als gevolg van een nieuw meningsverschil tussen Deventer en Zwolle kwam de overeenkomst van 1358 rond 1423 op losse schroeven te staan. In dat jaar verklaarden beide steden zich weliswaar bereid een uitspraak van de bisschop van Utrecht in deze zaak te respecteren, maar die uitspraak is er nooit gekomen aangezien de bisschop kort daarop overleed. Zijn opvolger kon of wilde geen uitspraak doen. Mogelijk vertraagde Deventer de zaak, omdat ze de Douwelerdijk niet in haar belang achtte. Pas in 1557 werd door de Klaring, het Hof van beroep in Overijssel, bepaald dat Deventer zich aan de uitspraak van 1358 moest houden.

Intussen was de toestand van de Douwelerdijk er niet beter op geworden en had het land grote schade geleden: er waren rond Deventer regelmatig dijkdoorbraken geweest. Ridderschap en Steden besloten daarom in 1610 dat er ingegrepen moest worden (Dumbar, 1801, p.



1. *Fragment van de Hottinger-kaart uit de jaren 1780. Het noorden is links. De Snippelingsdijk loopt ten oosten van de stadswaai.*

260; Van der Schrier, 1968, p. 284). De Douwelerdijk werd prijsgegeven en op kosten van het gemene land van Salland en de provinciale kas werd een nieuwe dijk aangelegd. Die dijk zou gaan lopen van de Bergpoort aan de rand van de stad naar het oosten tot aan de hogere gronden. De nieuwe dijk werd over de bestaande lage St. Jurriënskade langs de Schipbeek gelegd en kreeg als naam Snippelingsdijk. De nieuwe dijk was gereed in 1612 en werd toen gemeten en in zogeheten onraden verdeeld. De lengte bedroeg ongeveer 2,5 km. Het kerspel Colmschate zou verantwoordelijk worden voor het beheer en onderhoud van de dijk.

De Snippelingsdijk nam de functie over van de oude Douwelerdijk en ging deel uitmaken van de dijkring van Salland. De oude route van het water oostelijk om de stad heen was nu afgesloten. Het IJsselwater werd vanaf dat moment gedwongen om ook bij hoge waterstanden westwaarts om de stad te stromen. Deventer was niet onverdeeld gelukkig met de ligging van de dijk omdat daardoor de druk op de stadskaden bij hoge waterstanden zou toenemen. Ons inziens heeft Deventer zich bij de aanleg van de dijk neergelegd, omdat het beheer en het onderhoud over de nieuwe dijk aan Colmschate werd toegewezen. Dit kerspel was sinds 1576 in het bezit van Deventer als onderpand voor een lening aan Philips II.

In tegenstelling tot wat verwacht kon worden, werd het onderhoud aan de Snippelingsdijk tot 1784 goed uitgevoerd, ondanks de bezwaren die de stad tegen de dijk bleef houden. In 1784 brak de dijk voor de vijfde maal sedert 1610 door. Herstel volgde, maar ditmaal op een bijzondere wijze. Deventer besloot de Snippelingsdijk te laten opmaken op een lager niveau dan vóór de doorbraak. De dijk ging functioneren als overlaat. Technisch gesproken was het geen overlaat, omdat een flauw hellend buitentalud ontbrak.

DE BATAAFS-FRANSE TIJD (1784–1813)

