

DE GEMEENTE HOOGEVEEN EN DE NIEUWE HOOGEVEENSE VAART VAN 1852

©Albert Metselaar, 2015 albertmetselaar@home.nl



De gemeenteraad van Hogeveen vergaderde in het midden van de 19^e eeuw midden tussen de schepen. We kunnen hier het vergaderlokaal zoeken in het midden van de foto, verscholen achter de schepen en de bomen. Het pand week voor de HEMA. Men kwam bij elkaar in een kamer van een herberg.

De gemeenteraad van Hogeveen las op 5 juni 1844 een resolutie voor van Gedeputeerde Staten van Drenthe van 7 mei van dat jaar, die inhield dat de raad werd gevraagd hoe ze zou willen bijdragen om te komen tot verbetering van de Hoogeveense Vaart. Omdat er tussentijds ook al brieven van Meppel waren gekomen, werd besloten dit ter bespreking uit te stellen tot 13 juni. Er werd tussentijds overleg gepleegd, en die 13^e juni kwam het onderwerp terug in de Raad. De resolutie werd nog eens weer gelezen. Er werden bijgevoegde stukken en kaarten bekeken. De vaart en de daarmee verbonden scheepvaart was een van de voornaamste middelen van bestaan van de inwoners van de gemeente, zo realiseerde de Raad zich.

Bevordering van de verbetering van de vaart was van algemeen belang. Verbetering zou vooral wat voorstellen als dit gepaard ging met verlenging van de vaart in oostelijke richting, zodat deze verbonden werd met de venen van Oost-Drenthe. Met nam het volgende besluit:

“Indien de Hoogeveense Vaart door de Provincie of het Rijk van haar tegenwoordige eigenaar wordt overgenomen, als dan aan de provincie of het Rijk te verlenen een subsidie van zeventigduizend guldens, te betalen in een en dertig jaren, en wel het eerste jaar dat er met de verbetering van de meergenoemde vaart een aanvang wordt gemaakt tienduizend guldens, en vervolgens jaarlijks gedurende dertig jaren tweeduizend guldens, onder voorwaarden dat aan die vaart een capaciteit gelijkstaande met die van de Drentse Hoofdvaart worde gegeven – dat worde gezorgd voor middelen tot afvoer van het overtollige water dier vaart – dat gezegde vaart binnen bekwame tijd verlengd zal worden tot in de venen van de marke van Noorden Zuid-Barge, gemeente Emmen – en dat bij een eventuele verplaatsing van het eerste of Veene Schutsluis aan de eigenaren der gronden in deze gemeente gelegen, die ten gevolge van die verplaatsing beneden bedoelde Schutsluis komen te liggen, vrije en onbezwaarde aan- en afvoer door die Schutsluis worde verleend, van de producten en mestspecien van en naar die landerijen”.

Aldus werd in afschrift verzonden aan Gedeputeerde Staten van Drenthe. De 23^e augustus 1844 was er hoog bezoek in Drenthe. De Minister van Binnenlandse Zaken kwam die dag aan in Meppel, om vervolgens vandaar af te reizen naar Hoogeveen, in gezelschap van de Gouverneur van Drenthe. *“Na aldaar het een en ander in ogenschouw te hebben genomen, is Zijne Excellentie zaterdagavond te Assen gekomen”*, zei het Dagblad van 's Gravenhage van de 30^e augustus van dat jaar. De minister heeft al met al een rondleiding Hoogeveen gehad. Vanzelfsprekend dat zo ook de Hoogeveense Vaart aan de orde kwam. We maken uit de krant ook op dat hij die nacht in Hoogeveen bleef slapen. De minister uit die dagen was Willem Anne Baron Schimmelpenninck van der Oye.

11 juli 1845 kwam de kwestie terug bij de Raad, naar aanleiding van een resolutie van Gedeputeerde Staten van de 3^e van die maand. Dit naar aanleiding van de aanvraag van de heren Balkema en compagnons, die de verbetering en verlenging van de vaart ter hand wilden nemen. De heren hadden in de onderhandeling aangegeven dat ze wilden afzien van alle door te gemeenten toegezegde subsidies, in ruil voor kosteloze afstand van de grond die nodig zou zijn voor de te graven of te verbreden kanaalpanden. De Raad reageerde met een brief aan de Gouverneur van Drenthe, die we nu Commissaris van de Koning zouden noemen. Het werd een innig dankwoord voor de inzet voor het bevorderen van de bloei van de provincie in het algemeen, en de gemeente Hoogeveen in het bijzonder. Men vervolgde:

“De Raad, overtuigd dat door de verwezenlijking van de onderwerpelijke verbetering en verlenging der Hoogeveense Vaart de bloei en toenemende welvaart en een grote ontwikkeling der gemeente Hoogeveen bevorderd zullen worden, verzoe-

ken Uwe Excellentie als bewerker van deze weldaden, niet alleen de betuiging van zijn dankbaarheid en erkentelijkheid te willen aannemen, maar ook tevens die van alle weldenkende leden dezer gemeente, hij vermeent de getrouwe tolk van deze allen te zijn door Uwe Excellentie die gevoelens kenbaar te maken. De Raad geeft gaarne aan Uwe Excellentie de verzekering dat hij naar zijn vermogen zal medewerken ter bereiking van het voorgestelde doel.

Hij veroorloofd zich zijn hoop zijn wens uit te drukken dat onder het bestuur van Uwe Excellentie de voorgenomen werken mogen worden ten uitvoer gebracht, en dat de ingezetenen van het Hoogeveen aan Uwe Excellentie de voorbereiding bewerking en voltooiing van het gehele werk en dien tengevolge de ontwikkeling der bloei en welvaart der gemeente te danken zullen hebben.

De overtuiging van zoveel volksgeluk te hebben bevorderd en de zelfs voldoening welke dit ten gevolge moet hebben worde de vrucht der onvermoeide pogingen en zorgen van Uwe Excellentie.

(Was getekend) De Raad van de Gemeente Hoogeveen”.

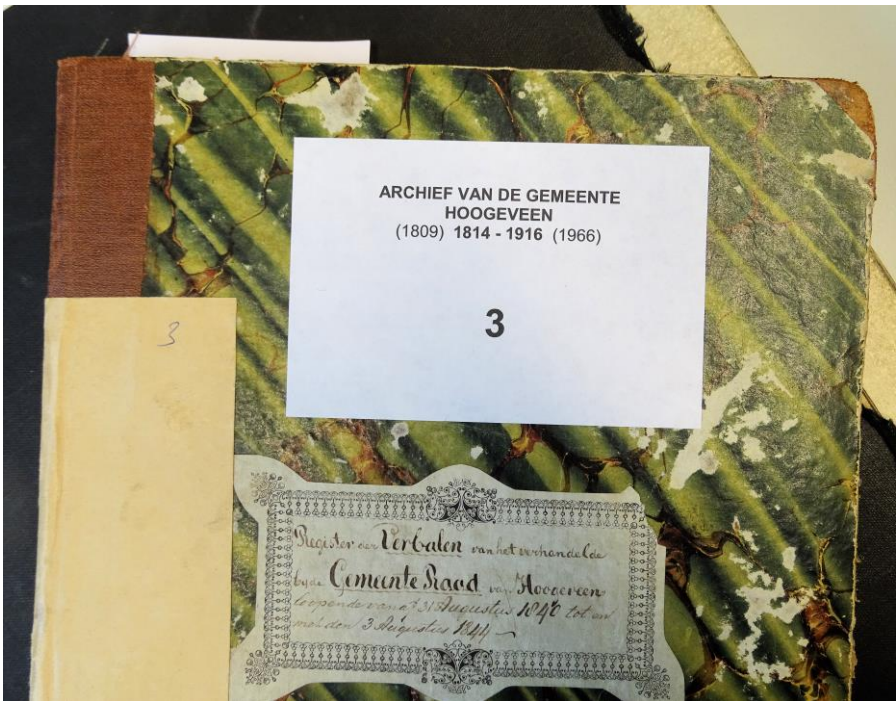
Gedeputeerde Staten kregen eveneens een in bloemrijke taal geschreven dankwoord. Verder besloot de Raad zelf de kosten op zich te nemen, die zouden voortvloeien uit het onteigenen van grond. Ook bood de gemeente aan zelf de onderhandelingen te zullen doen, die nodig zouden zijn voor de overdracht van de vaart naar een nieuwe eigenaar. De gemeente zou pleiten voor een kosteloze afstand. De gemeente bood aan uit eigen fondsen de eigenaren (de participanten van de Compagnie van 5000 Morgen) schadeloos te stellen voor geleden schade, die zou voortvloeien uit de overdracht, voor zover dat billijk was.

