

VOOR EEN GOEDE AFVAART

SCHIPPERS EN VAARREGELS IN DE 18^E EEUW

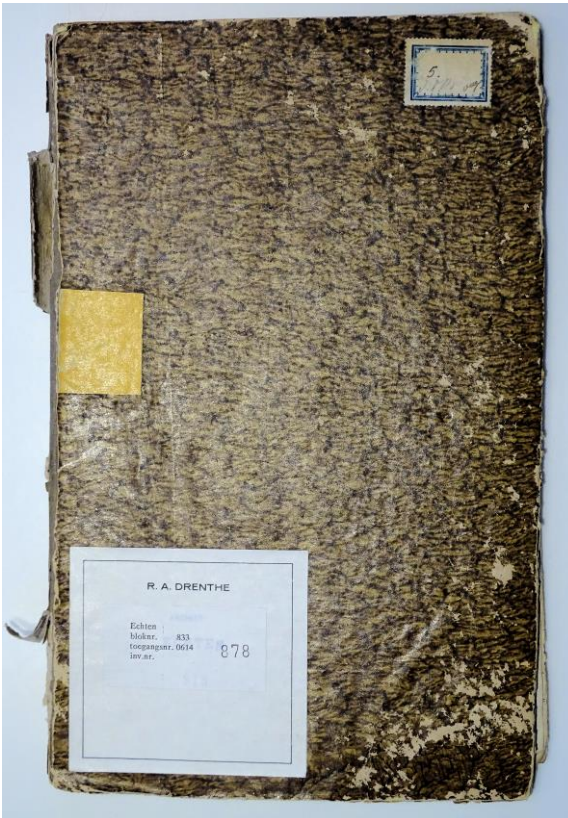
©Albert Metselaar, 2018 albertmetselaar@home.nl

1750 Swarten	
2 ^e vloot	
van anderszjt 60. pramen	
Jacooß Hebeltnis	10-4
Jacooß Jannes	10-1
Hanne Jans pool	10-4
olde grupppe	10-9
Jenke Berens	10-1
arent Jans Metelaer	10-4
albert arens Metelaer	10-1
arent albers Metelaer	10-1
Peter Jacooß	10-4
albert peggeman	10-1
Rayndet Jijmen	10-1
Therik Jijmen	10-1
Roelof Dodevis aufstijte	10-4
Jannes Cuijk	10-4

Registers en notulen, voor de leek lijkt dit niet de spannendste kost. Wie ze leert lezen, en gegevens met elkaar leert combineren, ziet een wereld voor zich open gaan, waarin hij of zij de voorouders weer dichtbij kan ervaren. De oude Hooogeveense vaart en al die pramen, het wordt iets waarmee je je weer persoonlijk verwant begint te voelen. Letterlijk, wanneer je de eigen voorouders in de registers terugziet. Hier zien we voorvader Albert Arents Metselaar over de peilbalk varen, na zijn achterneef Arent Jans Metselaar, en net vooraf aan zijn zoon Arent. Bijna onderaan vaart Roelof Dodevis af, later schoolmeester in de velden en eveneens een van de voorvaderen van de auteur, met een schuit vol zwarte turf.

Voor de economie van Hooogeveen was het van groot belang, dat de afvaart via de Hooogeveense Vaart goed was geregeld. Door die regelingen krijgen we een goed beeld van hoe in de praktijk de schipperij functioneerde. Er zijn heel wat beslissingen genomen en niet alle zullen in de notulenboeken zijn gekomen. De directeuren van de Compagnie van 5000 Morgen en de verveners waren praktische mensen,

die deden wat nodig was, ook als er niet formeel werd vergaderd. Uiteindelijk kwamen de belangrijkste zaken wel weer terug in de besluiten. Uiteindelijk zelfs in een reglement op het afvaren. We gaan ze bij langs, en zien ons meekijken in de natte wereld van de schippers en de verlaatslieden. We richten ons op het varen zelf. Er zijn ook doorlopend besluiten en bekrachtigingen van besluiten geweest, die zich richtten op de administratie ervan. Die laten we voor wat ze zijn. Enkele voorbeelden uit de regelgeving rondom het varen uit de 18^e eeuw, uit de 'comparities', de vergaderingen van de Compagnie van 5000 Morgen:



De notulenboeken waar we deze informatie uit halen, zijn op het oog oude en verwaarloosde banden, waar je van af kunt lezen dat ze veel zijn gebruikt. Ze liggen uit elkaar, er is in geschreven in diverse handschriften, met verouderde schrijfwijzen, er is in gekrast, ga maar door. Toch mogen we al lang blij zijn dat we ze nog hebben. Tot 1774 zijn de notulen van de Compagnie van 5000 Morgen ook nog netjes in banden opgenomen. Daarna zijn er verspreide losse papieren en katernen, waaruit je het beleid moet opmaken. Als er al reglementen zijn gemaakt, zitten ze tussen de notulen. Dit alles is ter inzage in het Drents Archief in Assen. Er zijn geen kosten aan verbonden.

