

VEREN OP HET VEEN

HET EERSTE OPENBAAR VERVOER

©Albert Metselaar, Hoogeveen 2015 albertmetselaar@home.nl



In 1908 werd de ansichtkaart gepost waarop we bovenstaande gebouwen vinden. De tramrails liggen er al. De foto zal hooguit twee jaar later zijn gemaakt. We zien daarop de panden die in de 18^e eeuw werden bewoond en bestierd door Hendrik Geerts Hofman (links) en Jacob Jannes Sempel, degenen die toen een veerdienst op Meppel leidden. Het pand van Jacob Jannes Sempel is op de foto ook weer in gebruik bij een 'veer', maar nu op de rails. Het is het wachtlokaal van de tram tussen Hoogeveen en Dedemsvaart. Voor zover er bij het maken van de foto nog iets herkenbaars was aan de panden. Geert Hofman, nazaat van de veerbaas, bood het pand links te koop aan in de Provinciale Drentsche en Asser Courant van 16 december 1823: *"Geert Hofman van het Hoogeveen, is voornemens door de ondergetekende notaris, op voordelige conditiën, publiek te verkopen: 1. Een huis, waarbij drie schuren en een tuin daarachter, staande en gelegen te Hoogeveen, over de zo-*



Het Haagje, rond 1900. Enkele jaren later was de bebouwing al flink veranderd. We zien de bomen in twee jaargetijden. De sfeer van de foto's is die van de tweede helft van de 18^e eeuw. Dat was de periode dat Hendrik Geerts Hofman (tapper en logementhouder) en Jacob Jannes Sempel (winkelier) samen een trekschuitenveer onderhielden. Hun panden stonden bij de brug, in de huizenrij rechts, achter de derde schoorsteen zogezegd.



zogenaamde Hofmansbrug, waarin sedert onheugelijke jaren met goed succes een logement en tapperij is gehouden, en nog wordt gecontinueerd. 2. Zes stukken groenland, te samen groot ruim drie bunders, gelegen n de nabijheid van het voornoemde huis.” De verkoop was op 3 januari 1824. Rechts van het wachtlokaal stond in de 18^e eeuw een lage, dubbele arbeiderswoning. In dat deel ervan waar nu de dame voor de deur staat, woonde toentertijd Albert Arents Metselaar (1706-1772). Die woning is echter op de foto al onherkenbaar veranderd. Nu herkennen we ook niets meer terug van de andere woningen. We verdiepen ons in de oudste geschiedenis van het veer op Meppel, en gaan verder waar Hofman en Sempel al waren gestopt.....

De groeiende veenkolonie op het Hooge Veer had behoefte aan aangevoerde waren, terwijl de bevolking ook mogelijkheden nodig had om zaken vanaf het Hooge Veer af te voeren. Dat kon via de vele schippers, maar die hadden hun handen vaak vol aan de turf. Veel brieven werden er nog niet gestuurd, maar als dat wel gebeurde, wie bezorgde dan de post? Wanneer mensen een bezoek wilden brengen aan het Hoogeveer, en men had een beetje meer geld dan de arbeiders, dan was vervoer met een dak erboven zeer gewenst. Oftewel: er groeide een markt voor een veerschipper. Iemand die zorgde voor geregeld vervoer en een geregeld systeem daarvoor. Voor een geregelde doorgang van personen en goederen was de aansluiting op veerschuiten of een postkoets elders van belang. Daarvoor was het nodig dat er een veerschuit op vaste dagen en tijden vanaf het Hooge Veer naar Meppel zou varen, en terug. De eerste veerschipper die we kennen is Sijtse Oeges. Hij kreeg op 4 februari 1659 toestemming van Johan van Echten om als veerschipper te varen. We lezen in de toen afgegeven verklaring:

“Ik Jan van Echten Heer tot Echten en Hoogeveen, mede gedeputeerde staat der Landschap Drenthe etc. consenteer mits dezen Sijske Oeges dat hij alle weken des woensdags 's morgens met een veerschuit van 't Hooge Veer op Meppel mag varen, met alle zodanige afvarende goederen als hem de inwoners op 't Hooge Veer of van elders zouden mogen medegeven, en zo van gelijken des donderdags wederom van Meppel naar boven, en op dat gemelde Sijske door de verlaten of de verlaatslieden geen verhindering moge hebben, zo worden mits dezen de verlaatslieden in genere gelast meergemelde veerman door te laten varen. Dit alles bij provisie en nadere order heb ik dezen doen geven en met eigener hand geondertekend. Actum Echten deze 4 februari 1659. J van Echten.”

Nadat de veerdiensten van Sijtse Oeges tot stilstand waren gekomen was er sprake van ongeregelde veerschippers en veerschuiten, die op- en afvoeren als het hen uitkwam, ook als dat ten nadele was van de Hoogeveense Vaart. In 1707 besloot Roelof van Echten II tot een nieuwe en uitvoeriger regeling. We lezen:

“Alzo sedert enige jaren deze en gene zich hebben laten employeren met veerschuitjes waren en koopmanschappen van en naar het Hooge Echts Veene op en af te varen, 't welk zich zelfs wel tot grote dienst van de ingezetenen was strekende, maar geconsideerd dat daar de veelvuldige misbruiken en onordelijkheden bij deze veerschippers gecommiteerd wordende, grote en merkelijke schade aan

de vaart en de op en afvarende turfpramen werd geducauseerd, zo is het dat wij daar tegen willen voorzien en niet te min ook het interesse dienst en commoditeit der ingezetenen 't welk voor haar door deze veerschuitjes staat te resulteren, naar vermogen willende bevorderen, geresolveerd zijn geworden tot veerschipperen op de Echtense vaart met exclusie van anderen, welke hiertoe geen diergelijk consent hebben geobtineerd, bij provisie aan te stellen Jan Hendrik Gasten en Jan Wolters om met haar schuitjes de Echtense Vaart allerlei soorten van waren en koopmanschappen op en af te varen en dezelve dit navolgende reglement tot voorkoming van alle confusien en onordentelijkheden voor te schrijven, om bij haar puntelijk geobserveerd te worden.