De 29^e augustus 1845 was er al een brief binnengekomen van de Compagnie van 5000 Morgen, de vereniging van eigenaren van de vaart. Deze had een commissie gevolmachtigd om tegen een bedrag van f 25.000,- de vaart over te dragen aan een nieuwe maatschappij, die haar zou verdiepen, verbreden en verlengen. Vervolgens trok de Raad de toezegging in om de kosten van de grond te betalen, benodigd om te kunnen verbreden en verlengen, binnen de gemeente Hoogeveen. Ook trok de raad het besluit in om de eigenaren van de vaart schadeloos te stellen. Eerst moest er maar eens meer duidelijkheid komen over de te verwachten kosten. De burgemeester zou namens de Raad eerst uit moeten zoeken hoe het zat met al die kosten. Zolang hield men de besluiten ‘in deliberatie’.

Blijkbaar was men geschrokken van het hoge bedrag. De Compagnie was verplicht om die vaart te onderhouden, op basis van eigen resoluties, had in de eigen stukken wel opgenomen hoe men actief een en ander op wilde zetten, maar had geen rekening gehouden met opheffen of overdragen van de vaart, als de veenderij achter de rug zou zijn. De Compagnie zou nog steeds verplicht moeten onderhouden. Diezelfde Compagnie deed dat niet, want het geld was er niet en de noodzaak was er niet meer, met het einde van de vervening in de gemeente Hoogeveen in zicht. De vaart was een blok aan het been van de stervende Compagnie. En dan

toch f 25.000,-vragen voor wat we het best kunnen vergelijken met een oude auto, klaar voor de schroot?

Vrijdag 28 november 1845 ging de Raad verder in op de vaart. De burgemeester had een brief gehad van de Gouverneur. Men verwachtte binnenkort een concessie af te kunnen geven, voor het verbeteren van het kanaal. Wat zou daarin moeten staan over de overdracht van de oude vaart en wat zou de Raad van Hoogeveen daar voor toezeggingen over kunnen doen? De gemeente Hoogeveen had een zeer groot belang bij het verkrijgen van een goed en geschikt vaarwater, omdat de inwoners meestal in de vervening, de scheepvaart en de handel daarvan afhankelijk waren. De toenmalige vaart had niet voldoende capaciteit meer. De heren Balkema en compagnie hadden zich bereid verklaard bij kosteloze afstand van het kanaal te zullen zorgen voor alle verbeteringen en verlenging tot in het zuidoosten van Drenthe. De eigenaren van de vaart waren niet teruggekomen op hun voorwaarden, zodat er nog steeds f 25.000,- op tafel moest komen.



Alle informatie rondom het functioneren van de Raad van Hoogeveen ligt publiekelijk ter inzage, in het gemeentearchief van Hoogeveen. Er zijn notulenboeken (3, 4 en 5 zijn bij dit hoofdstuk gebruikt), bijlagen en ingezonden stukken. Samen geven ze een beeld van een tijd.

“Overwegende dat bij de Raad geen bedenkingen bestaan omtrent het bedrag dezer schadeloosstelling, en dat hetzelfde uit aanmerking van de voordelen welke de eigenaren van die vaart genieten aan dezelve billijk voorkomt;

Overwegende dat bij het belang dat de Gemeente Hoogeveen bij de voorgenomen verbetering van de Hoogeveense Vaart heeft, de Raad het zich tot plicht rekent door de gevraagde geldelijke opoffering te verlenen, die verbetering bevorderlijk te moeten zijn;

Gezien artikel 30 van het Reglement op het bestuur ten platten lande in de Provincie Drenthe;

Heeft na deliberatie onder de vereiste goedkeuring besloten;

Dat uit de gemeentelijke fondsen aan de eigenaren van de Hoogeveense Vaart voor de overdracht van dezelve een schadeloosstelling van f 25.000,- zal worden verstrekt, welke aan de directie der 5000 morgens veen te Hoogeveen als gecommiteerden met die eigenaren, tegen behoorlijke quitantie bij de voordracht der vaart zal worden uitbetaald, en zulks ter voldoening van de gelden welke door gezegde eigenaren voor die overdracht worden gevorderd van de heren Balkema en Compagnie.

Dat ter besteding dezer uitgave door de gemeente Hoogeveen zal worden aangegaan een geldlening groot f 25.000,- verdeeld in vijftig aandelen, ieder groot vijfhonderd guldens, tegen een interest van vier ten honderd jaarlijks, onder bepaling dat het jaar volgende op dat waar in de verbetering van Hoogeveense Vaart geheel zal zijn bewerkstelligd, en vervolgens jaarlijks ten minste twee aandelen zullen moeten worden afgelost, en dat tot zekerheid van aflossing en interest betaling dezer geldlening zullen zijn verbonden de bezittingen van de gemeente en alle derzelve opkomsten”.