Comparitie 17 mei 1731:

Art. 3 Geresolveerd dat de pramen geladen met hout en heide, bij de vloten zullen afvaren, ten ware de presente heren directeuren mochten goedvinden bij overvloed aan water, toe te staan, dat dezelve in de tussentijd, tussen de 2^e februari en St. Catharine (= 25 november), als turf met vloten zullen mogen afvaren.

Art 4 Dat tot werkelijke schade van de Compagnie en nadeel van de vaart is bevonden, dat er sedert enige tijd op de vaart zijn gebracht pramen die te groot zijn om

met een ander of gelijk bij het schutten in de beschoeiing van een der verlaten te liggen en aldus zoveel water vereisen als twee gemene pramen, zo is geresolveerd dat van zodane pramen betaald zal moeten worden dubbelt lastgeld.

Art 6 Wanneer de pramen volladen over de peilbak zijn gevaren, zal niemand mogen naschuiten, 't zij boven of beneden het eerste verlaat, bij de boete van drie goudgulden boven de ordenairs boete, waarvan de aanbrengrer de derde part zal genieten.

Art 7 Is verstaan dat het op- en afvaartsgeld van waren geen turf zijnde, zal worden betaald aan het elfde verlaat, zullende aan de verlaatsman worden gegeven een instructie waarna dezelve zich zal hebben te reguleren, tot het formeren van welke instructie de heren directeuren worden geautoriseerd.

Art 8. Alle brandschuiten of schuitjes, klein als een ordinaris praam, hebbende zoveel water bij het schutten nodig als een gemene praam, zullen van een vracht heide, zwarte turf, hout en andere waren voor lastgeld betalen twaalf stuivers en van grauwe turf acht stuivers, en dan nog bij 't varen over de balk en langs de gehele vaart, zo in het op- als afvaren, geen preferentie hebben, maar altoos op haar toerbeurten blijven.

(Samenvatting: pramen met hout en heide mogen met de vloten meevaren, als er voldoende water is, tussen 2 februari en 25 november. Pramen met dubbele grote, dus van vier dagwerk turf, moeten ook dubbel afvaartgeld betalen. Er was in 1731 al sprake van deze grote pramen. Wanneer men eenmaal alle pramen over de peilbalk heeft laten varen, mag niemand er meer bij aansluiten, niet meer 'naschuiten'. De boete wordt gedeeld en degene die een ander aangeeft, krijgt een derde van de boete van een goudgulden in de eigen buidel. Als je met iets anders dan turf wilt afvaren, of je wilt iets juist opvaren, naar Hoogeveen brengen, dan betaal je daarvoor het vaargeld bij het elfde verlaat, bij Meppel. Je mag wel wat anders vervoeren, maar je krijgt geen voorrang. Gewoon op je beurt wachten.)

Comparitie 12 juni 1737:

Art. 6 Bij nadere en rijpere overweging van het vierde van de resoluties van der jare 1731: bevonden zijnde dat het zelve niet wel ter executie gesteld veel min het na-deel der participanten in het lastgeld door de vergroting der pramen veroorzaakt kan voorgekomen worden, is nader geresolveerd, de presente directeuren te verzoeken zich over de grote van de Zwolse lasten, en hoeveel der zelve ordinair door een praam kunnen geladen worden, te informeren, en autoriseren wij de presente heren directeuren om daarna het lastgeld der afvarende pramen te reguleren, en de weigerende door rechtsmiddelen, zo nodig, te constringeren.

Art 8 Ten opzichte van het op- en afvaartsgeld, geen turf zijnde, is verstaan, dat het zelve bij het tiende verlaat zal gebeurd worden, en wordt de gezegde verlaatsman wel ernstig belast geen pramen opvarende met waren, voor het betalen van het opvaartsgeld, door te laten, doch alszo het huis te Echten, de Schiphorst en 't Hoogeveen het betalen van het opvaartsgeld niet plichtig zijn, zal de verlaatsman aan dezelve na vertoont bewijs, dat haar vrachten, in de Schiphorst, voor 't Huis te Echten of op 't Hoogeveen ontladen zijn, het betaalde opvaartsgeld restitueren, en

zal ten opzichte van 't Hoogeveen zulks bewezen worden door een briefje van de collecteur van het lastgeld, dat het opvracht binnen het Hoogeveen gebleven is.

Art 17 Over het afvaren van steenpramen en houtpramen is geresolveerd, dat de-zelve op de vaart geen voordeel zullen hebben, met tussen tijden zo lang de pramen bij vloten varen vooraf te mogen varen, maar dat dezelve zullen moeten wachten, tot dat de vlot bij haar komt, om geen water onnodig te verspillen en worden de verlaatslieden bij de boete van een goudgulden voor iedere praam met steen gelast, dezelve, voordat de vloot met turf bij haar komt, niet te laten schutten.

