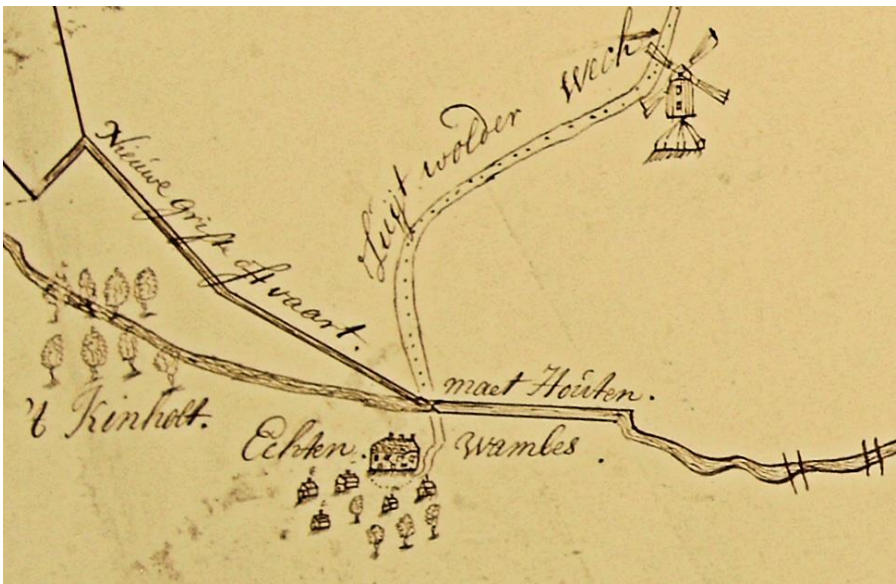


DE OUDE VAART (1631-1852) DE LEVENSADER VAN HET HOOGVEEN VAN DE GOUDEN EEUW

©Albert Metselaar, Hoogeveen 2018 albertmetselaar@home.nl

Op 12/22 maart 1631 werd in Zwartsluis de Compagnie van 5000 Morgen opgericht. In die dagen werden er nog twee data gebruikt, omdat er in Drenthe een andere kalender werd gehanteerd dan in Holland. In onze telling zou het gaan om 22 maart. Deze Compagnie nam een taak op zich, die Roelof van Echten alleen niet kon volbrengen. Er moest namelijk een vaart worden gegraven, waardoor het veengebied van Hoogeveen en Zuidwolde aangesloten kon worden op het Oude Diep, Meppel, en de turfmarkt van Dingstede, een eilandje in het Meppelerdiep, ten zuiden van Meppel. Die vaart was een van de voorwaarden waaronder de boeren van Steenberg en Ten Arlo een deel van hun venen over wilden dragen. Er was sprake van een ruilcontract. Een vaart met een voorgeschiedenis.



Een vaarkaart uit 1637, waarop aangegeven werd dat de schippers op weg naar de turfmarkt zouden passeren. Linksboven zien we de huidige Hoofdstraat, de hoek naar links vanaf de 'Nieuwe Grift'. De hoek zelf is het Kruis.

Aan de Zuidwolderweg te Hoogeveen vinden we een monumentaal landschap. Het is een restant van de vaart van na 1852, toen hij werd verbreed, verdiept, en van andere sluisen werd voorzien. De 'oude' sluis is een sluis uit 1929. Niets herinnert hier meer aan de oude vaart van voor 1852. Maar toch een kostbaar relikwie van de latere vaart.



Het Oude Diep(je) is een stroom met twee brongebieden. Er loopt nog steeds een inmiddels weer meanderend gemaakte stroom ten noorden langs Hoogeveen, in de richting van een vochtig heidegebied boven Mantinge en Balinge. Achter de Grittenborg verenigde zich een andere stroom met het Oude Diep. Deze kronkelde via Alberts Holtien en het Riegmeer naar waar we nu het recreatiegebied Schoonhoven vinden. We weten niet hoe ver dit Oude Diep in de middeleeuwen bevaarbaar was, maar in ieder geval kon Huize Echten worden bereikt. Zo lag Echten aan vaarroutes naar de rest van de wereld. Dit Oude Diep werd de basis van de latere Hoogeeveense Vaart. Als in 1625 een ruilcontract wordt opgesteld, waarbij Roelof van Echten de helft van het veen van Steenberg en Ten Arlo verwerven kon, is de tegenprestatie de vrijdom van tienden en het door Roelof graven van een vaart. In 1626 werd het ruilcontract opgenomen in een groter octrooi, waarbij Ridderschap en Eigenerfden van Drenthe ook alle toestemming gaven voor het graven van deze vaart. Het is er jarenlang niet van gekomen.

In 1627 kwamen er spanningen over twee verlaten in het Oude Diep. Het ging over de daaruit voortvloeiende waterstand en overstromingen van het aanliggende land. We weten niet wie de verlaten heeft geplaatst. Ze kunnen er al veel eerder hebben gelegen, en kwamen de spanningen omdat Roelof van Echten het water dat jaar hoger liet opstuwen. De boeren probeerden blijkbaar de verlaten te saboteren. In ieder geval was het Oude Diep vanaf het Lageveen tot aan Meppel al voor 1627 goed bevaarbaar met turfpramen, want Jan van Buijren en consorten hebben op deze wijze hun turf naar een turfmarkt weten te brengen. Ook Roelof van Echten kon de turf op deze wijze af laten voeren, toen hij Jan van Buijren uit de veenderijen had weten te werken. Vandaar dat ook Jan van Buijren de verlaten kan hebben geplaatst. Ze kunnen ook al ouder zijn dan zijn onderneming. We weten het gewoon niet. In Meppel moesten de turfpramen onder een stenen brug door. In 1627 kwam het tot een akkoord om deze stenen brug te vergroten. Zo konden er pramen met meer lading onderdoor. Maar of deze vergroting al dat jaar werd uitgevoerd?