Ten 1^e zullen de veerlieden wanneer met de vloot komen op of af te varen, mogen voorschutten zonder naar haar orde of toerbeurt te wachten. Zullen niet te min niet vermogen te schutten of door te varen, zonder kennis of consent der verlaatslieden bij de poene van twee goudgulden.

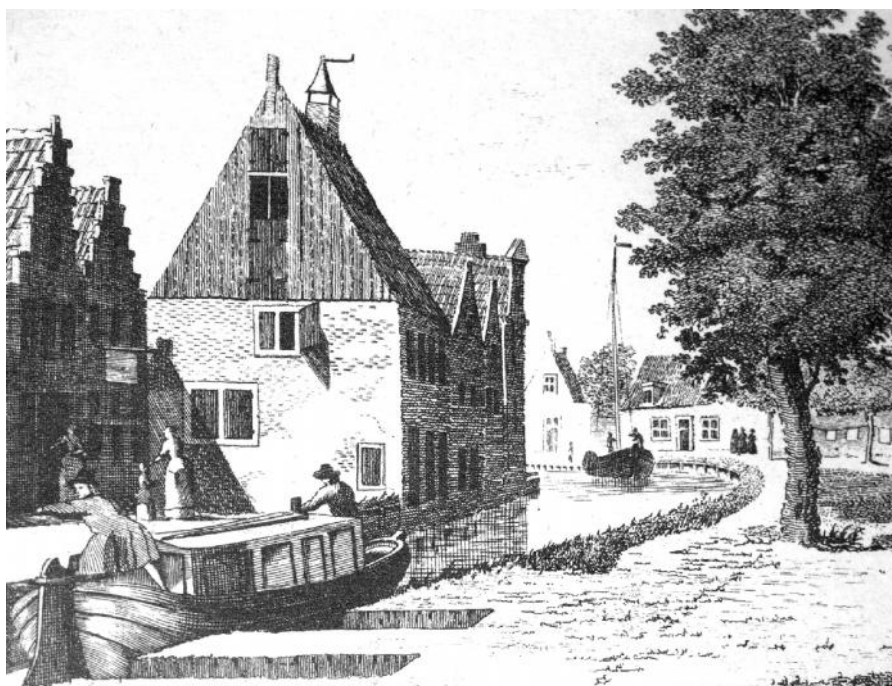
Zullen ook wanneer zij op of afvaren niet verder met haar schuitjes mogen avanceren als het water dat in de respective panden word gevonden zal kunnen toelaten, zonder enig water tot haar dienst te mogen laten aflossen bij de poene van twee goudgulden. Doch bij abundantie van water of ingeval daardoor geen incommoditeit aan de vaart staat gecauseerd te worden, zal het staan tot directie van de opziener der vaart in der tijd aan deze veerschuitjes enig water tot haar op of afvaart te verlenen.

De opziener der vaart zal gehouden wezen deze striktelijk te doen observeren en nakomen en de contraventeurs aan cas ten eerste bekend te maken en zal dezelve aan niemand anders het recht van voorschutten, maar gehouden zijn zulks te beletten zodanig dat onder haar toerbeurten zullen moeten houden bij de poene van twee goudgulden bij haar te verbeuren.

Dezen alzo ten dienste van het gemeen bij ons edoch onder onze revocatie ampliatie of correctie, zoals wij tijdelijk zullen bevinden te behoren afgegeven, op het Echtens Veene de 21 januari 1707. R. van Echten tot Echten"

Onder deze verklaring vinden we aantekeningen waaruit blijkt dat Jan Wolters over de opeenvolgende jaren 1707-1713 bevoegd bleef om met veerschuitjes te varen. Hij moest daarvoor jaarlijks f 40,-,- betalen. Dat lukte blijkbaar niet altijd ineens, zodat hij dat in 1710 deed in drie termijnen van f 13,7,-. Daarna was Jan Alberts Booij veerschipper. Hij betaalde 21 januari 1721 met terugwerkende kracht voor de jaren 1714 en 1715, f 26,-,- per jaar. De volgende veerschipper uit dit archiefstuk is Boele Jacobs. *"Boele Jacobs is neffens Neeltjen in 't veer aangesteld den 8 oktober 1731"* lezen we. Neeltje Alberts was de weduwe van Jan Hendriks Gest, Gasten of Gersten. Boele Jacobs heette voluit Boele Jacobs Sempel. Boele werd aangesteld omdat Jan Alberts Booij toen net overleden was. Boele bleef varen en Neeltje ook. Hoogeveen had dus al die jaren twee veerschippers om de verbinding tussen Hoogeveen en Meppel te onderhouden. *"Den 21 januari 1738 heeft Neeltjen hier op betaald somma f 20,-,-"* is de laatste notitie op dit stuk. Uit de stukken blijkt dat het