(Samenvatting: Het probleem van de extra grote pramen speelde nog steeds, zonder goeie regeling. De directeuren zouden informeren in Zwolle. Dat is voor dit onderzoek ook gedaan. Een handleiding uit 1822, voor het de turfmaten in Zwolle, Deventer, Kampen en Zwartsluis, gaf aan dat een Zwolse last bestond uit 224 manden turf, gezamenlijk ongeveer 335,90 hectoliter oftewel kubieke meter groot. Een dagwerk turf in Hoogeveen was ongeveer 10.000 turven, met een volume van 82 kubieke meter. Een Hoogeveense praam was 2 dagwerk, maar een praam van een Zwolse last was dus zelfs iets meer dan 2x zoveel, iets meer dan 4 dagwerk. Blijkbaar ging het om pramen volgens dat Zwolse formaat, waar men daar ervaring mee had. Wanneer je wat anders vervoerde dan turf, dan moest je niet meer bij het elfde, maar bij het tiende verlaat betalen. Enkele groepen waren daarvoor vrijgesteld van vaargeld. Als ze terugvoeren, dan kregen ze hun geld terug, als ze een briefje hadden dat hun lading in de genoemde plaatsen was achtergebleven. Wie hout en steen vervoerde, moest wachten op een langsvarende vloot, en daarbij aansluiten. Zo voorkwam men het onnodig verspillen van water. Onverlaten kregen een boete van een goudgulden.)

4 april 1740.

Regelgeving namens de Compagnie op naam van: Jan Baron van Echten Heere tot Echten en Echts Hoogeveen, Brigadier en Kolonel van de Staat der Verenigde Nederlanden.

Van tijd tot tijd geïnformeerd zijnde, dat de respectieve verlaatslieden van de Echtese Vaart niet tegenstaande bevorens geëmaneerde orders van wijlen mijn vader zaliger de Heer Drost R Baron van Echten, als Heer van Echten en van 't Echts Hoogeveen geëmaneerd van de 26^e maart 1704: haar onderstaan des avonds haar aanbevolen panden, sommigen geheel, en sommigen voor 't meeste gedeelte te laten leeglopen van water, en haar schutting naar haar goedvinden te openen, buiten twijfel, om des nachts zorgeloos te kunnen slapen, of ook om de schippers zoveel te langer op hoop van vertering ten haren huize op te houden, door welke manier van doen geheel contrarie haar orders de scheepvaart des zomers bijna gans stof wordt gemaakt, zo is 't dat wij zulks aan alle verlaatslieden wel expres-selijk door dezen komen verbieden en haar te gelasten dat niet buiten speciale last zullen vermogen het water in haar aanbevolen panden lager te laten lopen als op 't uiterste twee voeten, almede om niet hoger als peilwater in haar panden te houden, om de stouwen niet te inunderen, en zorg te dragen dat de stouwen door wegen te maken of mest weg te schuiten niet lager geraakt worden, en ten dien einde zulke die dat mochten bestaan, aan ons te brengen, om daarover gecorrigeerd te worden,

na behoren, bij de poene van twee goudgulden, iedere reise (= keer) bij diegene die ter contrarie dezès zal hebben gedaan, of in de aanbrenging gemankeerd zal hebben, zonder enige connistentie te verbeuren. En worden de opzieners van gemelde vaart wel scherpelijk gelast van tijd tot tijd nauwkeurig te onderzoeken wie deze contrarie zal hebben gedaan, ons dezelve bekend te maken.

Zullende ook geen verlaatslieden bij voorvallende noodzakelijkheid haar water mogen laten lopen voor en alleen aan de naast verlaatsman daarvan kennis zal hebben gegeven, bij die breuk als boven, voor diegene die zulks zal hebben gedaan, als ook die het water toegezonden zal zijn, en zulks aan ons niet bekend zal hebben gemaakt.

Achtum Hoge Echtens Veen.

De 4^e april 1740

J.V. Echten

A.W.Calkoen

(Samenvatting: Er waren verlaatslieden die bewust het water uit het hoger gelegen pand bij hun verlaat weg lieten lopen. Dan wisten ze zeker dat er 's nachts niets kon gebeuren, vandaar de opmerking over de betere nachtrust, maar dan konden ze de schippers ook langer vasthouden. Dat was weer beter voor de omzet van hun herberg. Er werd aangegeven wat de hoogste en de laagste stand mocht zijn.)

Comparitie 16 mei 1753:

Art 3. Wegens nalatigheid van velen om op tijd voor de peilbalk te varen, is goed gevonden kerkespraak te laten doen dat de schippers met de tweede overvaring voor de peilbalk niet vaardig zijn, de zullen moeten blijven liggen tot de volgende vloot.

Art 4. Is geresolveerd dat in de herfst en wintertijd als de pramen anders toch stil moeten liggen, tot gerief van de koopmanschap, met hout, steen of andere koopwaren zal mogen op- en afgevaren worden, als er toch geen gebrek van water zij, en de vaart anderszins daar geen last door lijdt doch buiten die tijd zullen ze volgens vorige resoluties op haar beurt moeten varen.

Art 5. Zal gepubliceerd worden dat dezelve zonder een ander daar voor in de plaats te laten liggen, telkens bij zijn vloot zal moeten afvaren, die daar tegen bevonden wordt gedaan hebben, zal verbeuren twee goudguldens.

(Samenvatting: Men kreeg voorafgaand aan het vertrek van een vloot twee kansen om over de balk te varen. Was je daar niet bij, dan moest je wachten op een andere vloot. Dit zou in de kerk worden afgekondigd. Wanneer in de winter er geen turf meer werd afgevaren, dan zou men met andere waren gebruik mogen maken van de vaart, als er tenminste voldoende water was. Wie een afspraak had over afvaren, zou dat zelf moeten doen, en kon zijn beurt niet aan een ander geven.)