Gedeputeerde Staten werd toestemming gevraagd voor dit besluit. De Koning werd gevraagd. in verband met het algemeen belang vrijdom te verlenen van zegel, wat inhield dat er geen extra belasting over gold. De Raad had ook een brief gekregen van voormalig burgemeester en toenmalig notaris Mr.H.J.Carsten. De brief handelde over het Krakeel. Zou de gemeente zich ervoor kunnen inzetten dat het Krakeelse Opgaande zou worden gebruikt als kanaal om te verlengen in oostelijke richting? En als dat niet zo zou zijn, zou de gemeente zich er dan voor in willen zetten dat het Krakeelse Schut van voldoende watertoevoer zou worden verzekerd? Men besloot deze brief aan te houden. De zaak werd onderzocht. Per slot van rekening was Mr. H.J.Carsten als eigenaar van Veenlust en veel achterliggende gronden belanghebbende, en wat was het algemene belang? Vrijdag 12 december 1845 ging men erop verder. De veeneigenaren van het Krakeelse Schut vreesden watergebrek in hun wijken, als de verlenging van de vaart via het Noordse Opgaande zou gaan. Wanneer het Krakeelse Opgaande de nieuwe vaart zou worden, zou dat opgelost zijn, en anders zou de gemeente zich in kunnen zetten voor de garantie van voldoende water in de wijken. Jazeker, maar.....

“Overwegende dat het vaarwater langs de Streek Krakeel zowel bij haar begin in de kom der gemeente als langs haar gehele uitgestrektheid veel minder breed en minder capaciteit bezit, dan dat langs het Noord, dat en dat kanaal op onderschei-

dene plaatsen bochten worden gevonden, die hetzelfde ongeschikt maken om tot een hoofdkanaal te worden gebruikt, zonder dat er belangrijke afsnijdingen moeten plaats hebben;

Dat ten einde van dat kanaal een hoofdkanaal te maken er meerdere gronden zouden moeten worden onteigend, dan langs het kanaal door de streek het Noord;

Dat tot dat einde vooral bij het begin van dat kanaal huizen zouden moeten worden weggeruimd, welke onteigening aanmerkelijke kosten zouden veroorzaken;

Dat deze bezwaren in het Noordse vaarwater niet of althans in een veel geringer mate worden aangetroffen;

Dat het mede niet in het belang is van de veeneigenaren boven het Krakeelse Schut dat daarlangs het nieuwe kanaal zou worden gelegd, daar dat schut thans het water in de wijken dier veeneigenaren vijf á zes voeten opstouwt, en bij het geprojecteerde nieuwe kanaal er een schut of sluis zoude geplaatst worden, dat het water niet meer dan drie voeten zal opschutten, waardoor de wijken van die veeneigenaren een aanmerkelijke verdieping zouden vereisen, ten einde voor de afvoer der turf geschikt te blijven;

Dat de door de adressant bedoelde afsnijdingen der waterlopen, waardoor het vaarwater boven het Krakeelse Schut wordt gevoed, zal plaats hebben niet in deze gemeente, maar door het nieuwe kanaal, dat in de gemeente Oosterhesselen zal worden daargesteld;

Dat deze afsnijdingen, indien van het Krakeelse vaarwater werd gebruik gemaakt, toch eveneens zouden plaats hebben en zelfs door derzelve meer zuidelijke richting in nog grotere mate dan voordien tot de verlenging van het Noordse vaarwater wordt gebruik gemaakt;

Dat aan het gemeentebestuur niet bekend is welke rechten de veeneigenaren boven het Krakeelse Schut hebben aan de wateren die door de verlenging boven het Noordse zouden worden afgesneden;

Hebben besloten aan de adressant te kennen te geven:

- 1. Dat de Raad om aangevoerde redenen niet kan medewerken om de verlenging der Hoogeveense vaart naar de Emmer venen uit het Krakeelse vaarwater te doen uitgaan.*
- 2. Dat een afschrift van het adres van de adressant zal worden gezonden aan de heer staatsraad Gouverneur dezer provincie ten einde Zijne Excellentie daarvan zodanig gebruik kan maken bij de bepaling der richting aan de verlenging van de Hoogeveense vaart in de gemeente Oosterhesselen, en het nemen van zodanige maatregelen in het belang van de veeneigenaren boven het Krakeelse Schut als zal nodig oordelen”.*

Het komt er dus eigenlijk op neer dat de gemeente Hoogeveen de Gouverneur van Drenthe adviseerde om NIET gebruik te maken van het Krakeelse Opgaande, maar de nieuwe vaart via het Noordse Opgaande aan te leggen, gezien alle nadelen die men bij het Krakeel opsomde. Maar dat de Krakeelse wijken water moesten houden, ook achter het schut, dat stond vast.