reglement van 1707 al die jaren gewoon van toepassing bleef. De teksten vragen om nadere analyse. In de verklaring die Sijtse Oeges in 1659 meekreeg konden we lezen: *"....dat gemelde Sijске door de verlaten of de verlaatslieden geen verhindering moge hebben, zo worden mits dezen de verlaatslieden in genere gelast meergemelde veerman door te laten varen."* Waarom kregen de verlaatslieden opdracht om Sijtse Oeges direct door te laten? Waarom zouden ze hem hinderen? Bij een vaart met sluizen met twee stel deuren is deze opdracht moeilijk te verklaren. In de ondiepe Hooge-veensche Vaart met zijn kleine sluizen zou er bij het doorlaten van een schip slechts weinig water verloren gaan. Het werd al snel weer aangevuld door de grote veengebieden oostelijk daarvan: grote sponsen die langzaam aan het leeglopen waren. Uitgaand van een vaart met verlaten met één enkele valdeur of één enkel stel deuren is de opdracht volkomen duidelijk. Voor doorvaart van de veerschuit zou een geheel pand van waterniveau veranderen. Dat betekende veel waterverlies. Dat deed men alleen voor vloten, groepen pramen die gezamenlijk afvoeren. Dit om te voorkomen dat het waterpijl te ver zou zakken en de vloten turfpramen stil zouden komen te liggen. Sijtse Oeges kreeg toestemming om eventueel alleen af te varen, ongehinderd, al moest alleen voor zijn veerschuit een pand aangepast worden. Dat hij op woensdag naar Meppel voer, zorgde voor de mogelijkheid om goederen van het Hoogeveen op de Meppeler markt (donderdag) te koop aan te bieden.



De aankomst van de Hoogeveense beurtschipper in Meppel, 18^e eeuw.

In het reglement van 1707 vinden we eveneens opmerkelijke gedeelten. We lezen dat door de ongeregelde veerschuiten *“....grote en merkelijke schade aan de vaart en de op en afvarende turfpramen werd geducauseerd”*. Nadat Sijtse Oeges was gestopt was er blijkbaar geen vast patroon meer in de veerdiensten van zijn opvolgers. Wanneer iedere veerschipper onbeperkt kon op en afvaren zou de vaart veel water verliezen, uitgaande van een vaart met verlaten met een enkele valdeur. *“Grote en merkelijke schade”* dus, waterschade, waterverlies. De vloten met turfpramen zouden moeten wachten tot er weer voldoende water in de panden was gestroomd, voor ze hun lading naar de turfmarkt konden brengen. Dat betekende extra wachttijd, minder handel en loonschade. Het reglement van 1707 was dan ook bedoeld om de veerdiensten tot twee te beperken, en daarmee tevens schade voor de turfschippers te voorkomen. De doorvaart was niet onbeperkt. Het kon gebeuren dat de opzichter van de vaart van mening was dat er zo weinig water in een pand was, dat men tijdelijk stil moest blijven liggen. Zelf water toevoegen was verboden en leverde een boete op.

De regelmatige veerdiensten op Meppel gingen teloor in het midden van de 18^e eeuw. Er werd een nieuwe start gemaakt in 1758. Jan van der Veen Azn. kende de geschiedenis ervan en tekende ons de ontwikkeling in zijn boekje over Hoogeveen uit 1873. We lezen: *“t Was in het midden der laatstvorige eeuw, dat men er bedacht op werd, om langs de Hoogeveense Vaart een geregelde wekelijkse correspondentie met Meppel te openen. Tot dat einde werd in een op de 7^e maart 1758 gehouden vergadering van Hoofdparticipanten besloten tot het aanleggen van een veerschuit, die eenmaal per week tussen gemelde plaatsen heen en terug zou varen, op welk besluit een spoedige uitvoering volgde. Gelijk er dikwijls bij 't ondernemen van deze of gene zaak al ras, nadat zij haar beslag heeft genomen, behoefte ontstaat om haar uit te breiden, zo was dit ook heir het geval. Weldra werd er een tweede veerschuit in dienst gesteld, waardoor de bedoelde communicatie nu tweemaal per week plaats had. Deze veerschuiten, hoofdzakelijk ingericht voor 't vervoer van goederen, voorzagen gedurig bijna een eeuw in de dienst tussen Hoogeveen en Meppel, en volbrachten elke tocht, hoewel de afstands slechts vier uren is, in het dubbele van die tijd. Hadden de enkele passagiers, welke van die gelegenheid gebruik maakten, reden omover de lange duur der reis – grotendeels veroorzaakt door elf schutten of sluizen, die men door moest – zich te beklagen, zij konden het evenwel niet over de vracht, die slechts zestehalf, later 25 cent per persoon bedroeg. Hoe is dat alles veranderd en verbeterd. Die onbehagelijke veerschuiten zijn zo goed als vergeten en hebben plaats gemaakt voor trekschuiten, die in de helft des tijds de reis volbrengen.”* In wat aanvullende woorden maakt hij duidelijk dat ook de brieven en de kranten slechts tweemaal per week in Hoogeveen aankwamen, voor zover men kranten las en er brieven werden verzonden. Helaas kennen we niet de opeenvolgende namen van beurtschippers uit deze periode. Maar we kennen wel meer details dan hier is weergegeven.