Comparitie 25 juni 1754:

Art 3. Zijnde als van vastgesteld en bepaald dat bij iedere vloot de balk drie toeren zal gehangen worden, en dat alle degene die op de dag van 't balkhangen voor de derde maal niet geladen hebben, zonder onderscheid of conniventie met die ongeladen praam tot de volgende vloot zullen moeten blijven liggen.

Art. 4. Is goedgevonden om de verlaatslieden van 't Hoogeveen tot Meppel wederom te waarschuwen om zorg te dragen dat geen schippers van haar pramen enige stengen of ander opgoed bij 't opvaren onderweegs laten liggen en bij 't afvaren weer meenemen, en zal de rentmeester en baas bij 't balkvaren mede nauw reflecteren of de schippers al haar opgoed bij 't varen over de balk op de praam hebben dan niet, en zal van de misbruiken tijdelijks zo bij de rentmeester en baas als verlaatslieden notitie gehouden, en aan de heren directeuren kennis gegeven worden.

(Blijkbaar was er op de kerkespraak van de vorige vergadering veel kritiek geweest. In plaats van tweemaal, zou er nu driemaal de kans worden gegeven om over de balk te varen. De balk werd in de vaart gehangen. Hij lag er dus niet doorlopend, alleen op die dagen dat men de diepgang kon laten meten. Wanneer je houtwerk van de praam voor Hoogeveen liet liggen, ging laden, en dan over de balk kwam, had je minder diepgang, dan wanneer je het houtwerk bij je had. Dat was dus een truc om meer te kunnen laden. Vervolgens kwam je weer aan de grond te zitten, in de ondiepe vaart, als je onderweg alsnog het houtwerk oplaadde. Dat mocht dus niet, tenzij dit gebeurde voordat je de vaart in kwam, bij Meppel, en het hout ook weer op ging laden als je buiten de vaart was.)

Comparitie 5 juni 1755:

Art 12 Alzo bevonden wordt dat van tijd tot tijd al groter pramen op de vaart varen met turf welke wel tot 3 á 4 lasten turf laden en echter niet meer als voor 2 lasten het lastgeld voldoen, zo is goed gevonden daar op nader te inquireren en bekwame middelen uit te vinden om dat inconvenient weg te nemen en alle pramen naar haar grootte in het laden te doen betalen. Waaromtrent verzocht wordt dat de heren directeuren een plan willen gelieven te formeren tegen de naast komende comparitie, om dan daarop behoorlijk en ten meesten nutte voor de Compagnie achterevolgens het octrooi en art.30 van het reglement over het Hoogeveen in dato de 2^e juli 1664.

(Het reglement op de vaart uit 1664 was al met al nog steeds leidinggevend. Ondanks eerdere pogingen daartoe, waren er nog steeds geen goede maatregelen genomen om mensen met grote pramen evenredig te kunnen laten betalen voor de afvaart van de turf.)

Vervolg van die comparitie van 5 juni 1755:

Art. 1 Is tot beter verstand goedgevonden omtrent het 3^e artikel van de comparitie (van 25 juni 1754) dat het balkvaren voor de derde toer wel is geaccordeerd tot gerief van de achtersten, edoch dat dezelve niet later zal geschieden als op de eerste dag na de tweede overvaring, en dat diegene welke op die dag met zonsondergang niet klaar is om over te varen, tot de volgende vloot moet blijven liggen.

Art 2. Is wederom goedgevonden de schippers te commanderen, en ordonneren, om de ledige en geladen pramen in de opgaanden aan de noord en noordoostkant te moeten leggen, zodat het varen met de pramen, schuiten etc, onbelemmerd blijven, en dat de schippers met de pramen achter elkander zullen moeten blijven liggen, zonder het opgaande dicht te zetten, tot belemmering in 't varen, zullende de nalatigen volgens vorige resolutie worden gestraft.

(Het lijkt erop dat sommige mensen het erop aan lieten komen, en alle rust namen met het laden van de pramen, want ze konden toch wel mee, als ze over de balk voeren als die de derde keer werd opgehangen. Daar werd een stokje voor gestoken. De balk werd wel een derde keer gelegd, maar de dag na de tweede keer. Als men er niet was bij zonsondergang, dan bleef men maar wachten tot de volgende vloot. Er waren 'parkeerregels' in de opgaanden en de vaart. Alleen aanleggen op de noord- en noordoostzijde van het opgaande. Dat laatste gold voor de Wolfsbos.)

Comparitie van 7 maart 1758:

Art. 5 Wanneer de heren directeuren, waar aan tijdelijk kennis geven en waarvan permissie verzocht moet worden, oordelen geen nadeel aan het water te wezen, zal iemand koopmanswaren op of af willende varen, zulks met permissie van de directeuren mogen doen, mede daartoe een praam of schuit van de vloot (wiens toer het niet is turf te varen) te gebruiken en een gulden afvaartsgeld en inschuttende het inschutgeld te betalen.