Dat jaar besloten Drost en Gedeputeerden iedereen te verbieden om de beide verlaten in het Oude Diep te openen en te sluiten en dammen op te werpen, zonder toestemming van Roelof van Echten. Alle regelgeving had tot gevolg dat niemand buiten Roelof van Echten om iets kon doen aan de vaart, en hijzelf zich daardoor verzekerd zag van een sleutelpositie als het er ooit van zou komen. Meer kunnen we er niet van maken, want er gebeurde nog niets. Dit is een logische conclusie, op basis van gegevens van latere datum. Het is heel simpel: wat je pas in 1632 doet, heb je daarvoor blijkbaar nog niet gedaan. Sterker nog, Roelof zou de vaart helemaal niet graven. Hij zou misschien wel als opzichter het beheer controleren, maar was zelfs geen bovenbaas en zelfs geen eigenaar van de vaart.

Als Roelof van Echten op 30 december 1630 (oude telling) de ondergrond onder de in 1625 geruilde venen koopt (zonder stoklegging, zonder betaling, dus er is niet meer dan een onderhands contract in een niet afgeronde procedure), worden er ook afspraken gemaakt over de nog te graven vaart. Er is namelijk sprake van '*sodaane Grifte*', een zodanige vaart, '*als syn Wel-Ed sal komen te leggen en te graven*'. Een vaart die zijn Wel Edele nog zal gaan aanleggen en graven. Een paar zin-

nen verder in het contract lezen we: “*Sal myn Heer van Echten gehouden wesen die vordere gravinge van dese Griffte na het Kinholt toe hoeger en opwaerts na Zuydwolde te doen*”. Bij verder graven van de vaart, naar het Kinholt toe, is Roelof van Echten eraan gehouden dat de vaart zo komt te liggen dat het aansluit op Zuidwolde, oftewel de Zuidwolder venen. De vaart ligt er dus nog niet, er kunnen nog afspraken worden gemaakt over het traject waar over de vaart zal worden gegraven. Het contract en de hiervoor geciteerde tekst uit 1627 over de verlaten zijn opgenomen in een gedrukt boek met de ‘*Stukken en documenten rakende de rechten en privilegien van den Huyse Echten*’.

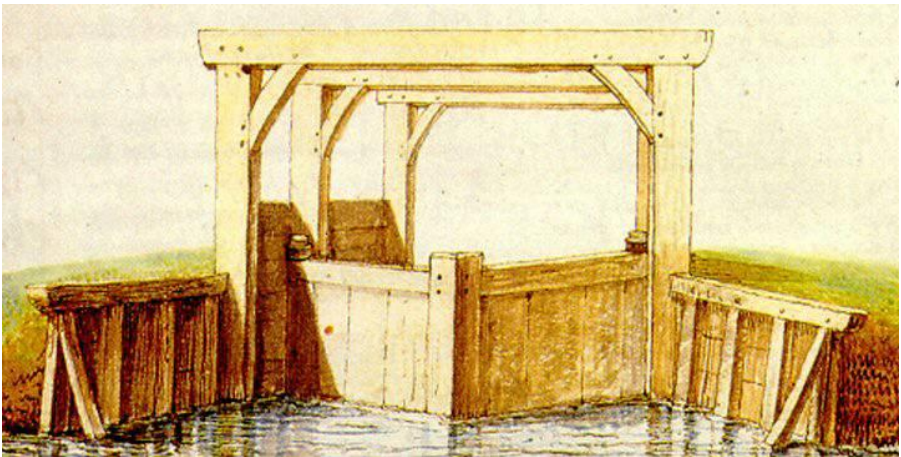
In de zomer van 1631 werden door Roelof van Echten 5000 morgen, iets meer dan 5000 hectare, veen en ondergrond overgedragen aan de eigenaren van de compagnie. Deze 5000 morgen waren er niet, maar dat is een ander verhaal. De eigenaren dachten van wel en moesten 4 gulden per morgen extra betalen om de vaart te kunnen graven. Er was dus 20.000 gulden voor beschikbaar. We weten heel zeker dat de Hooegeveensche Vaart er nog niet lag, in de zomer van 1631. Toen was het geld nog niet binnen waarmee het graven en bouwen betaald zou moeten worden. Een andere aanwijzing is dat er op 28 mei/7 juni 1631 nog een stuk grond van 33 morgen veen en ondergrond werd gekocht. Dat was een driehoek grond, waarvan een van de hoeken bij het punt lag dat we nu kennen als Het Kruis. Daar kwam de vaart het gebied van 5000 Morgen binnen. De grond moet speciaal zijn gekocht in verband met veranderende inzichten over het traject van de vaart, dus die vaart was er zelf nog niet op het moment.

We weten zeker dat er in januari 1632 nog geen verlaten, een soort schutsluizen, in de nieuwe vaart lagen. Dat blijkt uit een brief van Roelof van Echten. We weten ook heel zeker dat er in september 1632 al wel een vaart lag. Men besloot toen dat de eerste afwateringsgreppels op het Hooge Veen vermeerderd en verbeterd zouden worden. Men nam toen ook besluiten over de nog te plaatsen verlaten. Al met al weten we dat er in het najaar van 1631 een begin werd gemaakt met het graven van de Hooegeveensche Vaart tussen Echten en de huidige Wolfsbosstraat. Daar net achter lag namelijk het eindpunt. We weten ook dat de verlaten geplaatst werden in het najaar van 1632 en/of het voorjaar van 1633. In de zomer van 1633 was de vaart klaar en kon de turfgraverij beginnen. De vaart moest nog wel verbeterd worden. Van Echten naar Meppel werd het Oude Diep verbreed, verdiept en van verlaten voorzien. Nadat de aansluiting van de nieuwe vaart naar Hoogeveen in gebruik werd genomen, werd er in 1637 nog eens goed gekeken naar wat er verwijd, verhoogd en verbeterd moest worden. Toen was de vaart van Hoogeveen naar Meppel echt klaar, voor de eerste jaren. Wat heet klaar? Eigenlijk bleef men doorlopend aan het verbeteren, verdiepen, verbreden en onderhouden.