Een schip doop je met een fles wijn, het begin van een belangrijk pand geef je aan door een eerste steen te leggen. Maar hoe geef je het begin aan van het verbeteren

en vernieuwen van een kanaal? Het was niet bewust zo bedoeld, maar het werden de 'eerste spijkers', die in Hoogeveen geslagen werd in de muur van de woning van Reinder Arends Steen, schutmeester van het Veeneschut (sectie A no. 1406), en het nabijgelegen pand van Harm Eleveld (sectie A no. 1333). Daar kwamen op maandag 29 december 1845 bij elkaar: Jhr. R.A. van Echten van Holthe, Mr. H.J. Kymmel (leden van Gedeputeerde Staten van Drenthe), A.Kommers Pz (Hoofd-Ingénieur van de Waterstaat en de Publieke Werken van Drenthe), J.A. van Dorth (Ingénieur van Waterstaat), Jhr. Mr. H.G. van Holthe tot Echten (burgemeester van Hoogeveen), H.J.Crull (gemeentesecretaris van Hoogeveen), Mr. A.H.Witsenborg en Roelof Troost (directeuren Compagnie van 5000 Morgen). Ze sloegen de spijkers *'in de 13^e kalkvoeg vanaf de onderkant der onderdrempeel van het glaskozijn in de voormuur van eerstgenoemde huis en in de derde voege mede vanaf de onderkant der onderdrempeel van het glaskozijn in de voormuur van het tweede genoemde huis'*. Ze spraken zelf van 'ijzeren bouten', die ze erin sloegen.

De bouten c.q. spijkers zaten precies 1 Nederlandse El = 1 meter boven het vastgestelde waterpeil. Ze deden dit *'ten einde tot een blijvend en zeker verkenningsteken van het zelve te strekken, en zulks in dier voege dat het meergemelde peil van het bovenpand der Hoogeveense Vaart door deze bouten wordt aangewezen te zijn juist een Nederlandse el beneden dezelve'*. Dat het wel degelijk over een officiële handeling ging, bleek hieruit, dat er proces verbaal werd opgemaakt, dat door alle betrokkenen werd ondertekend. Vervolgens ging dit in de ingekomen stukken van de gemeente Hoogeveen, opdat het nooit weer vergeten zou worden. De beide genoemde panden stonden tegenover elkaar aan de vaart, even ten oosten van het toenmalige Veeneschut. Beide panden en de historische bouten zijn spoorloos verdwenen. Toen de woonwijk De Weide werd gebouwd, werd vrijwel de hele oude bebouwing verwijderd.

Welke maatschappij de vaart zou verlengen, verbreden en verdiepen, dat was nog niet zeker, maar wat die zou moeten doen, dat werd voor een belangrijk deel voorbereid op de achtergrond, door Rijkswaterstaat, waarbij het bestuur van Hoogeveen nauw werd betrokken. Zo schreef de Hoofdingénieur van den Waterstaat en Publieke Werken in Drenthe de 11^e februari een brief aan de gemeente, waarin hij vroeg om 'een conferentie'. Dan konden ze de kanalisatie bespreken *'van af de hoek te Hoogeveen oostwaarts tot het Noordscheschut'*. Met *'de hoek'* bedoelde men hier de hoek van de wat we nu kennen als de Hoofdstraat en de Willemskade. Er zou gepraat worden over de jaagbruggen te Noord, of een 'achterwijk' (dwars over de gewone wijken bij Noord), en er zou een knoop doorgemaakt moeten worden over de vraag of het kanaal door Hoogeveen getrokken zou worden, of ten oosten van Hoogeveen vervolgd zou worden. We lezen het goed, het was niet zeker of het nieuwe brede kanaal door de Hoofdstraat zou gaan lopen. Het kon ook zijn dat hij ten oosten van het dorp naar het noorden zou lopen. De constructie van het Omkanaal (nu Kanaalweg), dat de scheepvaart uit de Hoofdstraat haalde, is dus al overwogen in 1846. Vrijdag daarop, tegen 11.00 uur bij de Echtinger Molen, daar zouden ze elkaar ontmoeten, zo schreef de Hoofdingénieur, die gemachtigd was door de Gouverneur. Er werd dus geen afspraak gemaakt, er werd gewoon

geschreven wanneer hij wie waar wilde zien. Ze zouden bij de molen ook kijken of ze drie geschikte arbeiders konden vinden. Die zouden hen blijkbaar begeleiden.