Artikel 7: Is goedgevonden dat ieder zijn vaartuigen die niet gewoon op Hoogeveen varen op de herfst in het Hoogeveen opleggen en met turf beladen in het voorjaar zo gauw mogelijk wegvaren, mag mits een gulden voor dat voorrecht, boven het ordinair lastgeld betalende. En niet aan de markt tot de sluis verkopende of uit lossende, bij poene dat inkomstig van gemelde privilegie gepriviveerd zal zijn in cas daartegen door iemand aangegaan mocht worden, en dat het iedere praam tot de eerste vloot behorende en met turf voorwinters geladen hebbende of met afvaren gereed zijnde vrij zal staan met de eerst gemelde pramen mede weg te mogen varen bij loting.

Art 8. Dat degene welke buiten gevaren hebbende wederom in het Hoogeveen komt wanneer niet meer als 40 pramen van de nieuwe vloot voor zich heeft zal vermogen zijn vloot te behouden, zonder een halve reis te verliezen, doch meer als 40 voor zich hebbende zal hij de halve reis absoluut verliezen.

Art 9. Dat tussen het balkvaren van de laatste en op een na de laatste toeren van een vloot een dag tussen beiden vrij zijn zal.

artikel 11: Nog is goed gevonden dat de eerstgeladen pramen van den vloot maar een dag alleen zullen schutten en dat de ledige pramen de tweede dag voort zullen beginnen tegen de geladene in te schutten.

(Samenvatting: in artikel 5 geeft men de Hoogeveense kooplieden toestemming om zelf met een praam koopwaar op of af te laten varen, buiten de vaarten van de officiële veerschippers om. Mits er voldoende water is, en dit ter beoordeling van de directeuren. Let wel, dit is altijd in meervoud, de Van Echtens zijn niet bevoegd om alleen te oordelen, het college beslist. In de 7^e artikel lezen we dat het voor begon te komen dat schippers van elders in Hoogeveen bleven overwinteren. Het artikel regelde de afvaart voor die schippers, bij de eerste vloot, en de kosten voor het overwinteren. Men mocht de turf echter niet op Zwartsluis verkopen. Zou men dat wel doen, dan verloor men het privilege om te mogen overwinteren op Hoogeveen. Het 8^e artikel regelde het opvaren van schepen vanaf Meppel. Het ging dan blijkbaar over schepen die niet in de vloot meevoeren, maar gebruik wilden maken van het dalen en stijgen van de panden van de vaart, om alvast omhoog te komen. Zolang er nog 40 pramen van een nieuwe vloot aan het afvaren waren, mocht men

stukje bij beetje al opvaren, met het stijgen van de panden van de vaart mee. Wanneer er minder dan 40 pramen waren, dan moest men blijven liggen en wachten op de terugkerende vloot. Artikel 9 ging voor de zoveelste keer over de laatste mogelijkheid om over de balk te varen, en meegaan in de vertrekkende vloot. Om mensen toch ietsje meer tijd te geven, werd de derde en laatste keer een dag na de tweede keer gehouden. Niet meer direct de dag erop, zoals in 1755 was beslist.)

In 1759 besloot de Compagnie diverse afzonderlijke artikelen onder te brengen in een vaarreglement, waardoor een ieder overzichtelijk zou hebben wat wel en wat niet te doen, rondom het varen van de vloten. Dit was een aanvulling op het reglement van 1664. Ook dat bleef nog in werking. We vinden het vaarreglement terug in de notulen van de 23^e oktober 1759:

REGLEMENT VAN HET VAREN

Art. 1.

Te varen bij vloten zoals men nu gewoon is te doen, van 230 tot 250 pramen, ingesloten door diegenen welke eerst beladen zijn, zonder onderscheid van pramen, inmiddels de andere in het veen zijnde of bijkomende pramen weer te laten beladen, doch met het afzenden van dezelve omtrent tot het zelve getal te wachten tot dat de afzijnde vloot op 50 of 60 pramen zijn verkocht. Om de klad in de turf te verhoeden en tegelijk de markt aan de Sluis niet ledig te doen zijn. Waarvan de factours tijdelijks kennis moeten geven aan de heren directeuren, kunnende tegen de afvarende tweede vloot de ledige opkomende pramen van de eerste vloot en zo vervolgens worden ingelaten.

(Het afvaren van een vloot werd gestuurd door de verkoopcijfers van de turf van de vorige vloot. Ging dat niet snel genoeg, dan werd een nieuwe vloot uitgesteld. Dit maakt duidelijk dat er een regelmatig briefverkeer moet zijn geweest tussen de turf-makelaar in Zwartsluis en de functionarissen van de Compagnie in Hoogeveen. De grote aantallen pramen werden ook daadwerkelijk aangetroffen in de bewaard gebleven registers van de peilbalk. Tussen die peilbalk en het eerste verlaat, het Veeneschut, lag 1300 meter vaarwater. Hoe kon men al die pramen daar kwijt? Het moet er dubbeldik vol hebben gelegen, van de balk tot het schut.)

Art 2.