Dat er oorspronkelijk in de vaart van Hoogeveen naar Meppel sprake was van een verlaat met één deur, blijkt onder meer uit de notulen van de “*Hollandse Compagnie van de twaalf parten*”, een van de compagnieën die actief was in de Smildeger venen. Boekhouder Pieter Serwouters van deze compagnie is in 1634 wezen kijken hoe de Hooegeveensche Vaart erbij lag. Hij stelde toen voor om het in de venen van de Hollandse participanten van Smilde anders te doen. Hij schreef: “*Zo gingen wij*

eens bezien de grift (= vaart) van jonker Van Echten. En ik was tot aan de tweede sluis. De vaart onder de weg vond ik egaal zandig met weinig water. Zijn sluizen staan mede achter verlaten gelijk de onze en zijn sluizen zijn boven open.” Daarom stelde hij voor om de sluizen in de Smildeger venen aan te passen, naar een door hem getekend voorbeeld. Op de bijgaande tekening (zie hierna) werd een constructie van drie gebinten getoond, onderling verbonden door planken, met in dit geval deuren aan de bovenzijde. Met ‘boven’ bedoelde men de kant waar het water vandaan kwam. Met ‘boven open’ zei hij dat er aan de oostkant van het waterwerk geen valdeur of geen dubbele deur zat. De vernieuwing die in de vaart naar de Smildeger venen werd voorgesteld zat hem in die twee deuren ‘boven’. In een Hoogeveens verlaat zaten die er dus niet. De bovenzijde was daar open, er zat een één valdeur op de benedenzijde. De bestaande situatie gaf ook op het Hooge Veen ontevredenheid. De vaart had te weinig water, was zanderig zo lazten we, dus ondanks de inmiddels gebouwde verlaten was er in 1634 geen ongestoorde vlotte afvaart van de turf mogelijk.

De tekening van Pieter Serwouters heeft nogal eens voor onduidelijkheid gezorgd. Men stelde hem dan voor als een afbeelding van een verlaat uit de Hoogeveense vaart. Maar dat is dit dus niet. Het is een voorstel tot verbetering, voor de vaart naar Smilde. De vaart van Meppel naar Hoogeveen had één opdraaibare valdeur.



De tekening van Pieter Serwouters. Geen voorbeeld van een Hoogeveens verlaat, maar een voorstel van verbetering van de vaart naar Smilde.

De bouwer van de eerste verlaten werd niet met name genoemd. Als er in 1637 en later in de notulen van de Compagnie van 5000 Morgen sprake is van een timmerman dan is dat meester-timmerman annex stadstimmerman Gerrit van Bentum uit Hasselt. Omdat we geen andere namen in dit verband kennen, omdat hij in 1637 betrokken was bij grote verbeteringen en de afbouw van de vaart, en omdat er geen sprake was van discussie over de kwaliteit van het werk van de bestaande timmer-

man, nemen we aan dat hij alle nieuwe kunstwerken in de vaart heeft gebouwd. We kennen niet het bestek dat is gebruikt, bij deze verlaten in deze eerste Hoogeveense Vaart. We kennen wel het taalgebruik van deze meester-timmerman, wat blijkbaar het gangbare taalgebruik was in die periode. Gerrit van Benthem heeft namelijk in 1634 het bestek gemaakt voor een sluis bij Meppel, naar de Reest toe, bestaande uit twee verlaten. Er wordt in dat bestek gesproken van een dubbel verlaten en deuren in de meervoudsvorm. Een dubbel verlaat was daar een stelsel van twee uit elkaar staande verlaten, beide met omhoog te draaien valdeuren, en een houten 'bak' ertussen, om het geheel stevig te houden. Het begrip dubbele verlaten komen we in 1761 ook tegen rondom de Hoogeveense Vaart, eerder niet, maar niet in de 17^e eeuw. Daar was steeds sprake van verlaat en verlaten, als het over meerdere genoemde verlaten ging, nooit over een dubbel verlaat. Er dus dan ook geen twijfel over dat die eerste vaart uitsluitend enkelvoudige verlaten had. Het moment wanneer de verdubbeling kwam, daarover is helaas niets bekend.

De Compagnie van 5000 Morgen, dat was niet Roelof van Echten persoonlijk. Hij was wel een van de eigenaren oftewel participanten van die Compagnie. Maar hij had geen bijzondere positie, in de zin dat hij de algehele leiding had. Wel moest hij voor en van de andere directeuren werkzaamheden verrichten, omdat hij als Drent in de buurt woonde. Hij mocht echter geen beslissingen nemen zonder die andere directeuren erbij te betrekken. Een aanduiding als hoofddirecteur, waar we later wel over horen, was er nog niet in die tijd. De samenwerking met Roelof van Echten liep slecht. Een deel van de participanten liep zelfs weg, omdat hij grond had overgedragen die niet van hem was, er veel grond onbetaald was, niet officieel overgedragen en er kosten op lagen waarover hij niet had gesproken. Zijn eigen schoonfamilie, ook participanten, klaagden hem bij de Drentse rechters aan vanwege zijn eigenmachtige en tirannieke manier van doen. De gezamenlijke eigenaren van de Compagnie besloten zelfs die hele Compagnie maar op te doeken en de vaart te verdelen. Dit werd Roelof van Echten meegedeeld in de zomer van 1642. Er viel kort gezegd niet met hem samen te werken. De juridische procedure om tot opsplitsing te komen werd stopgezet doordat Roelof overleed en doordat zijn zoon Johan weer samenwerking zocht. Daardoor bleef zowel de Hoogeveense Vaart een geheel als de organisatie er omheen. De Compagnie van 5000 Morgen had anders opgehouden te bestaan.