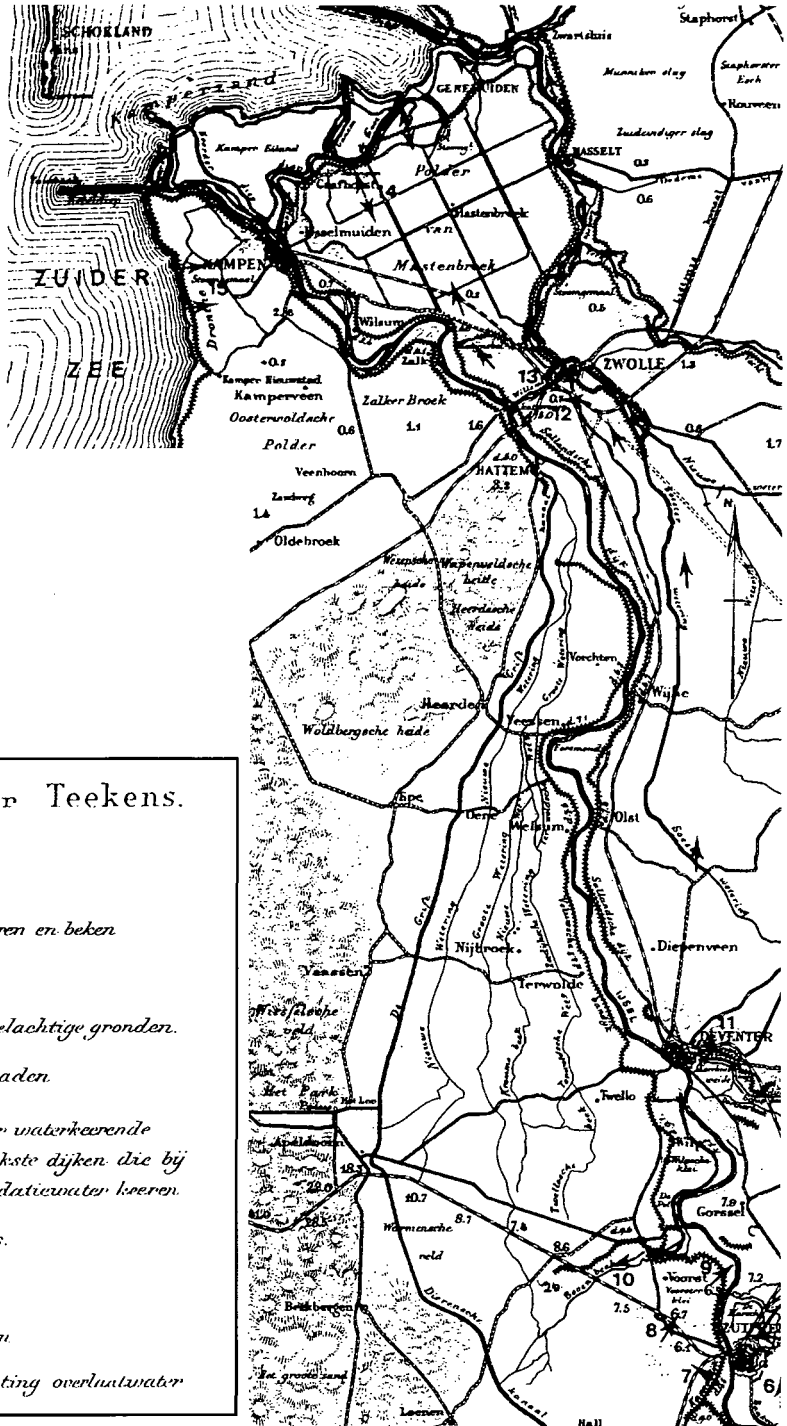
Gedurende de Bataafs-Franse tijd veranderde er veel op bestuurlijk vlak. De belangrijkste verandering was de afname van het zogenaamde gewestelijk particularisme en de komst van een steeds krachtiger wordend centraal gezag. De rol van de provincies (departementen genoemd) en de steden was zo goed als uitgespeeld. Overijssel maakte tussen 1798 en 1801 onderdeel uit van het Departement van den Ouden IJssel. Na 1801 werd Overijssel weer een zelfstandig gewest. Tussen 1810 en 1813 werd het gewest aangeduid als het Departement van den Monden van den IJssel (Van der Aa, 1846, deel 8, pp. 745–751).

Door het centrale gezag werd in deze tijd het Corps Waterstaatsingenieurs opgericht, het latere Rijkswaterstaat. Ook op het terrein van de waterstaat waren de nieuwe tijdsomstandigheden dus voelbaar. De lokale waterschappen behielden echter tot ongeveer 1840 een voornaamste positie dankzij hun specifieke lokale kennis (Van der Woud, 1987, pp. 72–76).



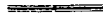
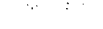


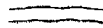



Het jaar 1784 vormde voor de Snippelingsdijk het begin van de tweede fase. De kwaliteit van de dijk was niet slecht. Van Doorninck meldde in 1807 dat de Snippelingsdijk de stevigste van Salland was. Hij meende zelfs dat indien de dijk een stuk hoger was, hij zeker ook de beste zou zijn. In 1809 werden Overijssel en het rivierengebied getroffen door een rampzalige overstroming. Naar aanleiding daarvan werd door de centrale overheid het Comité Central gevormd, dat koning Lodewijk Napoleon van advies moest dienen om dergelijke rampen in de toekomst te voorkomen. Het Comité adviseerde om, in geval van hoog water op de Rijn, de IJssel te laten fungeren als belangrijkste afvoer. Deze afleiding van water was erop gericht de Lekdijken Bovendams in Utrecht te ontlasten. Deze dijken waren erg belangrijk voor de bescherming van het westen van het land: in geval van doorbraak van deze (slechte) dijken kon het land tot aan Haarlem onder water komen te staan.