Die vrijdag, dat was vrijdag de 13^e. Op vrijdag de 13^e februari 1846 is door de commissie en de Hoofdingenieur het besluit genomen om het kanaal door de Hoofdstraat te houden en nog geen Omkanaal aan te leggen. Wat zou men daar enige tientallen jaren later een spijt van hebben. We zien ook nergens in de notulen van de Raad dat dit besluit is aangevochten. Men had het over heel andere zaken en durfde of kon niet vooruit te kijken rondom de vraag of de nieuwe vaart al die steeds groter wordende schepen wel aan zou kunnen, als die door de Hoofdstraat lag. Een stuk kanaal dat al amper verbreed kon worden, en dan later zeker nooit nog een keer extra. Dit overleg kwam terug in de volgende vergadering van de Raad. De 20^e februari om 14.00 uur was de Hoofdingenieur bij de Veenesluis. Dan had hij al een heel traject achter de rug, want hij begon die dag in Meppel. Het ging over de gronden die onteigend moesten worden. Hij wenste rond de aangegeven tijd ontvangen te worden door het gemeentebestuur van Hoogeveen om daarover te spreken. Aldus vinden we vermeld, in de ingekomen brieven van die maand.

Vrijdag 20 februari 1846 was de toestemming van Gedeputeerde Staten binnen, om een lening af te sluiten voor het bedrag van f 25.000,-. Niets stond de constructie meer in de weg, om de eigenaren van de vaart schadeloos te stellen. Er waren wel andere constructies, die letterlijk de weg versperden, als het ging om de doorgang over land. De Zuiderse Brug en de Zuidwolder Brug lagen niet goed. Een commissie uit het gemeentebestuur was met de hoofdingenieur van Waterstaat op terreinverkenning geweest. Er was aanvankelijk gedacht aan een nieuw kanaal, een noodkanaal, waardoor de verbindingen met de wijken bij Noord open zouden blijven, maar die wijken zelf niet meer direct aangesloten zouden zijn op het Noordse Opgaande zelf, zo gauw dat opgenomen was in het nieuwe kanaal. Dan kon je een trek- en leipad laten lopen over alle nieuw aan te leggen dammen, voorin de wijken. Dat noodkanaal zou echter op problemen stuiten, want de grond was daar ongeschikt, het terrein was te hoog. Er was dus besloten om dat noodkanaal niet aan te leggen. De mondingen van de wijken bleven open. Voor het trekpad werden over alle mondingen van alle wijken batbruggen gelegd. Over de wijk naar het Beiler Tiendeveen (de 28^e Wijk) zou een ophaalbrug komen te liggen.

In de plaats Hoogeveen zelf waren de bruggen bij het Kruis een probleem, zo had de hoofdingenieur al geconstateerd. De raad ging echter niet akkoord met de voorgestelde verplaatsingen. De Zuiderse Brug zou zowel van de oost- als de westzijde een moeilijker en gevaarlijker oprit krijgen, als door zou gaan wat deze Hoofdingenieur had voorgesteld. De hoek van de wal voor het pand van logementhouder Luinge (de hoek van de huidige Schutstraat en de Alteveerstraat) daar was het kanaal te nauw om goed met de vaartuigen te kunnen bijdraaien. De Raad van Hoogeveen koos die 20^e februari 1846 voor een eigen oplossing. De Zuiderse Brug zou wel ietsje verlegd moeten worden, maar slechts tot op de helft als voorgesteld, zodat de noordzijde van de brug in een rechte lijn zou komen te liggen met de rij bomen aan de zuidzijde van de woning van de heer Steenbergen. De Zuidwol-

dingen Brug zou ongeveer een tiental ellen (= meters) westelijker moeten komen te liggen dan hij in 1846 lag. Als daarna van de hoek van de wal voor het huis van Luinge vier ellen af zou worden gehaald, met een langzaam verloop tot op de plaats waar de brug zou worden gelegd, dan zou het probleem zijn opgelost. Aldus werd besloten. De burgemeester zou het doorpraten met de commissie van Gedeputeerde Staten, die dit allemaal voorbereidde.

Tijdens de Raadsvergadering van de 20^e februari 1846 werden ook de eigen commissies samengesteld, die met de grondeigenaren in gesprek zouden gaan, over de grond die nodig was voor verbreding van de vaart. De commissies zouden bestaan uit burgemeester H.G. Van Holthe tot Echten (1810-1879), Witsenburg en Berghuis (voor de Streek de Huizen) en de burgemeester en Sempel en Wams (voor de Streek Noord). De Raad ging die dag ook akkoord met een voorstel tot samenwerking van Balkema en consorten, waar het ging om werkverschaffing van Hoogeveense arbeiders, zo gauw Balkema en de zijnen zouden beginnen met de werkzaamheden aan de vaart. De details kunnen we achterwege laten, want Balkema kreeg de opdracht niet voor elkaar. Een ander zou de vaart gaan verbreden en verdiepen. Los daarvan: de burgemeester vertrok als snel. Hij werd in 1846 te Hoogeveen kantonrechter. Hij werd tevens lid van de Provinciale Staten van Drenthe. Zijn opvolger werd Lambertus Carsten (1820-1868), geboren in Hoogeveen.