Hiervoor werd al genoemd dat de vaart werd gegraven en gebouwd in 1631 en 1632, terwijl er sprake was van verbeteringen en feitelijk afbouw in 1637. Maar dat was in de praktijk niet de vaart die het langst heeft gefunctioneerd. Een deel van deze vaart, en juist dat deel bij Hoogeveen, is naar pakweg 50 jaar totaal vernield. In 1672 raakte de Republiek der Zeven Verenigde Nederlanden in een voor die dagen vreselijke oorlog betrokken. Drenthe was het strijdtoneel waarop zowel Staatse troepen als de troepen van de Bisschop van Münster hun weg zochten. Hoezeer Hoogeveen geschaad werden door deze oorlog, blijkt ook uit het aantal turfpramen dat afvoer. In 1671 waren dat er 3380, in het eerste oorlogsjaar 1672 maar 1053, minder dan een derde, en in 1673 zelfs geen een. In 1673 lag al het werk in het veen stil. Als er in de notulen van oktober 1673 sprake is van niet uitbetaalde lonen, dan heeft dat betrekking op het graafseizoen 1672, het eerste

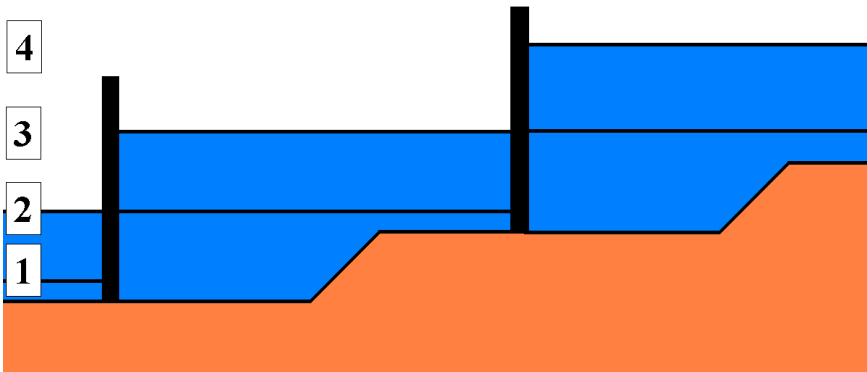
oorlogsjaar. De turfgravers van het Hooge Veen hadden in 1672 wel gewerkt, hun inkopen gedaan bij de plaatselijke winkeliers op voorwaarde dat ze zouden betalen als ze na het seizoen uitbetaald werden, en konden vervolgens geen loon krijgen.

Er werd oktober 1672, toen een brief van de veenmeesters van het Hoogeveen in Leiden door de Hollandse Compagnie besproken werd, diepe armoede geleden. Op de avond van de 28^e december 1672 volgde een verrassingsaanval van Staatse troepen op Coevorden, georganiseerd vanuit Groningen. De stad viel na een korte maar hevige strijd, waarbij ruim 600 Munsterschen gevangen werden genomen. Een compagnie infanterie hield in 1673 garnizoen op het Huis te Echten. Blijkbaar verwachtte Rabenhaupt een inval in Drenthe op de westzijde, via Meppel en omgeving, of via de Ommerschans. Op last van Rabenhaupt zocht in 1673 een militia uit Groningen zijn weg door Zuid-West Drenthe en verbrandde de molens van Diever (3), Dwingeloo (3), Havelte, Uffelte, Dickninge, Zuidwolde, Koekange, Pesse, Echten, Ruinerwold. De molen van Ruinen werd omver gesmeten en verpletterd, net als die van Wijster. Ze verbrandden ook de brug op Wijkerbroek over de Hoogeveense Vaart en lieten vier verlaten bij Hoogeveen in stukken slaan. We weten het doordat de molens, verlaten en panden later allemaal gedeclareerd werden. Het in brand steken kon de militia zelf wel, maar bij het vernielen van bijvoorbeeld de verlaten hadden ze assistentie. We lezen op de afrekening van arbeid van Hoogeveeners: *"In 't jaar 1673 met 200 man neffens 12 compagnieën uit Groningen de 1^e 4 verlaten in stukken geslagen, om de vijand te incommoderen."* Het werd dus grondig gedaan, dat vernielen, door de Hoogeveense bevolking zelf, onder druk van soldaten van de Staatse troepen. De molen van Hoogeveen bleef echter staan.

Door de vernielde verlaten kon er geen turf meer worden afgevaren, maar vervoer per wagen over land was wel mogelijk. De Hoogeveense bevolking leverde de grootste hoeveelheid turf, wat gezien de venen daar niet verwonderlijk is: *"In 't begin van 't jaar 1674 door last van de commandant Gruus op 't Huis te Echten geleverd 500 vuur turf, ieder vuur een gulden, is f 500,-,-."* Een vuur is een turfbult van een vastgestelde hoeveelheid turven. Hoogeveen leverde tevens voor f 20,-,- brood. Ook de boeren van Zuidwolde leverden vuren turf. Er werden door de Zuidwoldigers in totaal 244 vrachten turf van Hoogeveen naar het Huis te Echten gebracht, à 25 stuivers per vracht, is totaal f 305,-,-. Dit zal turf zijn geweest uit het hoogveen van de Zuidwolder Compagnie. Hoogeveen kon als veenkolonie was weer op gang komen als er weer verlaten in de Hoogeveense Vaart zouden komen. Dat gebeurde dan ook zo gauw de kans er toe was: *"Anno 1674 de vier verlaten gedemolierd zijnde om de vijand afbreuk te doen, wederom te doen opmaken heeft gekost f 2492, 4, 0."* Nu krijgen we ook de kans om een en ander goed door te rekenen. Vier verlaten voor dat bedrag, dat is f 623,1,0 per verlaat. Het dubbele verlaat of de 'dubbele schuttinge' die meester-timmerman Gerrit van Bentum in 1634 bij Meppel had gebouwd, kostte f 2500,-, een rozennobel en drie tonnen bier. Prijzen schommelden in de tussenliggende jaren wel iets, maar niet in die grootte dat het voor ons beeld wat uitmaakt. We kunnen dus de conclusie trekken dat je voor het in 1674 besteedde bedrag geen dubbele verlaten kon bouwen, alleen enkele verlaten. Maar de vaart functioneerde weer.