Naar aanleiding van dit advies werd op 18 juli

2. Overlaten en rivierafleidingen langs de IJssel aan het begin van de 19^e eeuw
(Bron: Ploeger, 1992).



Verklaring der Teekens.

-  Rivieren.
-  Kleine rivieren en beken.
-  Kanalen.
-  Hooge heuwelachtige gronden.
-  Dijken en kaden.
-  Zee- of rivier waterkerende dijken en de belangrijkste dijken die bij overstroming het insundatie-water keeren.
-  Hooge oevers.
-  Spoorwegen.
-  Straatwegen.
-  Stroomrichting overloopwater.

1809 een koninklijk decreet uitgevaardigd om een aantal bandijken langs de IJssel te verlagen en in te richten als overlaat. Het betrof de Spijke dijk, de Liemerse Bandijk, de dijk bij Lathum, de Kanonsdijk bij Zutphen en de Snippelingsdijk. De overlaten lagen min of meer in elkaars verlengde, zodat de afstand die het water moest afleggen verkort werd. De grootste bochten in de IJssel werden afgesneden. De gekozen oplossing had tot gevolg dat het oosten van het land meer gevaar te duchten had dan het westen. Dit werd als billijk beschouwd. Het oosten was minder bevolkt en economisch minder belangrijk dan Holland.

Deventer intussen had bij de totstandkoming van het decreet in het geheel niets in kunnen brengen; het werd de stad opgelegd. Dit illustreert de afgenomen macht van de stad op het gewestelijk waterstaatsbestuur na 1795. In het decreet werd bepaald dat *de Burgemeester van Deventer de Snippelings, met overleg van een der inspecteuren bij den waterstaat, door den Minister daartoe te benoemen, zal doen herstellen en opmaken tot op een half voet boven het hoogste water bij open rivier, daarbij de meeste zorgen voor de bestandbaarheid in acht nemende*¹. Zou het IJsselwater nog verder stijgen dan diende dit via Salland, Mastenbroek en het Zwartewater een uitweg te krijgen naar zee. De vier Sallandse weteringen zouden dan als belangrijkste afvoerkanalen fungeren.

De inrichting van de Snippelingsdijk tot overlaat werd door Deventer snel ter hand genomen. In augustus 1809 werd het werk voor 14.000 gulden aanbesteed en uitgevoerd (Van der Schrier, 1968, pp. 284–286). Van bezwaren van de zijde van Deventer tegen de inrichting van de Snippelingsdijk tot overlaat was geen sprake. Blijkbaar was de opstelling van Deventer sinds 1784 niet veranderd. Ervaringen uit latere jaren wezen echter uit, dat de overlaat te snel werkte².

De oorzaak hiervan was tweeledig. Volgens mr. P.J.W. Teding van Berkhout was in het decreet bepaald, dat naast een verlaging van de Snippelingsdijk ook de bedding van de IJssel ter

hoogte van Deventer verdiept moest worden. Deze bepaling zou altijd een dode letter zijn gebleven. Tot na 1850 was men inderdaad technisch niet in staat rivieren op de gewenste diepte te brengen. Teding van Berkhout heeft naar onze mening het decreet ten aanzien van de verdieping echter te royaal geïnterpreteerd. Nergens wordt expliciet melding gemaakt van het uitdiepen van de rivier. Slechts het opruimen van alle belemmeringen in de stroombaan van de rivier, die het water zouden kunnen ophouden werd voorgeschreven. Blijkens gegevens uit 1828 is er van deze opruiming weinig terecht gekomen.