In de winter lagen de turfpramen stil. Dat was lastig voor het vrachtvervoer. In de vergadering van de hoofdparticipanten van de Compagnie van 5000 Morgen van 1753 werd besloten dat in de herfst- en wintertijd, als de pramen toch stil moeten liggen, ten behoeve van het koopmanschap met hout, steen of andere koopwaren

zou mogen worden gevaren, zowel vaart op als vaart af. Buiten die periode om zou een vrachtschip op de gewone afvaarten van vloten moeten varen. In die wintermaanden mocht het op eigen inzicht, want dan was er doorgaans toch water genoeg in de vaart. Op de genoemde vergadering van de Compagnie van 7 maart 1758 besloot men het landschapsbestuur te vragen een wekelijkse veerdienst in naar Meppel in te mogen stellen. De vraag kwam van de Compagnie, terwijl we in de 17^e eeuw de leiding over de vaart en de veren bij Johan van Echten en Roelof van Echten II weg zagen komen. Dit is in dit geval slechts een verschil van perspectief, meer niet. De Hoogeveense Vaart was eigendom van de Compagnie van 5000 Morgen, waarvan de heren van Echten erfelijk voorzitter waren, maar wel aan alle kanten gecontroleerd door de andere hoofddirecteuren van die Compagnie. De Van Echten hadden dus niet kunnen beslissen zonder in- en toestemming van die Compagnie, en deden dat uit hoofde van hun voorzitterschap. Het bestuur van de Landschap Drenthe reageerde positief op het verzoek van 1758. De veerdienst mocht er komen. De Compagnie moest zorgen voor een reglement voor dat vrachtvervoer en een lijst met de tarieven van de te vervoeren goederen.

In 1758 kregen Wessel Jans Boer en Klaas Blanken vergunning van de Compagnie voor een veer van pakschuiten. Ze waren beiden eigenaren van voor die tijd grote veerschuiten. We hebben over de periode dat een kleine Hoogeveense praam was doorgegroeiwd naar 23-25 ton. Pakschuiten vervoerden goederen met een gewicht boven de 50 pond. In 1764 werd ook een veer met trekschuiten gestart, met Hendrik Geerts Hofman en Jacob Jannes Sempel als schippers. De trekschuiten waren voor passagiers, kleine vrachten, brieven, kranten en geldzendingen. De beide veren kenden een winter- en zomerdienstregeling. In de winter voeren de pakschuiten op woensdag en in de zomer op maandag en donderdag naar Meppel. De vertrektijden hingen af van het opgaan van de zon. Het kon zijn dat men om 7 uur vertrok, het kon ook om 5 uur zijn. Omdat ook de turfgravers in die dagen bij het opkomen van de zon aan het werk gingen, waren dit hele normale tijden. De schipper moest een kwartier voor vertrek op de hoorn blazen, zodat late klanten werden gewaarschuwd.

De trekschuiten voeren in de zomer op dinsdag en vrijdag en in de winter op donderdag. Men was gewoon de dag na vertrek terug te varen naar het Hoogeveen. Tijdens het varen moest de schipper op tijd op de hoorn laten blazen, dan werden de verlaatsmeesters in de gelegenheid gesteld hun verlaten gereed te maken voor het invaren. Veerschuiten hadden voorrang op andere vaartuigen. Kwam de veerschuit eraan, moest men hem laten passeren. Hinderen van de veerschuiten werd beboet. Wanneer er echt te weinig water was, zodat de vaart bij het laten afvaren van veerschuiten te weinig over zou houden voor de vloten, dan was de Compagnie gerechtigd om het varen van de veerschuiten te verbieden. De reis met de trekschuit kostte 6 stuivers. Kinderen beneden de 12 jaar mochten voor half geld mee en een kind dat op schoot kon blijven zitten was vrijgesteld. Een brief mee laten voeren, dat kostte een stuiver. De veerschippers betaalden een jaargeld aan de Compagnie. Dat bedrag wisselde, al naar gelang de bloei van het vervoer. In de beginperiode, na 1758, was het bedrag f 75,-. Daarna liep het op tot f 250,-. Toen in 1839 de dienst der posterijen werd opgericht, en geen brieven meer mochten wor-

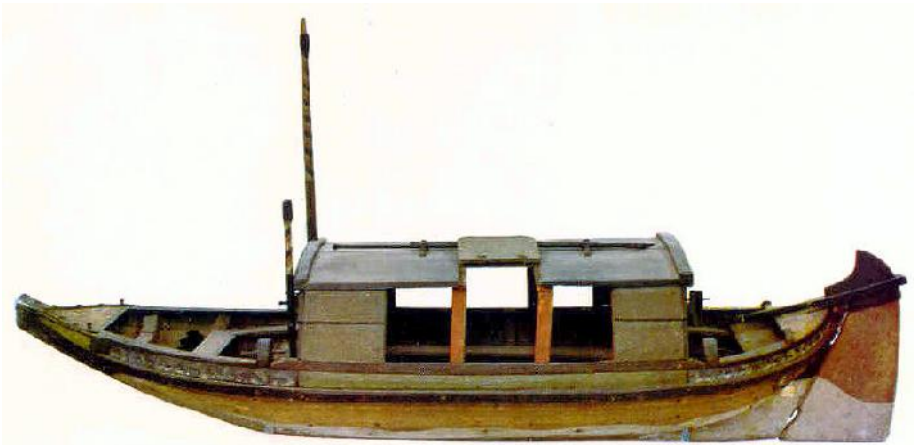
den vervoerd, werd het verlaagd tot f 210,-. Helaas is er geen enkele brievenbus of brievenkist uit een van de Hoogeveense veerschuiten bewaard gebleven. Maar dat geldt ook voor andere zaken, die men aan boord gebruikte. Aan de hand van wat er bewaard is van veerdiensten elders, is er echter een beeld te krijgen van de cultuur rondom de veren.



***Een kistje, voor vervoer van brieven op een trekschuit. Hieraan kwam een eind in 1839, toen de dienst der posterijen werd opgericht.
(Scheepvaartmuseum Sneek).***



De trekschuit van Naarden naar Muiden. Hier zien we een versie van de trekschuit met een oprolbare bovenbouw, ook wel tentschuit genoemd. Op de volgende bladzijde een model van een trekschuit uit 1716 met vaste bovenbouw. We zien beide keren kleine, spitsgebouwde snelle scheepjes.