De pramen in de vaart hadden oorspronkelijk de hoeveelheid turf opgeladen die een ploeg turfgravers in 1 dag kon graven. Later werden de pramen groter, en ging er 1 ½ en zelfs 2 dagwerk turf op een praam. De grootte was afhankelijk van de vaart zelf en de verlaten in die vaart. De vaart was maar 75 centimeter diep. Iedereen die af wilde varen moest lastgeld betalen. In de praktijk ging het zo: je betaalde lastgeld, kreeg dan als bewijs voor een stuiver een briefje dat je had betaald, en kon met de praam over een peilbalk worden getrokken. Die lag in de Schutstraat, voor het pand no. 6. Die balk lag op 2 ½ voet, ongeveer 75 centimeter diepte. Wie niet vloeiend over die balk kon varen, maar getrokken moest worden of vast bleef zitten, die werd teruggehaald en kreeg een boete.

Vervolgens ging je als schipper met een heel stel andere schippers en pramen voor het eerste verlaat liggen. Zo'n groep pramen noemde men een vloot. Voor een verlaat zat een dieper gedeelte in de vaart. We stellen ons voor dat we helemaal rechts op de tekening voor de zwarte balk liggen, en die balk is dan een verlaat. De deuren van het verlaat worden omhoog getrokken. Het water daalt van niveau 4 naar 3. We varen onder de verlaatsdeuren door. Dit deel van de vaart, pand genoemd, is tot het volgende verlaat in waterpeil gestegen, dus we hebben 75 centimeter water. Voor dat volgende verlaat, de linker balk, gaan we weer boven een diepte liggen. Dat verlaat trekt de deuren omhoog, we zakken met de pramen naar niveau 2 en varen verder naar links. Richting turfmarkt. Op de terugweg ging het omgekeerd.



Een model van de oude vaart, van voor 1852. Voor ieder verlaat was een kolk, een verdieping. Om op- of af te kunnen varen, werd in een compleet pand (de vaart tussen twee verlaten) verlaagd of verhoogd.

Voor het functioneren van de vaart had je diverse medewerkers nodig. We vinden hun namen in de notulen vermeld. De directeuren hadden een rentmeester aangesteld. Die ging over alle belangrijke geldzaken. De directeuren legden de gezamenlijke eigenaren regelmatig grondbelasting op, ommeslagen genoemd. De rentmeester moest dat geld vervolgens binnen zien te krijgen. Hij betaalde daaruit de kosten

van het onderhoud van de vaart. Er waren mensen die het lastgeld inden. Er was een balkmeester, die zorgde dat de pramen bij de peilbalk goed werden gecontroleerd. Er waren turfmeters, om te zorgen dat de hoeveelheid turf klopte. Die moest per stokmaat, een oude maateenheid, worden geladen. De turfmeters hadden een eigen boekhouder. Vervolgens werden de vloten bij de afvaart begeleid door de opziener van de vaart. Die controleerde de afvaart maar moest los daarvan wekelijks op en neer van Hoogeveen naar Meppel en terug, om te kijken of alles wel in orde was. De verlaten werden bediend door verlaatslieden. De verlaatslieden woonden in een woning van de Compagnie. Hun huizen en de houten verlaten werden onderhouden door een vaste timmerman. Het bijhouden van de kaden, de wegen naast de vaart, het op diepte houden en wat er meer nodig kon zijn, dat werk werd apart aanbesteed. Die aannemers werkten weer met arbeiders, om het feitelijke spitwerk en modderwerk te verrichten.

In de praktijk konden functies door elkaar lopen. De timmerman was ook verlaatsman. De turfmeter kon veenmeester/veenbaas zijn bij een directeur of een andere compagnie. De opziener was aanvankelijk ook de vaste balkmeester. Het lastgeld werd soms geïnd door de rentmeester, soms door iemand die dat apart op zich had genomen. Verlaatslieden waren soms ook tappers, handelaren, en wat al niet meer. In die dagen deed men van alles tegelijk, om maar aan de kost te kunnen komen. Aanvankelijk was de turfmarkt bij Dingstede, later bij Zwartsluis. Die markt was daar in handen van de Hollandse Compagnie. Pas veel later kreeg de Compagnie van 5000 Morgen daar greep op. Toen werd de turfmakelaar door die compagnie aangesteld. We noemen dit hier kort. In volgende hoofdstukken wordt dit verder uitgewerkt.

Het hiervoor beschreven stelsel heeft – met kleine wijzigingen - gefunctioneerd tot en met mei 1852. We noemden al de dubbele verlaten, als verbetering van de bestaande vaart, vermeld in 1761. Het veranderde echter niets aan de gewone afvaart in vloten, zoals men al generaties daarvoor gewend was te doen. Het varen in vloten en de verlaten met opgetrokken deuren komen naar voren in de herinneringen van de laatste Hoogeveeners die het zo nog hadden gekend, toen ze rond 1925 werden geïnterviewd. Het maakte op- en afvaren van de beurtschepen een stuk makkelijker. Zeker is in ieder geval dat men met het systeem van afvaren in vloten ook gebruik bleef maken van het laten stijgen of dalen van complete panden, zoals hiervoor in het getekende model van de vaart is aangegeven. Tot het eind van deze vaart. De sluizen waren namelijk te klein om een hele vloot op te nemen, en doorvaren op de oude manier kon sneller dan het per praam laten zakken en stijgen in een tussen twee deuren gesloten sluiskolk. Vanwege de vele valdeuren kon men van Hoogeveen tot Meppel amper of niet zeilen.