DE SNIPPELINGSDIJK NA 1813

De gedachte van de ene ondeelbare eenheidsstaat bleef gehandhaafd tijdens het Koninkrijk der Nederlanden (vanaf 1813). Voor wat betreft de positie van de gewesten veranderde er weinig. De naam provincie kwam terug, maar de macht van de steden in het bestuur was definitief voorbij. In de provincies hanteerden de Provinciale Staten en Gedeputeerde Staten dezelfde taakverdeling als vóór 1795: algemeen bestuur bij de Staten, dagelijks bestuur bij de Gedeputeerden. Aan het hoofd van de provincies kwam een Gouverneur te staan, die direct verantwoording verschuldigd was aan de koning. De laatste had zo tot de grondwetswijziging van 1848 een machtige stem in de provincies.

De waterstaat bleef na 1813 centraal georganiseerd. De ontwikkeling naar één grote, centrale waterstaat werd verder voortgezet. In Overijssel kwam in 1835 het provinciaal dijksreglement tot stand, waarbij de bedijkte delen van de provincie werden ingedeeld in negen 'dijksdistricten'. De Sallandse en Brikskampse schouw werden samengevoegd tot het Zevende dijksdistrict van Overijssel. Met de komst van dit dijksdistrict was Deventer het toezicht op de Snippelingsdijk ontnomen. Bovendien werden in het bestuur niet meer automatisch vertegenwoordigers van Deventer opgenomen. De leden werden benoemd op basis van gebleken kwaliteiten.

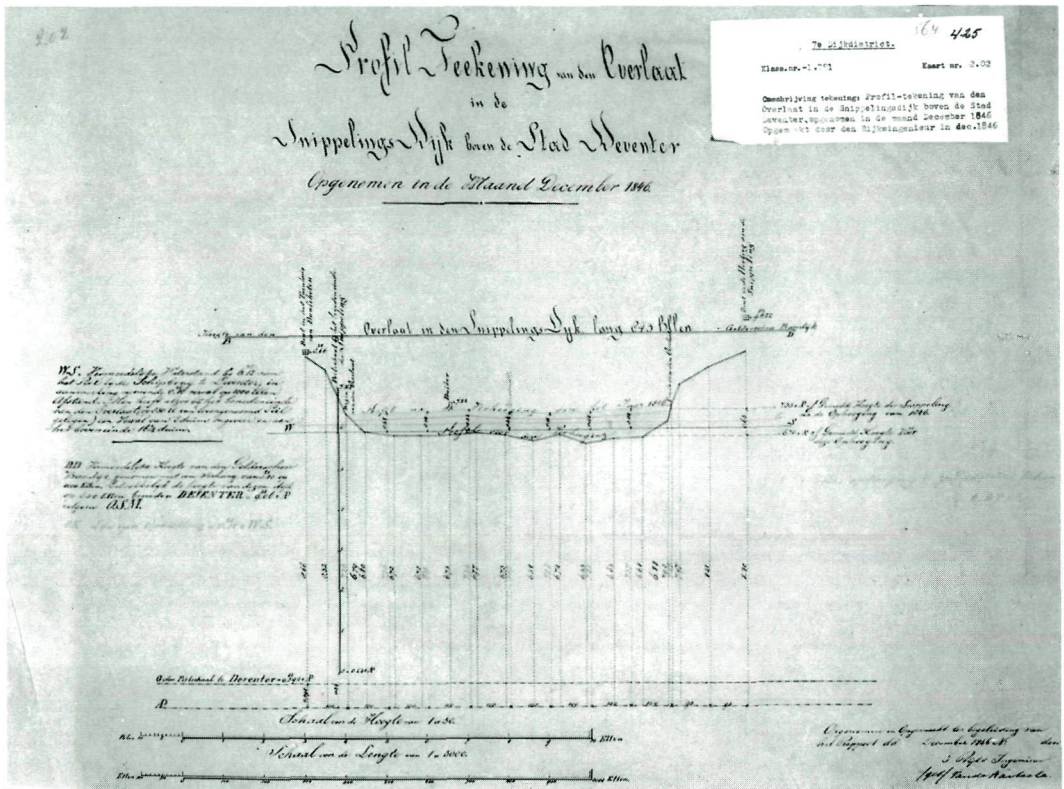


3. Loop van het water bij werking van de Snijpelings-overlaat. Het donkere gebied zou overstromen (Rijksarchief in Overijssel).