Na Allerheiligen als er water genoeg is, zullen door de heren directeuren alle weken gelijk eertijds geschied is, 25, 50 of meer of minder pramen afgezonden mogen worden, zulks te reguleren na de aftrek die er aan de Sluis is.

Art 3.

In de voortijd ,als de pramen wederom beginnen te varen, zullen alle pramen zonder onderscheid loten, en na de anderen in een vloot afvaren, zullen de ledige op-

komende pramen van die vloot ook weer mogen laden, doch niet afgezonden worden ten getalle van 230 tot 250 ingesloten, voor en alleen de afgezondende vloot tot op 50 of 60 vrachten na zijn verkocht, gelijk art. 1 is gezegd.

Art 4.

Edoch de presente heren directeuren worden mits dezen geautoriseerd, om de afvarende vloot te mogen vergroten, verkleinen en (ver)tragen of schielijker af te zenden, na bevinding van zaken, ten nutte van het gemeen, en na gelegenheid van veel of weinig water. Ook zullen gemelde directeuren vermogen om een buitenschipper wanneer in 't veen komt permissie te verlenen om vooraf in de afgaande vloot te mogen varen.

(Het begint al met al een bijzonder reglement te worden. Meestal moeten we reglementen opvatten als een soort protocol, waarvan alleen bij uitzonderingen wordt afgeweken. Dit reglement geeft wel wat hoofdlijnen aan, maar de belangrijkste gedachte in de tekst is: de directeuren moeten na bevind van zaken doen wat nodig is. Dit in overeenstemming met het al dan niet bloeien van de handel in Zwartsluis.)

Art 5.

Ten opzichte van het balkvaren wordt het 3^e artikel van de comparitie van 25 juni 1754 en ten aanzien van het inschutten der ledige pramen tegen de vollen bij het eerste verlaat het 11^e artikel van de comparitie de 7^e maart 1758 gehereerd, ten ware aan de rentmeester des anderen daags een schelling per praam, voor dezelfs moeite van 't balkhangen voor de vierde maalwerde betaald van diegene, welke des avonds tevoren te laat kwamen.

Art 6.

De heren directeuren worden geautoriseerd om ten eerste met die van Zuidwolde en verder te spreken, tot het innen van rekeningen over 't Mallegat Schut, en voorts bij provisie wederom in te willigen een stuiver van de afvarende vrachten tot onderhoud te betalen tot wederophouden toe wanneer geoordeeld zal worden wederom genoegzaam in voorraad te zijn.

Art 7.

Tot directeuren zijn nevens zijn H.W.geb.Gestr. de Heer R. van Echten tot Echten als perpotueel en opperdirecteur, wederom ingekozen uit de Adellijke Compagnie, Zijn Hooggeboren De Heer Grave A.D. van Stirum, en de Heer Scholtes E. Beuker, en uit de Hollandse Compagnie De Heer Schulte C. Steenberg en Coert Alberts Winkel.

Actum Echts Hoogeveen Ut Supra (23 oktober 1759).

R. V. Echten
A. v. Echten
C.Steenbergen 1759

A D Graeff van Stirum
F.C.de Vriese Eccl.Hoogeveen
H.J.Carsten 1759

E.Beuker
H.J.Calkoen 1759
J.P.Leffers
Arent Reijnders (van Oosten)
Coert Albers Winkel

H.Ockens 1759
Warner Steenberghe

Aanvullingen daarop:

Comparitie 24 januari 1764:

Art. 12 Wanneer een schipper met een geladen turfvracht buiten de gewone tijd van balkvaren, over de balk wil, zal de rentmeester voor zulk een schipper de balk mogen hangen, als daarvoor 2 stuivers aan de rentmeester wil betalen.

(Oftewel: na veel discussie, uitgestreken over lange jaren, werd de mogelijkheid gegeven om toch nog na de gewone dagen van het balkvaren over de peilbalk te kunnen varen. Zo kon de laatste laatkomer toch nog mee met de vloot. Maar dan moest hij wel extra kosten betalen.)

Comparitie 19 januari 1773:

Art. 3 Dat de schippers bij de bruggen, zowel als bij de verlaten, zullen moeten strijken, ter plaatse zij een paal of teken aantreffen, zowel in 't veen als op de vaart, zo te verstaan dat het zeil moet gestreken wezen, voordat het vaartuig bij de paal is, bij de boete van een goudgulden, telkens te verbeuren.

(Dit laatste kwam later nog diverse malen terug in afzonderlijke reglementen.)

In 1783 kwam er een nieuw reglement voor de Hoogeveense Vaart. Dit betekende niet het buiten gebruik stellen van de oude reglementen. Het nieuwe reglement miste bepalingen uit oudere reglementen, die nog gewoon van kracht bleven. We kunnen dit reglement dan ook zien als een poging van Drost en Gedeputeerden en de directeurs van de Compagnie van 5000 Morgen om de vaart structureel te verbeteren. Dit met in achtneming van diverse oudere vaarregels.

(1)

REGLEMENT

O P D E

HOGEEVEENSCH E VAART.