Wat was het opstappunt van de veerschuiten in de 18^e en het begin van de 19^e eeuw? De 'oude vaart' had een balk dwars door de vaart, net naast de Zuidwolder Brug. Alle schepen moesten er over varen. Wie de balk raakte, was te zwaar belast en moest een boete betalen. Die balk werd verwijderd toen de vaart na 1850 werd verbeterd. Toen kon het Veerhuis aan het begin van de huidige Schutstraat als zodanig dienst gaan doen. Voordien kon dat niet, want het stond 'achter' de balk. Ten westen van de balk was direct het Kruis, dat moest vrij blijven. Hendrik Geerts Hofman en Jacob Jannes Sempel woonden aan het begin van het Haagje, nog voor de brug over het Haagje. Voor de hand ligt dat daar werd opgestapt en uitgestapt, in de dagen dat ze het veer beheerden. Het bracht meteen weer klanten aan voor het logement van Hofman. Helaas zijn er geen duidelijke uitspraken over de opstappunten, waar het ging om de andere schippers. Bij het Kruis, dat lag voor de hand, maar waar? Mogelijk functioneerden meerdere plekken als zodanig. Los daarvan zal de veerschipper de schuit 's nachts bij zijn eigen woning hebben gelegd. Heel de omgeving was één grote binnenhaven.....

Dat de balk nog tot het eind toe in de 'oude vaart' heeft gelegen, blijkt uit aantekeningen in de notulen van de Compagnie van 5000 Morgen. Op 10 mei 1850 werd genoteerd: *"Dat de veerschippers van hier op Meppel vice versa, met hun veerpramen de balk passeren, of na de vrije afvaringsuren of met meerdere diepte, zij deswegens evenals alle andere pramen aan de balkmeester voor 't hangen der balk telkens 10 cent zullen moeten betalen"*. De veerpramen konden afzonderlijk afvaren. Ze hoefden niet te wachten op de vloten, de grote groepen pramen. Maar als speciaal voor hen de balk in de vaart gehangen moest worden, zodat ze erover konden varen, om zo hun diepgang te meten, dan moesten ze dus apart betalen. Dit los van het afvaartgeld en los van een eventuele boete als ze de balk zouden raken, ten teken dat ze te zwaar beladen waren. In 1852 was de vaart een tijd buiten gebruik. Toen hij weer open ging, was veel vernieuwd, en de balk verdwenen. Zelfs de herinnering eraan ging verloren. Niemand wist meer dat die voor het pand Schutstraat 6 had gelegen.

6.
 Zijnde goed gevonden, aan Klaas Blanken
 het geconcedeerde Varen, met de grote
 Veershuizen, tot revocatie gescriet, op te
 zeggen, en datzelfde geen preferentie
 meer sal hebben, als Remmelt van Hees
 en andere Coopluyden, of scrippers. Sullen
 de Geertjen Jans Wed. Wessel Jans Boer
 met de grote Veershuizen, en Jan van
 Dalen, met de kleine Veershuizen,
 alleen by provisie, en tot Revocatie
 Continueeren, mits op de vastgestelde
 dagen, en uren procijs varende, waar
 op de Rentmeester, ende Baas, gelast
 worden procijs te Letten.
 ten 9de

Uit de notulen van de Compagnie van 5000 Morgen van 11 januari 1774, punt
 6. Veerschipper Klaas Blanken krijgt geen bijzondere rechten meer, en kan
 daardoor geen veer meer uitoefenen. Hij zal zich aan moeten passen aan hoe
 andere kooplieden met hun waren omgaan. Blijkbaar werden er vrachtaarten
 buiten de veerdiensten om geregeld, en een van die anderen die dat deden
 was Remmelt van Hees. De grote veerschuit van Geertjen Jans, weduwe van
 Wessel Jans Boer, en Jan van Dalen, met de kleine veerschuit, mochten nog
 wel met bijzondere rechten varen, maar alleen op vastgestelde dagen en uren.

We weten uit het Kerspelboek van Hoogeveen dat Jan van Dalen al in 1769 als
 vrachtschipper actief was. Hij ontving over dat jaar een gulden en 5 stuivers 'voor 't
 medebrengen van steen', bedoeld voor werkzaamheden op kosten van het kerspel
 Hoogeveen. In het haardstedenregister van 1774 vermeld: 'Vaart met een schuiter'.
 In het register van 1784 werd die schuiter nader getypeerd. Er staat dan: 'veer schui-
 ten houdende'. Namen van veerschippers moeten 'toevallig' ergens opduiken, want
 er werd geen register van bijgehouden. We weten dat in en rond de Franse Tijd als
 veerschipper op het Hoogeveen woonde: Hendrik van Dalen (1767-1817). Hij was
 nog in functie toen hij op 14 november 1817 overleed. Zijn overlijden werd aange-
 geven door zijn broer en koopman Klaas van Dalen en buurman Jan Johannes
 Paddinge. Die was niet alleen blokkenmaker, maar ook trommelslager van het
 Hoogeveen. Deze veerschipper woonde in De Huizen A 28, de oostkant van de
 Hoofdstraat. Hij werd ook als veerman genoemd in het adresregister van Hooge-
 veen van 1812. Zijn zoon Jan van Dalen woonde toen als veerschipper in het Haag-
 je, op A 252. In dat register uit 1812 vinden we op het adres C 762 Noord genoemd:
 Hendrik Wessels Boer, veerman. In de Huizen op B 520 (westkant Hoofdstraat)

woonde de weduwe van Jan Wessels Boer, veerschipper en winkelier. Veerschipper Jan Wessels Boer overleed op 27 december 1812 op 57-jarige leeftijd op genoemd adres. Zijn vrouw heette Lummegien Roelofs. Hendrik Wessels Boer (1753-1829) overleed op B 575 (eveneens westkant Hoofdstraat). Hendrik en Jan waren broers, kinderen van Wessel Jans Boer en Geertjen Jans Kuik. In en kort na de Franse Tijd waren het de families Van Dalen en Wessels Boer die de veerschuiten op Meppel onderhielden. Jan bij 't Lugt was knecht op het veer (1789).