Na het vertrek van de Fransen in 1813 veranderde er voorlopig niets in de waterstaatkundige situatie rond Deventer. De Commissie tot Onderzoek der Beste Rivierafleidingen, die in 1820 in het leven was geroepen om de onvolkomenheden in het Nederlandse rivierensysteem in kaart te brengen en oplossingen aan te dragen, bracht in 1827 haar eindrapport uit. Met betrekking tot de overlaten langs de IJssel adviseerde zij deze te behouden, daar de rivier nog steeds als belangrijkste afvoerstroam van hoog Rijn-

4. Meester Martinus van Doorninck (1775–1837), burgemeester van Deventer 1831–1837, lid Provinciale Staten Overijssel 1820–1824 en 1829–1837.





5. Profieltekening van de Snippelingsoverlaat in 1846 (Rijksarchief in Overijssel).

water werd gezien. De Snippelingsdijk zou dus als overlaat moeten blijven functioneren.

Vanuit het hele land regende het klachten over de adviezen van de Commissie. Ten aanzien van de plannen voor de IJssel werden zowel vanuit Deventer als vanuit Salland in 1828 bezwaarschriften naar Den Haag gestuurd. Het betrof de 'Memorie der stad Deventer' en de 'Aanmerkingen op het ontwerp van afleiding enz.', beide van de hand van M. van Doorninck. Deventer bleek plots een groot tegenstander te zijn van de overlaat. Dit gegeven duidt erop dat de stad tussen 1809 en 1828 wederom een andere houding ten opzichte van de Snippelingsdijk had aangenomen. Nadat de plannen van de Commissie bekend waren geworden, zag Deven-

ter kennelijk een toenemend overstromingsgevaar voor stad en ommeland.

In beide bezwaarschriften werd vermeld, dat het beste deel van de provincie werd blootgesteld aan gevaren om het westen des lands te ontlasten. Hieruit spreekt de betrokkenheid van de stad met haar ommeland. Geheel ontbloeit van eigenbelang was dat niet, want Deventer zelf had eveneens gevaar te duchten. Beide bezwaarschriften haalden niets uit.

Een tweede commissie, die werd geformeerd naar aanleiding van de regen van klachten over het rapport uit 1827, bracht verslag uit in 1840. Op het punt van de overlaten langs de IJssel was deze tweede Commissie echter dezelfde mening toegedaan als haar voorganger³. De plannen met betrekking tot de overlaten in Overijssel werden ongewijzigd overgenomen van de eerste commissie.

6. Het restant van de Snippelingsdijk te Deventer.
(Foto B. Vulkers, Zwolle).



In Overijssel ondervond men veel last van de overlaat, die meerdere malen heeft gefunctioneerd⁴. Het effect op de waterstand van de IJssel was overigens verwaarloosbaar. Behalve in de bezwaarschriften van 1828 is ook door het Zevende dijksdistrict menigmaal bij de koning om ophoging van de overlaat verzocht. Pas in 1846 mocht de verlaging die in 1809 was uitgevoerd, ongedaan worden gemaakt. Het dijksdistrict pakte de zaken voortvarend aan, want de overlaat werd tot een grotere hoogte opgemaakt dan was toegestaan. In 1850 werd die verhoging echter alsnog goedgekeurd⁵. In 1853 volgde een nieuwe ophoging. In 1864 tenslotte besloot de toenmalige minister van Binnenlandse zaken en Waterstaat tot het opheffen van de overlaat en het verhogen van de Snippelingsdijk tot bandijkshoogte (NAP +9 m). Dit besluit werd mede genomen, omdat men vanaf de jaren 1850 technisch beter in staat was de rivierloop effectief te beïnvloeden en het systeem van zijdelingse rivierafleidingen als achterhaald kon worden beschouwd (Van de Ven, 1993, p. 232). Naast de technische ontwikkeling speelde ook de komst

van het spoor in Deventer een rol. Handhaven van de overlaat betekende dat er doorlaatbruggen gebouwd moesten worden. Dat was kostbaar en voor de spoorwegen niet ongevaarlijk: ze konden wegspoelen.

Vanaf 1922 werden de Kloosterlanden, het uitgestrekte voorland van de Snippelingsdijk, ingericht tot industriegebied van Deventer. De kade om dit gebied werd toen verhoogd tot bandijk, waarmee de Snippelingsdijk een slaper werd⁶. De dijk is nu volledig opgenomen in het stadsbeeld van Deventer: slechts het laatste stuk is nog herkenbaar als dijk. Daar staat aan de noordzijde, op de kruin nog steeds een keermuurtje uit 1927. Langs dit deel staan ook nog enige woonhuizen uit 1896 en 1902.