Maandag 5 oktober 1846 kwamen de kaarten en de brieven van de provincie weer op tafel, rondom de reacties op de brugvoorstellen. Kon men zich met de nieuwe voorstellen verenigen? Nee, want de Provincie had niet gedaan, wat was voorgesteld. Er werd besloten de Provincie te schrijven dat men dat zou moeten proberen om zoveel mogelijk rijweg te behouden, want op de zuidwestzijde van de hoek van de Zuidwoldinger Brug was de rijweg zo smal, dat men 'thans' – in oktober 1846 dus – al met moeite met een rijtuig de hoek om kon. Verder viel het de raad op dat de Provincie de Zuidwoldinger Brug niet eens had verlegd, op de nieuwe tekening, maar op de zelfde plaats had gelaten. Dan zou er voor de geladen schepen niet voldoende ruimte zijn om de bocht te maken tussen de beide bruggen. Zo gauw de schepen uit het noorden onder de Zuiderse Brug door zouden zijn, zouden ze direct op de plaats zelf moeten draaien, totdat ze recht voor de Zuidwoldinger Brug zouden komen te liggen. Dat leek de Raad met geladen schepen ondoenlijk. Tijdens het draaien zouden de schepen ook voldoende ruimte moeten hebben om tevens vooruit te schieten. De wal zou hen daarbij belemmeren, de wal aan de zuidoostzijde van de Zuidwoldinger Brug. Dat bezwaar was bij de tekening niet voldoende meegenomen.

De kaartenmaker leek alleen gelet te hebben op de lengte van de schepen van 1846, zonder daarbij te letten op het daarbij horende roer, en die lengte mee te berekenen. De Raad zei het niet, maar men zou natuurlijk ook kunnen verwachten dat in de nieuwe vaart langere schepen zouden komen. Die zouden er helemaal niet langs komen. De Raad constateerde droogjes dat hen geen bezwaren bekend waren tegen het verplaatsen van de Zuidwoldinger Brug, dat het verplaatsen ervan

en het afsnijden van de wal bij het Kruis zelf zelfs voordelig zal zijn, dat dan ook de schepen uit de richting van Alteveer er dan makkelijker in konden draaien, en dat het voor de rijtuigen ook veel handiger zou zijn als die brug werd verlegd. Vervolgens werd nog eens weer het oude schrijven naar voren gehaald, waarin werd aangegeven dat de Zuidwoldinger Brug 10 ellen verlegd zou moeten worden en de hoek zou bij Luinge zou moeten worden vergraven, gedeeltelijk moest worden weggehaald, over een breedte van vier ellen. Aldus ging weer schriftelijk richting Provincie. Aldus werd besloten op 5 oktober 1846 onder leiding van waarnemend burgemeester Witsenborg. Aldus werd uitgevoerd. Het Kruis, zoals we dat dus kennen van de oude ansichtkaarten, met de mooie bruggen over de vaarten, is dus een iets anders Kruis dan zoals het er lag tijdens de oude vaart. Met de opmaak daarvan, in 1852, werden ook de beide bruggen iets verlegd, en vervangen door nieuwe 'moderne' bruggen.

Op 15 oktober 1847 was de Raad van Hoogeveen in gesprek over een ondernemer, die de nieuwe vaart direct wilde gebruiken waar hij voor bedoeld was: verbeteren van de verbindingen met de rest van de wereld. Al eerder (oktober of november 1845) had bakker Hendrik Hazelaar uit Hoogeveen een brief gestuurd naar Den Haag, met gevolg dat er een Koninklijk Besluit op volgde, brieven aan Gedeputeerde Staten in Drenthe, en een brief van de Minister van Binnenlandse Zaken aan het gemeentebestuur van Hoogeveen. De strekking was dat men geen redenen zag om aan zijn verzoek te voldoen, namelijk het toestemming geven voor een trekschuitdienst tussen Hoogeveen en de stad Meppel. Beurtschipper Jan van Dalen zocht een kortere weg. Hij verzocht de gemeente Hoogeveen om hem te begunstigen als beurtman van Hoogeveen op Zwartsluis, vice versa. We kennen twee brieven met dezelfde vraag, een uit september en een van 7 oktober 1847, beide aan de gemeente Hoogeveen. Er lag een brief bij van de burgemeester van Zwartsluis over het zelfde onderwerp. Er werd 15 oktober 1847 in Hoogeveen een commissie ingesteld: burgemeester Carsten, en de leden Ten Cate, Wams en Brandligt. Een volgende vergadering zouden ze het er verder over hebben. 15 november 1847 was er nader overleg in de Raad. De commissie had rapport uitgebracht.