In 1851 werd de vaart verkocht aan de Drentsche Kanaalmaatschappij. Er kwamen in 1852 grotere sluizen met draaideuren, de vaart werd breder en dieper, de schepen konden groter worden, sneller afvaren en meet productie verwerken. Rond die tijd was de turfgraverij op het Hoogeveen al aan het aflopen. De turf kwam vooral uit de gebieden ten oosten van de gemeente. In 1925 leefde er nog een schipper die het allemaal had meegemaakt. Albert ten Heuvel (1880-1941) was in het 1^e

kwart van de vorige eeuw een bekende Hoogeveener. Als meester aan een van de Hoogeveense lagere scholen wist hij de kinderen steeds weer te boeien met verhalen en kennis over de Hoogeveense cultuur en geschiedenis. Hij was de eerste Hoogeveener die met behulp van kritisch bronnenonderzoek tot een voor die tijd verantwoorde beschrijving van de oudste geschiedenis van Hoogeveen trachtte te komen. Hij had een kring van mensen om zich heen, die hem informatie aanleverden, of voor hem op bezoek gingen bij derden. Cornelius Warmels (1862-1927) ging voor hem op pad en diepte bij zichzelf en bij derden herinneringen op over de oude Hoogeveense Vaart. In een brief aan Albert ten Heuvel van 13 april 1925 bracht hij onder andere de herinneringen van Bart Leijssenaar (1832-1927) naar voren:

“De sluizen waren 13 voet breed, dat was de grootste afmeting. Ik heb zelf op zulk een 13-voets praam nog gevaren. Ze waren nogal tamelijk lang. Ik meen wel 66 voet Amsterdamse maat, en nogal wat hol, kortaan 7 voet. de dingen lagen daarvoor knapjes rank en waaiden zo over de kant. Ik heb bij de oudste inwoners van Hoogeveen geïnformeerd, en die zeiden op de beneden zowel als op de bovendeuken (van de sluizen) stonden haspels. ’t Was trouwens voor de benedendeuren makkelijker als voor de bovendeuken, om die schotten op te draaien, om reden (dat) het water bij de benedendeuren een voet of 2 á 3 lager stond.

De pramen gingen met de volle boel aan boord tot aan de Knijpe, om reden dat de Rumtiger brug een losse brug was, met dat gescharrel met Roelof van Echten, met de Rumtiger drift met de boeren was dat zo door Ridderschap en Eigenerden gedecuteerd. Te Meppel, aan de Knijpe, ging alles aan de wal. Mast, zeilen, hutten, ankerkettingen, alles wat maar lichter kon, tot de zwaarden toe. En dan ging men onder die schotten die met haspels opgedraaid werden door. Ik schat die hoogte op plusminus 9 voet. Zeg zo’n praam was 7 voet van de onderkant vlak tot de ligwaring, dan kwam er wat zeepte bij van de einden, de Stevens staken nog wat hoger op met de boorden en de inzinking was gewoonlijk niet meer als een voet, dat men kan zo wat plusminus rekenen tussen de 8 á 9 voet. Dus die bovenste schotten moesten nogal een eindje van het water af.

Ze moeten ook nogal aardig zwaar geweest hebben, want Bart Leijssenaar, de enige overlevende, die er nog in Hoogeveen is, en het weet, want J. Blanken Gzn. Is weg, en er zijn nog twee vrouwen maar die zijn kinds van die leeftijd. Fred Kok is jonger, die wist er niets van. Deze Bart Leijssenaar is er onderdoor gevaren. Hij voer toen bij Klaas Gort. Die zei, als hij er onderdoor ging, dan was hij altijd benauwd, dat ze zaak zou breken, want die dingen waren zo zwaar, en het kostte heel wat moeite, voornamelijk de bovenschotten om die zo hoog op te draaien. Vanzelf door de kleine pramen behoefden ze niet zo hoog op, en voor een schuit nog minder. Ze probeerden dan ook al gauw, of het kon, dat ze er onderdoor konden komen. Zo ziet U, dat als er misschien naderhand sluisdeuren in enkele sluizen misschien zijn aangebracht wegens reparatie, het nooit de benedendeuren geweest hebben, maar dan eerder de bovendeuken. (...) Bart zei, er stonden op alle sluizen twee haspels. (...)

Wat het vlotenvaren aangaat, weet ik bij overlevering dat het alleen gebeurde inde zomer met laag water. Dan moesten er eerst een zeker gedeelte kleine pramen en schuiten bij elkaar zijn, men zei van bij toeren wel honderd en meer, om te mogen varen. Voor de sluisen was dan een grotere diepte waarin ze alle opgepakt bij elkaar konden liggen, en dan schutten ze al die scheepjes naar beneden. Dan was er zoveel water door dat schutten in dat pandje gekomen, dat ze allen weer varen konden naar het andere sluisje. Vanzelf moesten ze dan ook zolang wachten op elkaar. Hoe ze het echter met de lege schepen maakten, weet ik niet. Van leeg tegen laden opschutten was dan vanzelf geen sprake. Dat heb ik nog gekend bij laag water. Dat vlotenvaren was toen een grote bende. De boeren waren huiverig voor de vloot. Koeien werden uitgemolken, aardappels gerooid, koemelksters gemolesteerd, groenten geroofd enz. enz. Dat kon vanzelf ook niet anders. 200 man bij elkaar, iedereen bracht zijn ondeugden mede. De baas van 't Schut, dat was de vader van Arend Steen van de Oude Kolk (= Veenesluis), (die) moest altijd mee naar Meppel, en die kon er de orde altijd lang niet inhouden, want het duurde soms een week eer men te Meppel was, soms nog langer.” Tot zover C.Warmels.