CONCLUSIE

Zoals gezegd is de geschiedenis van de Snippelingsdijk in drie fasen te verdelen. Bij de opstelling van Deventer ten opzichte van de dijk werden aan het begin van iedere periode drie belangen afgewogen. Ten eerste het strikte eigenbelang. Ten tweede het stadsbelang in het

directe ommeland van Deventer en tenslotte de verantwoordelijkheid die de stad zich toedichtte tegenover het gewest. Die afweging werd telkens gemaakt in een andere bestuurlijke context: in 1610 was Deventer en niemand anders verantwoordelijk voor de toestand van de rivier ter plekke. De waterstaatkundige situatie vroeg om een duidelijke keus: vóór of tegen de aanleg van een nieuwe dijk. Men realiseerde zich dat het bovenlokale belang bij de aanleg van de dijk opwoog tegen de nadelen voor de stad en besloot de aanleg niet tegen te houden.

In 1784 was dominante positie van Deventer vrijwel verdwenen. De stad had in het gewestelijk bestuur nog wel een belangrijke stem. Ze richtte zich echter meer en meer op haar eigen welzijn, hetgeen ten koste ging van andere belangen. De nieuwe verdeling van het Rijnwater over Nederrijn en IJssel van 1771 zag Deventer met lede ogen aan. Het was een besluit van een hoger bestuursniveau, waarbij noch de stad noch het gewest waren gehoord, laat staan dat ze er invloed op hadden kunnen uitoefenen. Deventer zocht nadien naar een vorm van genoegdoening, een kans die zich in 1784 voordeed bij een doorbraak van de Snippelingsdijk. Zonder rekening te houden met het ommeland besloot de stad de dijk verlaagd weer op te maken en dus te kiezen voor het eigen belang.

Vanaf de Bataafs-Franse tijd had het hogere gezag zich verder versterkt. Deventer kreeg in 1809 de inrichting tot overlaat opgelegd, maar meende aanvankelijk dat de overlaat voor de stad zelf geen vergaande consequenties zou hebben. De Snippelingsoverlaat vormde echter niet alleen voor Salland een gevaar, ook Deventer zelf ondervond nadelen. Haar economische afhankelijkheid van Salland was alleen maar groter geworden en dus was de stedelijke economie gebaat bij een afname van het gevaar voor overstromingen. De vroegere strijdende partijen Deventer en Salland verenigden zich in hun verzet tegen de overlaat. Dit keer was het dus het tweede belang, dat van de stad in het directe ommeland, dat Deventers opstelling bepaalde.

Dat verschillende verzoeken om de overlaat te mogen ophogen lange tijd op niets uitliepen illustreert de verzwakte politieke positie van de stad. Vanuit landsbelang, met name het belang van het westen, moest de overlaat blijven liggen. Het rivierbeheer door de nationale overheid was voor Deventer en Salland overigens ook voordelig. Het betekende namelijk dat alle kosten door de staat werden gedragen.

Op basis van het voorgaande menen wij te kunnen concluderen dat de wijzigingen in de opstelling van Deventer ten aanzien van de functie van de Snippelingsdijk in de regionale dijkzorg te verklaren zijn uit de veranderende positie van steden binnen de bestuurlijke verhoudingen in Nederland in de 17^e, 18^e en 19^e eeuw.

Politics and water management History of the Snippelingsdijk near Deventer (province of Overijssel)

The Snippelingsdijk, a dike along the river IJssel, runs some 2.5 kilometres east of the old city of Deventer. After a long discussion between the opposing city of Deventer and the provincial government of Overijssel the dike was constructed in 1610 to protect Salland (the region between Deventer and the city of Zwolle). The opposition of Deventer to the dike originated in the fear that after building it occasional floods of the river would cause additional damage to its embankments. The city finally agreed in 1610, probably because by then it could influence the maintenance of the dike on every occasion. Due to changes in the political environment at the end of the 18th century, the once powerful city was reduced to a small market town. Deventer chose for its own safety and in 1784 decided to lower the Snippelingsdijk.