***Een gezelschap in een trekschuit, omstreeks 1760.
Naar een werk van Simon Fokkesz.***

Het lijkt in het verhaal van Jan van der Veen Azn. alsof er een doorlopende veerdienst onderhouden werd, in de hele periode 1758-1873. De Drentse Courant van 2 april 1839 liet wat anders zien. Er werd een lange anonieme brief uit Hoogeveen in opgenomen. De schrijver maakte duidelijk dat het bevorderen en het vermeerderen van communicatie en vervoer het zelfde was als het bevorderen en vermeerderen van nijverheid en welvaart. Hij wilde het niet hebben over iets groots als een spoorweg, maar drong aan op het instellen of toelaten van een trekschuit. De rijweg tussen Hoogeveen en Meppel was slecht en gevaarlijk. Tussen beide plaatsen lag echter een vaarwater, waardoor de communicatie heel gemakkelijk kon worden onderhouden. In de eerste plaats voor het vervoer van passagiers, maar ook voor het vervoeren van koopwaren en ter ondersteuning van de beide weekmarkten in

Hoogeveen en Meppel. Als er dagelijks een trekschuit vice versa voer, zou dat voor beide plaatsen een aanzienlijk voordeel opleveren. Het ging de schrijver niet alleen om de dagelijkse trekschuit, hij of zij maakte duidelijk dat het verwonderlijk was dat in een vaart die al zolang bestond nog geen trekschuit was ingesteld. Er moest nog wel een goed trekpad komen, dat was er blijkbaar niet, en men moest vooral niet denken dat zo'n onderneming niets zou worden. Dat dacht men ook van het veer tussen Meppel en Assen, dat een wanhopige onderneming bleek, maar van één naar twee trekschuiten uitgroeide en zijn bestaansrecht bewezen had. Dat trekpad, dat was de zere plek. De Compagnie van 5000 Morgen heeft geprobeerd dit trekpad in de jaren 1838/1839 tot stand te brengen. Er werd over geschreven met het gemeentebestuur van De Wijk. In die gemeente lagen de grootste problemen. De burgemeester van De Wijk wees op de boomgroei langs het water, de veel gebruikte weilanden langs de vaart, de vele stukken grond die aangekocht moesten worden, zodat hij het niet zag zitten om er verder aan te werken. Het trek- of jaagpad kwam er dus nog niet. Maar aangezien dat pad er niet lag, kunnen we ons ook afvragen hoe de veerschippers van Hoogeveen naar Meppel kwamen. Waarschijnlijk werd er veel 'geboomd', met een vaarboom voortgeduwd, of gezeild. Of heeft er wel enige tijd een pad gelegen, maar is dat door ongebruik verwilderd?



***De hoorn van de schipper was in die dagen nog een echte hoorn. Net als bij de hoorns van de Drentse boermarken werden er initialen in gegraveerd.
(Scheepvaartmuseum, Amsterdam)***

We lezen mee in de Drentsche Courant van 2 april 1839: "De Redactie van de Drentsche Courant heeft geen reden gevonden om de hieronder volgende, aan haar ingezonden nameloze brief uit het Hoogeveen niet te plaatsen. Aan de Redac-

tie van de Drentsche Courant. Het is een bekende zaak , dat men, om de nijverheid en alle vertier te bevorderen, beginnen moet met de middelen van vervoer en communicatie te verbeteren en te vermenigvuldigen. De tijdgeest is dan ook hierop ten zekerste bepaald en overal en op alle plaatsen worden da middelen van vervoer verbeterd en vermeerderd. De overdrijving, in het algemeen zo zeer eigen aan ge-liefkoosde denkbeelden, heeft ook hier reeds gewerkt. Maar des mensen geest, zo rijk in vinding, zo krachtig in het volharden, heeft op dit punt ook reeds daargesteld, hetgeen, vóór enige tijd , door de scherpzinnigsten schier als ongelooflijk werd uit-gekreten.

Binnenkort legt men, door middel van de stoom, een weg van uren gaans af, en het schijnt, alsof, voor het alles doordringend menselijk vernuft, ieder denkbeeld van afstand moet verdwijnen. Het is zeker, dat alles, wat het bevorderen der commu-nicatie en middelen van vervoer betreft, in de algemene denkwijze grote gunst geniet, en het behoeft evenmin betoog, dat het bevorderen en het vermeerderen van die middelen van vervoer het zelfde is, als het bevorderen en vermeerderen van nijverheid en welvaart.

De schrijver dezes, thans willende aandringen op het daarstellen van een middel van communicatie en vervoer in deze provincie, zal hier niet spreken over een spoorweg of andere grootse onderneming, maar wil alleen aandringen op het aanleggen of toelaten van een..... trekschuit. Het is bekend, dat de rijweg tussen twee van de voornaamste plaatsen in deze provincie, namelijk Meppel en Hooge-veen , uiterst slecht en zelfs gevaarlijk is , terwijl er tussen die beide plaatsen een vaarwater beslaat , waarop de communicatie zeer gemakkelijk kan worden onder-houden, vooral op die tijden, wanneer de rijweg niet wel te gebruiken is. Als nu de rijweg niet te gebruiken is, drukt zulks wel, in de eerste plaats, op het vervoer van passagiers, maar ook op het vervoeren van koopwaren en op het frequenteren der beide zo bezochte weekmarkten van Hoogeveen en van Meppel.