Wie was de eigenaar van de Hoogeveense Vaart? Wanneer de vraag gesteld wordt, dan zal men bijna als vanzelfsprekend aannemen dat de vaart eigendom was van de Compagnie van 5000 Morgen. Wanneer men vraagt: van waaruit is de vaart beheerd, dan wordt er bijna als vanzelfsprekend gewezen op het zogenaamde Compagnieshuis. Beiden blijkt niet zo simpel te liggen als doorgaans wordt gesteld. De Hoogeveense Vaart was tot 1733 inderdaad eigendom van de Compagnie van 5000 Morgen. Grootgrondbezitter en vervener Abraham de Vriese was van mening dat de vaart verdeeld moest worden onder de eigenaren van de gronden, net zoals in 1633 alle grond was doorgeschoven van de Compagnie naar de individuele participanten/deelnemers. De rest van de participanten in de Compagnie was daar in meerderheid tegen. Abraham de Vriese ging in beroep bij de staten van Drenthe. Ridderschap en Eigenerfden kwamen op 17 juni 1732 tot de uitspraak dat hij in zijn recht stond, waar hij vroeg om deling van de vaart. De Drost van Drenthe en de Gedeputeerden steunden dit, zodat na een definitieve uitspraak van hen op 24 februari 1733 er niets anders op zat dan de vaart te verdelen. Dat verdelen werd gedaan door een commissie, samengesteld door Ridderschap en Eigenerfden: H. E van Dongen tot Entingen, W. Kimmel, G.C. Ellents, S. Nijsingh en H.J. Ellents. Ze kwamen tot een uitspraak op 21 april 1733.

Vanuit het Kruis liep: *“Het pand voor of ten oosten 't eerste verlaat, van de Zuidwoldinger af.”* Dat ging over in *“Het eerste verlaat met de kolk, dat verlaatshuis en de actie op het land daar achter gelegen”*. Het liep door tot *“Het pand boven 't tweede verlaat”*, en *“Dat tweede verlaat met de kolk en het huis”*. We hebben het hier over de hele Hoogeveense Vaart vanaf het Kruis tot en met het tweede verlaat (schutsluis), oftewel: tot en met het gebied rond de monumentale sluis die we nu nog zien aan het eind van de Zuidwolderweg. Dat hele stuk vaart werd vanaf 21 april 1733 eigendom van Schoonhovens Compagnie, een afsplitsing van de Hollandse Compagnie. Schoonhovens Compagnie was eigendom van Gerard van Swieten (1700-1772), beroemd arts in Leiden en vanaf 1745 lijfarts in Wenen van keizerin Maria Theresa van Oostenrijk. Hij is praktisch vergeten in Hoogeveen. De

straat die in De Weide naar hem is vernoemd is meer toeval, omdat men bekende medici zocht, dan dat men toentertijd wist wie hij was voor onze plaats. Hij is wereldberoemd in Oostenrijk, vanwege zijn verdiensten voor de stad Wenen en Oostenrijk.



Gerard van Swieten, omstreeks 1756.

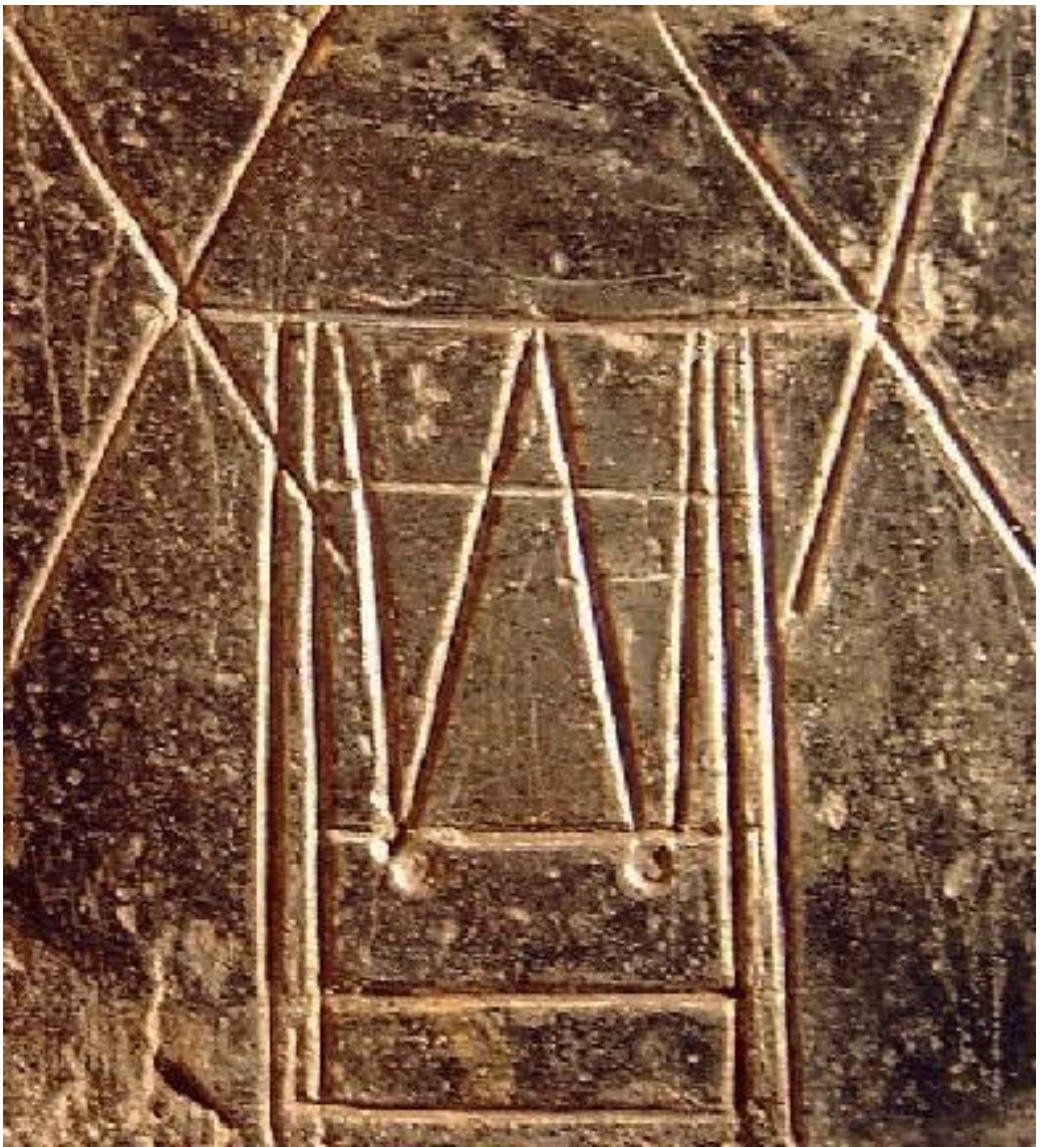
Gerard van Swieten verkocht zijn venen. De 17^e november 1746 meldden schulte Cornelis Steenberg en Borchard Jans Prijs dat ze voor f 5600,- het hele bezit van Gerard van Swieten hadden overgenomen. Het betrof ondergrond, veen, nog op het veld staande turf, akten en kredieten. Onder dat laatste vielen ook de erfpachtsgelden van diverse boerenplaatsjes in het Hollandscheveld. De koop zal al veel eerder zijn geweest, want het ging hier om het betalen van de 40^e penning, een vorm van belasting. Bij het veen- en grondbezit hoorden ook aandelen in de Ritmeestersvenen en delen van de Hoogeveense Vaart. Ze verkochten al snel weer venen en gronden door aan derden, om gezamenlijk een nieuwe Schoonhovens