Droft en Gedeputeerde Sta-

ten der Landschap Drenthe, hebben inge-
volge van, en ter voldoeninge aan de re-
solutie van de Heeren Ridderfchap en Ey-
generfdens van den jongftleden Landsdag,
op den voet van het rapport op den Lands-
dag van den jaare 1780 uitgebragt, en al-
daar geapprobeert, gearresteert en vastge-
fteld het navolgende generale Reglement,
opzigtelyk de Hogeveenfche vaart, waar na
Directeuren en Participanten van 't Echts
Hogeveen, benevens de Verlaatsmeesters,
Schipppers en alle die geene, welke eenig
gebruik van voorsch. vaart begeren te ma-
ken, mitsgaders de angelanden an die
vaart, tot vermeerdering van den bloey der
Colonie, verbetering van defecten, redres-

A

fe

fe van misbruiken , en wegneminge van veelvuldige herhaalde klagten , inkomstig zullen moeten reguleren.

ART. 1.

De Hoofd en mede Directeuren van de algemeene Compagnie zullen de nodige ordre moeten stellen , dat de Vallaten op de oude vaart , of beneden de Echts Moolen , uiterlyk voor den 1 Nov. 1784 werden gesteld , en inkomstig onderhouden , op den gemiddelden peil , tusschen de Meppeler Sluis , en het zogenaemde Mallegats schut (zynde agt duim onder de tegenswoordige Sluisdeuren van de Meppeler Sluis) van Vallaat tot Vallaat conform het peilkaartje , in de gedrukte stukken des huises Echten geinsereert , opklimmende zodanig , dat met het Vallaat No. 5 of het zogenaemde Arent Coops Vallaat niet hoger dan in alles 18 voet 1 duim , boven dien vastgestelden gemiddelden peil werde geschut : zullende ten dien einde deese juiste peil , by alle de Vallaten op de oude vaart , door een zichtbaar merkte-

teken van een koperen nagel, voor ieder een, ten allen tyden, kenbaar worden gesteld; waar toe des Landschaps Ingenieur en Landmeeter L. Grevylink word geauthoriseert.

ART. 2.

Als mede dat na de bovenpeil de boven drempels 5 voet, en naar de beneden peil de beneden drempels ten minsten drie voeten diep moeten gelegd en onderhouden worden, op dat de gelaedene praemen te gemakkelyker kunnen afvaeren, en om daar door by overstroming van het oude diep den afloop des waters te bevorderen.

ART. 3.

Wyders zullen Hoofd en mede Directeuren de vereischte ordre moeten stellen, dat de vaart in 't Generaal, binnen den voorsch. tyd, tot bevordering van hun eigen en der angelanden belang, van Vallaat tot Vallaat,

op een diepte van vier voeten onder den vastgestelden peil, werde gegraven en onderhouden, in den bodem twintig voeten wyd.

ART. 4.

Wordende Hoofd en mede Directeuren mitz dezen gequalificeert, en gelaft, om in cas nalatigheid, na den voorsch. tyd, het een en ander ten koste der zuimagtigen ten effecte te doen stellen.

ART. 5.

Verbiedende nadrukkelyk, dat niemand, 'tzy Verlaatsmeesters, Schippers of anderen, onder enig prætext, of door eenig hulpmiddel, het water bovens desen sigtbaren vastgestelden peil zullen mogen opdringen, by een boete van tien G-Gls. en daar en boven casatie van de Verlaatsmeesters en verbod voor de Schipperen om geduurende ses weeken de vaart niet te mogen gebruiken.

ART.

ART. 6.

Dat, ter meerdere voorkominge van te vreesene overstromingen, de Participanten zullen verplicht zyn, hunne vaart te voorzien van behoorlyke stouwen, ter hoogte van anderhalve voet boven het peilwater, en ter breedte van ses voeten, alles Drentsche maate: En zullen de angelanden gehouden zyn agter deesse ses voeten stouwe, dezelve an te vullen, ter plaatse daar een weg is op ander halve roede, en alwaar geen weg is op een roede, breedte, binnen welke distantie geen afgraving of beplantinge met hout zal mogen geschieden, dog Participanten en angelanden hier aan niet voldoende, zullen verbeuren ieder vyf G-Gls.

ART. 7.

Zullende die stouwe ter vermyding van de afkabeling der landen en verwyding der vaart, zo na mogelyk moeten gelegd worden op vaartswalle, en glojende oplopen by de boete van een Golt-Gulden.

ART. 8.

Dat het hout het welke door de angelanden na het verbot van den 14 July 1745 op de vaart, ter plaatse alwaar een weg is, binnen een distantie van anderhalve roede, en daar geen weg is binnen de distantie van een roede breedte, bylangs de vaart, zonder tydverzuim door dezelve zal moeten worden geremoveert, by de boete van een Golt-gulden: En het overige het welk reets voor dien tyd aldaar is geplant geweest, door de eigenaren, byaldien het zelve zelfs niet mogten willen removeren, na een redelyke taxatie an de Participanten moeten worden afgestaan, om daer door in de Scheepvaart niet langer te worden belemmert, zullende binnen voorsch. distantie de angelanden de grond op de vaart met hout inkomstig niet wederom mogen beplanten, by de boete van vyf Gold-guldens.

ART. 9.