En hoe nadelig zulks in beide gevallen is, begrijpt een ieder, die weet , dat vooral in de handel de spoed en de geriefelijkheid van vervoer de hoofdzaak is. Zo er nu dagelijks een trekschuit voer van Hoogeveen naar Meppel en vise versa, zoude zulks voor die beide plaatsen een aanzienlijk voordeel opleveren. De ingezetenen van onderscheidene dorpen en gehuchten zouden gemakkelijker, en zelve met pakgoederen, naar Meppel en de aldaar gehouden wordende weekmarkt kunnen komen, terwijl de ingezetenen van de zuidelijker gelegen streken gemakkelijker en dus menigvuldiger Hoogeveen en deszelfs weekmarkt zouden bezoeken, waardoor dan ook de bloei dier weekmarkt moest vermeerderen; zonder nu nog te spreken van het voordeel dat, in het algemeen, dor het vergemakkelijken der communicatie en vervoermiddelen, voor het Hoogeveen zou geboren worden.

De sedert onlangs opgerichte voetbode-loop en het distributiekantoor der Koninklijke Posterijen en het gerief, dat de handel daardoor reeds geniet, bewijzen, hoezeer het Hoogeveen behoefte heeft aan vervoer- en communicatiemiddelen, welke men bijna zoude zeggen , dat niet te veel kunnen worden daargesteld. — Men moet inderdaad zich er over verwonderen, dat de Hoogeveense vaart reeds zo

vele jaren bestaan heeft, en men er nog geen trekschuit heeft aangelegd, daar overal in de provinciën Groningen en Friesland, waar zulks maar eenigzins konde, dergelijke ondernemingen bestaan en veel nut doen ; te meer daar zij, van wie het in dezen afhangt , terwijl er liefhebbers genoeg zijn om een trekschuit aan te leggen, niets hebben te doen, dan maar te gedogen en toetestaan , en dan een behoorlijk trekpad in gereedheid te brengen , hetgeen voor het grootste gedeelte zeer gemakkelijk te doen, en voor het overige gedeelte ook niet ondoenlijk is, als moettende daar alleenlijk een streep gronds aangekocht worden; de kosten van welk een en ander rijkelijk vergoed zullen worden door een pacht of andere retributie, waaraan het trekschuitenveer, ten behoeve van de eigenaren van de vaart, zou kunnen onderworpen worden.

Men denke niet, dat zodanig trekschuitenveer geen opkomsten zou kunnen geven. Men hoeft slechts de middelen van vervoer en communicatie daartestellen, te vergemakkelijken of te vermenigvuldigen, om de behoefte aan zodanige vervoermiddelen insgelijks te vermenigvuldigen en alzo de nijverheid en alle vertier krachtig te bevorderen, en dat vooral tussen plaatsen, tussen welke vroeger de communicatie zo gemakkelijk niet was. Een levendig voorbeeld hiervan leveren de trekschuiten en veerschenen op de Drentse Hoofdvaart. Nog weinige jaren geleden bestond er slechts één veerschip van Assen op Meppel, slechts eens per week varende, en niemand dacht er aan dat het mogelijk kon zijn, dat een tweede beurtman of ander periodiek varend schip een bestaan zou opleveren. Toen nu de eerste trekschuit werd aangelegd, meende men, dat het een wanhopige onderneming was; en thans leveren de beide trekschuiten en het wekelijks beurtveer een bestaan op.

Om nu nog niet te spreken van de trekschuiten of beurtveren, al of niet geautoriseerd, die van de Norgervaart, van Beilen, van de Dieverbrug, van Uffelte naar Meppel varen. Het zal mij aangenaam zijn, dat de Redactie van de Drentsche Courant deze weinige regelen in haar blad opneme, zodat daardoor diegene, van wie het in dezen afhangt, van de wenselijkheid van de zaak overtuigd worden, en de algemene wens naar de totstandbrenging daarvan vernemen. Hoogeveen, 28 maart 1839. D....."

Dit is een mooi voorbeeld van een ingezonden stuk, waarvan we het handschrift van de oorspronkelijke brief zouden willen vergelijken met dat van Jan van Dalen. Deze had een naam met een D en schreef op 11 mei 1839 een brief aan de directeurs van de Compagnie van 5000 Morgen, waarin hij dezelfde problematiek aan de orde stelde. Hij zal geweten hebben dat het gemeentebestuur van Hoogeveen en de directie van de Compagnie van 5000 Morgen gezamenlijk werkten aan een reglement voor een pakschuitenveer tussen Hoogeveen en Meppel. In zijn brief had hij net namelijk over een plan dat werd beraamd om tussen Hoogeveen en Meppel een jaagschuit dagelijks vise versa op en neer te laten varen. Ondanks de hem bekende hinderpaal, wilde hij zichzelf bij voorbaat aanbieden als veerschipper, of, zo hij het zelf zei *'met de waarneming dier beurt te mogen worden begunstigd'*. Hij gaf ook aan dat het voor hem *'meer dan enig ander, aangenaam zou zijn een veer te mogen waarnemen, hetwelk door zijn grootvader Jan van Dalen eerst, met een wagen, daarna met een veerschuit, tot geregeld vervoer van goederen en passagiers*

tussen Hoogeveen en Meppel, het eerst werd ondernomen, en een reeks van jaren ten genoegen der ingezetenen bediend werd.' Nu was zijn grootvader niet de eerste op dit veer, dat niet, maar behalve dat hij ermee aangaf hoezeer de familie ermee was verbonden, is het ook helder dat zijn grootvader was begonnen met een dienst met paard en wagen op Meppel.