Compagnie te gaan vormen. Dokter Gerard van Swieten had zijn bezittingen veel te goedkoop van de hand gedaan, zien we als we de bedragen met elkaar vergelijken. Maar hij wilde ervan af. Zijn toekomst lag in Oostenrijk. Opmerkelijk is nu wel dat iedereen die op een terrasje gaat zitten aan het Kruis, kan zeggen: ik ga naar de dokter. Of: ik ga naar Schoonhoven. En dat dus vanwege de opgedrongen verdeling van de vaart. Abraham de Vriese heeft er niet lang 'plezier' van gehad, want hij is anderhalf jaar na de verdeling overleden, in 1735.

Komt nog bij dat de gezamenlijke eigenaren van de gronden en venen op het Hoogeveen niets zagen in individueel beheer van delen van de vaart. Het beheer werd dus overgelaten aan de rentmeester van de Compagnie van 5000 Morgen en aan gezamenlijk aangestelde personen met diverse functies. In die zin veranderde er niet zoveel. De vaart was eigendom van de individuele verveners, dat wel, maar het beheer bleef bij de Compagnie. De Compagnie zetelde waar de rentmeester woonde. Die woonde op diverse plaatsen. Niet alleen in het Compagnieshuis. Dat pand kreeg de naam omdat het eigendom was van de Compagnie, na een faillissement van een rentmeester, niet omdat daar doorlopend een hoofdkantoor was gevestigd. Verder is het ook zeker dat het niet zo was dat van daaruit Hoogeveen doorlopend werd bestuurd, dat gebeurde mede op diverse andere plaatsen, terwijl de Compagnie van 5000 Morgen na 1733 geen algehele grondeigenaar van de plaats of de gemeente Hoogeveen meer was.

Dit alles tot 1851. Toen werd de vaart verkocht aan de Drentsche Kanaal-Maatschappij, samen met het water van de Hoofdsstraat, Noord, het Hollandscheveldse Opgaande en het Zuideropgaande. Het beheer werd gedaan vanuit ieder pand waar de rentmeester van de Compagnie woonde. Ook vanuit het Compagnieshuis, maar ook vanuit andere panden. Dit als inleiding op de hoofdstukken waarin diverse thema's rondom de vaart en de schipperij afzonderlijk zullen worden uitgewerkt.

Hierna een afbeelding uit 1780 van een Hoogeveens verlaat, aan de binnenkant van een 'kniepertiesiezer'. We zien twee bovendeuren, één is omhoog en vastgezet, de tweede hangt in de touwen. Het ging om het verlaat in de Schutstraat, dat een verval had van 6 voet en dan nog een waterdiepte van 2 ½ voet moest kunnen opvangen. De drie deuren moesten samen 2,5 meter water op kunnen vangen. Trekken we de verhoudingen door, dan zien we hier een verlaat in het ijzer uitgewerkt met een breedte van een meter of 3, 3 ½ en opzij palen van plm 5,5 meter. Het 'gat' om door te varen, als de deuren omhoog zaten, was een meter of 3, maar daar stond dan ook nog 75 cm water in. Onder de deuren lag nog een balk, die de palen verbond en voor stevigheid zorgde. De verhoudingen zijn blijkbaar aardig goed uitgewerkt, voor zover een smid met een hamer en een aambeeld dit op kon pakken, want we kennen een concrete maat van de echte verlaten. Het oude verlaat van Veenlust, dat in het begin van de 19^e eeuw werd vernieuwd, mat 3 el 93, oftewel liet schepen door tot een breedte van drie meter 93 centimeter. Dat moet ook de doorgang zijn geweest van de andere verlaten in de vaart naar Meppel. Helaas is er geen duidelijker tekening bewaard gebleven. In publicaties is wel aangegeven dat het 'kniepertiesiezer' waarin we de afbeelding kunnen vinden, eigendom zou zijn geweest van Reinder Pieter Steen, verlaatsman en Baas van de Vaart. Het zou dan gaan om een huwelijkscadeau. Dit op basis van de letters RPS en het getal 1780, beide eveneens in het ijzer te vinden.



Maar Reinder Pieters Steen was al getrouwd in 1777, toen hij en zijn vrouw Albertje Arents van Oosten een kind lieten dopen. En er waren meer schippers met de initialen RPS, als dit ijzer al uit het 18^e eeuwse Hoogeveen afkomstig is.....

In de 40'er jaren van de 19^e eeuw werd een keersluis in de Steenbergerwijk getekend, door ingenieurs van Rijkswaterstaat. Enigszins aangepast komen we tot een tekening van een Hoogeveens verlaat. In de praktijk was ieder verlaat anders, afhankelijk van het verval van het water en wat er was afgesproken over de breedte van de schepen.

Doorsnede