Dat de angelanden door het plaatsen van jukken of rikken op de kaden den loop van
hun

hun vhee uit het eene land in het ander wel mogen beletten, dog op een wyse, dat daar door an de Participanten de occasie niet werde benomen om, door ommegangen, om, of door de jukken of rikken, de communicatie van een voetpad langs hun ses voeten stouwen open te houden, by de boete van een Golt-gulden.

ART. 10.

Dat de angelanden op de vaart alwaar geen wegen zyn, begerende te losfen en laden, gehouden zullen zyn, om hout, steen, turf, heide, takkeboschen en diergelyke, op een distantie, van ten minsten, ses voeten van diepswalle, ordentelyk te moeten opzetten of leggen, zonder de wallen of stouwen te beschadigen, by een boete van een Gold-gulden.

ART. 11.

Zullende alleenlyk de mist, ter plaatse alwaar zulks zonder hinder van wegen kan geschieden,

den, op de stouwe den tyd van ses weeken mogen blyven leggen, mits drie voeten schoon wal latende, en zullen geen mestoevers diepwaarts in binnen de stouwen tot vernauwing van het vaarwater worden gedooft by de boete van twee Golt-guldens.

ART. 12.

By het afbrengen der mist van de stouwen zal de grond niet mogen worden afgesteken en verlaagt of beschadigt, by de boete van twee Golt-guldens.

ART. 13.

De angelanden zullen ten allen tyden hunne los en laadplaetsen ten hunnen kosten in goeden staat, 't zy met een beschojinge of anders moeten onderhouden, by de boete van twee Golt-guldens.

ART. 14.

Ter plaatzen alwaar de oude stouwen no-
toir gedeeltelyk in de vaart mogten verspoeld
zyn,

zyn , en daar door de publyke passage anmerkelyk vernauwt, zullen voor den 1 Nov. 1784. wederom uit de Vaart moeten worden opgemaakt, by de boete van twee Golt-Guldens.

ART. 15.

Terwyl daar en tegens tusschen het vierde en vyfde verlaat , an de zuid zyde , tegens het Land van Albert Roelofs en Jan Geerts Clooster , de dyk ten deele notoir in het land vergraven zynde, door gemelde Angelanden , binnen voorsch: tyd , wederom zal moeten worden verbreed , by de boete van twee Golt-Guldens.

ART. 16.

Dat de Angelanden , als van ouds , zullen geregtigt blyven , om , in tyden van droogte , het benodigde water tot drenking van hun vhee , dog niet anders dan door pompen of

B

zy-

zylen met bekwame scheutels of kleppen voorsien te mogen aftappen, mits het zelve door vaste en digtgeslotene dammen in de Slooden zorgvuldig bewarende, en verbieden wel expresfelyk het aftappen van overtollig water, meerder dan tot voorsch. gebruik nodig is, als meede om het zelve te verspillen, of elders na andere reviertjes uit te lossen, zullende de overtreders op de eerste bewyslyke anklagte hebben verbroken, voor de eerste reise tien Golt-guldens, voor de tweede reise dubbelt, en by verdere overtreding na exigentie van zaken arbitrair gestraft worden.

ART. 17.

Ter voorkoming van gestadige afkabbeling der oevers en groenlanden, en verwyding der Vaart, beide voor de Participanten en Angelanden ten hoogsten nadelig, zal naar vereisch van zaken van tyd tot tyd order gesteld worden, op het zetten van hoofden, kribben paal en tuinwerk, ter plaats en alwaar zulks telkens bevonden zal worden nodig en dien-

dienftig te zyn , als meede dat de oevers der Vaart met Calmus of diergelyke worden bevestigd.

ART. 18.

Byaldien de Vaart en Vallaten op de Art. 1: 2. en 3. bepaalde diepte en peil , als meede de ftouwen op de in Art. 6. bepaalde hoogte gebragt en onderhouden worden , zal het aan de Vallaatsmeesteren inkomftig vryftaan , by andrang van ftromend water , door het zetten van een plank op het valfchut , of eenig ander balancerende middel , het in en uitschutten der praemen naar den aart defer ftromende riviere te mogen faciliteren , mits het zelve niet werde misbruikt om het water tegens den inhoud van dit Reglement , bovens den vaftgeftelden ftigbaren peil op te fchutten , by pœne als Art. 5. gemeld.

ART. 19.

En om den effeete van dit Reglement te erlangen , word mits dezen de Landschryver in der tyd geauthorifeert , om tydelyks op requifitie van de geintresfeerdens , na vooraftgaande

kerkensprake, de vereischte visitatie en schouwe van Vaart, Vallaten, Stouwen en den anleve van dien te doen, onverminderd de domestique directie en schouwe als van ouds.

ART. 20.

En zullen alle quæstien over de executie van dit Reglement ontstaande, by het Collegie van de Heeren Drost en Gedeputeerden, en, in cas d'appel by de Heeren Staten zelve worden gedecideert.

Aldus gedaan en gearresteert op den ordinarissen Regtdag gehouden binnen Assen den 12 Augustus 1783.

G: W: VAN DER FELTZ ^{Vt.}

Ter ordonn: van Welgem: Heeren

C. W. ELLENTS.

1783.