In the 19th century the national government became responsible for the maintenance of dikes like this. Maintaining the Snippelingsdijk at a low height would enable high floods to inundate the land here instead of causing breaches elsewhere. Contrary to what could be expected, Deventer opposed this policy. The city depended economically on the thus threatened Salland region. As the

national government was financially responsible for the maintenance of the dike, a higher dike would benefit Deventer at no cost. The protests did not lead to any success. From the 1850's onwards, the government came to the conclusion that the previous policy of deliberately lowering dikes at places where flooding would harm least did not work. Broadening the riverbed was regarded a better solution. In 1853 the Snijpelingsdijk was rebuilt at its original height. Nowadays the dike lies within the city and has lost its function.

LITERATUUR

- AA, J.A. VAN DER (1846/1978). Aardrijkskundig woordenboek der Nederlanden, deel 8. Gorinchem/Zaltbommel.
- DOORNINCK, M. VAN (1807). Verhandeling over de voet en wijze waarop de Zallandsche en Brixkampsche schouw onder ene directie kunnen worden gebragt en de dijkpligtigheid afgekocht. Deventer.
- DOORNINCK, M. VAN (1828). Aanmerkingen op het ontwerp van afleiding van den Rijn langs den IJssel door de provincie Overijssel. Deventer.
- FOCKEMA ANDREAE, S.J. (1969). De Nederlandse staat onder de Republiek, derde druk. Amsterdam.
- FRUIN, R. (1980). Geschiedenis der Staatsinstellingen in Nederland tot den val der Republiek, tweede bijgewerkte druk 1922. Den Haag.
- GEVERS LEUVEN, A.C.TH. (1869). Neêrlands verdedigingsmiddelen, de IJssellinie. Den Haag.
- HOLTHUIS, P. (1993). Frontierstad op het scheiden van de markt, Deventer militair, demografisch, economisch 1578-1648. Groningen.
- MEMORIE van den stad Deventer over het rapport aan Z.M. den Koning uitgebragt door de commissie tot onderzoek der beste rivierafleidingen. Deventer, 1828 (door mr. M. VAN DOORNINCK).
- MONTÉ VER LOREN, J.P.H. (1972). Hoofdlijnen uit de ontwikkeling der rechterlijke organisatie in de Noordelijke Nederlanden tot de Bataafse omwenteling, vijfde druk. Deventer.
- PLOEGER, B. (1992). Bouwen aan de Rijn, menselijke ingrepen op de Rijn en zijn takken. Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Directoraat-Generaal van Rijkswaterstaat. (Rijkswaterstaatserie nr. 53)
- RENTENAAR, R. (1971). Van Swindens Vergelijkingstafels van Lengtematen en Landmaten. Wageningen.
- SCHRIER, J.A. VAN DER (1968). De bewogen geschiedenis van de Snijpelingsdijk te Deventer. 'De Mars', pp. 284-286.
- SLICHER VAN BATH, B.H. (RED.) (1970). Geschiedenis van Overijssel. Deventer.
- SPEK, TH., F.D. ZEILER EN E. RAAP (RED. F. PEREBOOM EN J. KUMMER) (1996). Van de Hunnepe tot de zee. De geschiedenis van het Waterschap Salland. IJsselacademie, Kampen.
- VEN, G.P. VAN DE (1976). Aan de wieg van Rijkswaterstaat, wordingsgeschiedenis van het Pannerdens Kanaal. Gelderse Historische Reeks 8. Zutphen.
- VEN, G.P. VAN DE (RED.) (1987). De physique existentie dezes lands, Jan Blanken en de waterstaat (1755-1838). Amsterdam.
- VEN, G.P. VAN DE (RED.) (1993). Leefbaar laagland. Geschiedenis van de waterbeheersing en landaanwinning in Nederland. Utrecht
- WOUD, A. VAN DER (1987). Het lege land, de ruimtelijke orde van Nederland 1798-1848. Amsterdam.

NOTEN

Gebruikte afkortingen:

AWS-Archief van het Waterschap Salland te Raalte
ARA-Algemeen Rijksarchief te Den Haag

- 1 AWS inv.nr. 401.
- 2 AWS inv.nr. 401, Van der Schrier, 1968, pp. 284-286.
- 3 ARA, Archieven van de inspecteurs van de waterstaat voor 1850, toeg.nr. 2.16.06, inv.nr. 1138.
- 4 Van der Schrier, 1968, pp. 284-286. Noemt o.a. de jaren 1814, 1820, 1825, 1833-34, 1845, 1846.
- 5 AWS inv.nr. 401.
- 6 AWS inv.nr. 132.