Er stond al snel weer een veerschipper op. De snikkejongen met de hoorn was een karakteristieke verschijning, overal in noord Nederland waar de trekschuit werd gesignaleerd. Eind 1846 verscheen een karakteristiek van de snikkejongen in de Groninger Volksalmanak voor 1847. De snikkejongen was bij de paarden, die op de wal de trekschuit door het water trokken. Hij blies op zijn hoorn bij het naderen van bruggen, verlaten en sluizen, zodat die geopend konden worden.. Enkele citaten uit dit verhaal:

"Ik stapte dan, behoorlijk ingepakt door mijn oude tante, met wie ik in die dagen huis hield, ingebakerd in mantel, wollen halsdoek, bonte kraag, ottervellen pet, gevoerde handschoenen en gomelastieken schoenen op de plaats der afvaart van de snik aan. De dienstmaagd droeg mij de koperen stoof van mijn oom zaliger achterna en beval die de schipper met bijzondere nadruk aan. Terstond verscheen er een kleine knaap van ongeveer twaalf jaren, in een dikke pijkker gewikkeld, die hem veel te groot was, met een dikke wollen wrongmuts op, klompen aan, waarin stro de ruimte aanvulde, die de kleine voeten van de knaap daarin overlieten, warme grijze wanten enz. In deze knaap herkende ik spoedig de snikjongen, ook zonder dat de blikken hoorn, aan een lederen riem over zijn schouder bevestigd, mij zulks had te kennen gegeven."

*"Intussen bedankte ik voor des knaaps aanbod, om vuur uit de keuken te halen, en het kind stapte voort, gedreven door des snikbevelhebbers order, om het paard gereed te maken. Een geklepper door de gang van de herberg volgde hierop, - want het is niet alleen in de Italiaanse posada's dat dat beesten en mensen door dezelfde deur toegang tot de stal en woning hebben, - en kort daarop vernam men des schippers uitnodiging: 'Als de passagiers naar **** maar gereed zijn!' Daar ik nu onder het aantal der passagiers behoorde, haastte ik mij, van deze uitnodiging gebruik te maken, en stapte alzo, vol gedachten, door de ontmoeting met de snikjongen in mij opgewekt, naar de snik. Ik zag nog juist, hoe de schipper de knaap op de magere knol tilde, die ons nu enige uren zou voortslepen, en ik hoorde tevens de bedreiging door de snikvoogd aan de knaap gedaan, dat, indien hij nu weer zo slecht op het paard acht gaf, hij in plaats van avondeten wat met het eindje sniklijn hebben zou. De knaap antwoordde door de rosinant de hakken van zijn klompen in de ribben te stoten en een vervaarlijk getoet op zijn snikhoorn aan te heffen, een afschuwelijke melodie, nog afschuwelijker klinkend door de huilende wind en door de half verstijfde lippen die haar voortbrachten. In de roef der snik, waarin ik mij in het daarop volgend ogenblik bevond, was het redelijk vol, doch van al de passagiers herkende ik slechts een enkele."*

De Hoogeveense Vaart werd door de Compagnie van 5000 Morgen verkocht aan de Drentse Kanaal Maatschappij. In 1852 begonnen de werkzaamheden. De ver-

nieuwde vaart vroeg om nieuwe schepen, nieuwe organisatievormen en nieuwe regelgeving, binnen een samenleving die totaal aan het veranderen was. We volgen dit proces in een volgende studie.

volgens afspraak doen maels gehouden is jan
winters de neue specificant na meppel gereist
om de Adv. Rudolph Oosting te spreken en
en daar mede te confereren komt voor reijs
kosten en verteringe en wagen vracht — / 2 — 12 —
voor zijn vacatie maar — — — / 1 — 0 —

Al kon je met de trekschuit, dat hield niet in dat je dat dus ook automatisch deed. Er was ook ander vervoer. In de periode 1714-1716 was er een commissie van het Hoogeveen actief, om een tweede molen en een weekmarkt te regelen. Daarvoor ging men bijvoorbeeld voor overleg naar Meppel, om met advocaat Rudolph Oosting te praten. Blijkens de verrekening van de onkosten, reisde men met een voerman, op een wagen. In die jaren was er ook een trekschuit. Het had dus anders gekund. In publicaties over deze molen lezen we steeds over een reizende commissie in een trekschuit. Oftewel..... we vullen makkelijk in, maar mensen hielden zich echt niet aan onze fantasie over het verleden, en archiefonderzoek is geen luxe.
Onder: Je kon ook je zaken ook apart laten vervoeren.
De schulte besteedde het ophalen van de dominee uit.

Het Gemeente Bestuur maakt door
heen bekend dat zy voornemens sijn
aante bidden het afhalen van de
goederen van D^r Bresser. wordende
voervolgens die geene welke hieraan
gadinge maken en daartoe geschikte
vaartuigen hebben, opzuoepen om op
aenstaande Vrijdag den 2 September des
avonds te 5 uren Lich te versoezen in
het Karspelhuis alwaar aldaande
bestedinge zal geschieden
Hoogeveen den 27 Augustus 1808
In ordonnancie A. Meijer

Dat Jan van Dalen en Jan
Wessels van t'Hooge en pechters
Hogeveren door onse alse hebbende
de administratie van vaart en
verlaten van t'Hoogeveren na
meppeld Lyn aangesteld alse
veerschippen om met haare
schuipen van t'Hoogeveren na
meppeld en vice versa te vaaren
Alse verklare wy t'Hoogeveren
den 17. Meert 1706

Verklaring van de de directeuren van de Compagnie van 5000 Morgen van
aanstelling van Jan van Dalen en Jan Wessels Boer als veerschippers.