“Overwegende dat de kooplieden en in het algemeen de ingezetenen dezer gemeente er belang bij hebben, dat er ter wegneming van de bezwaren bij de aan- en vervoer van goederen van en naar elders via Meppel en Zwartsluis bestaande een geregeld veer van hier op laatstgemelde plaats werd opgesteld. Overwegende dat er dezerzijds geen bezwaren bestaan aan de adressant Jan van Dalen, onder bepaalde voorwaarden en tot wederopzeggens toe aan te stellen tot schipper van gemeld veer. Overwegende voorts dat ieder veer opgericht het daar toe betrekkelijke reglement en tarief vastgesteld, en de schipper op hetzelfde aangesteld behoort te worden door de gezamenlijke besturen van de gemeenten tussen welke het zelve zal bestaan. Is besloten: H.H. Burgemeester en Assessoren uit te nodigen om met het gemeentebestuur van Zwartsluis in overleg te treden omtrent de oprichting van een veer tussen deze en die gemeente, en om voor het geval dat het bedoeld bestuur daartoe genegen mocht zijn, met hetzelfde over te gaan tot het

ontwerpen van een reglement, en tarief op bedoeld veer, en aan het zelve voor te stellen om de adressant Jan van Dalen tijdelijk tot schipper daarop te benoemen en HEAchtbaren voorts te verzoeken om de uitslag van HEAchtbaren bemoeiingen ten dezen aan dit college mede te delen”.

De Raad boog zich 21 april 1848 over een brief van Warner van der Veen van 22 december 1847. Warner verzocht om benoemd te worden tot commissaris voor het veer van Hoogeveen op Meppel. De Raad besloot de behandeling van de zaak tot een volgende vergadering te verschuiven. Het onderwerp bleef liggen. Warner stierf en zijn broer wendde zich tot de Raad. Diens brief werd 14 april 1851 in de Raad besproken. Jacob van der Veen woonde te Steenwijk, maar wilde zich vestigen in Hoogeveen. Hij verzocht in plaats van wijlen zijn broer Warner tot Commissaris over het Veer van Hoogeveen op Meppel te worden benoemd. Ook dit verzoek bleef liggen. De gemeente wilde eerst de vaart in een afrondend stadium zien. Dan pas kon zo iets wettig geregeld worden. Ook vroeg men zich af of men als Raad wel bevoegd was om zelf daarover een besluit te nemen. Op 13 november 1851 kwam men terug op de brief van Jan van Dalen. De Raad besloot *“dat van Jan van Dalen, uit hoofde hij te rekenen naar zijn daden, het voor zich niet meer wenselijk acht schipper te worden op het door hem bedoelde veer, zodat het aanwenden van verdere pogingen tot het oprichten van zodanig veer mede als overbodig mag worden beschouwd”*. De correspondentie daarover was gesloten. Er zou kennis gegeven worden van de beslissing, zoals gebruikelijk.

Achte Jan van Dalen het niet meer wenselijk om beurtschipper op Zwartsluis te worden? Helaas schreef men niet waaruit dat bleek. We kennen wel andere signalen. Jan van Dalen is namelijk niet af blijven wachten of hij wel of geen toestemming zou krijgen, hij is gewoon begonnen met varen op Zwartsluis. Dat weten we uit een brief aan de directeurs van de Compagnie van 5000 Morgen. Als eigenaren van de vaart zouden ze wat te zeggen hebben over de beurtvaart, zoals ze al tientallen jaren lang mensen wel of geen toestemming hadden gegeven om met beurtschepen op de vaart te varen. Jan van Dalen schreef op 22 januari 1849 een brief uit Meppel. Daarin schreef hij de directeurs *“dat hij met toestemming van het Edel Achtbare Bestuur heeft ondernomen, een vaart op te richten van Hoogeveen tot Zwartsluis, vise versa”*. Hij was daar op 29 maart 1848 mee begonnen. Dit zonder dat de gemeente Hoogeveen een reglement had opgesteld, want dat bleef maar wachten. Hij voer iedere woensdag marktgoederen van Hoogeveen naar de Sluis. Hij stelde de gemeente Hoogeveen voor om dan vrijdags terug te varen, van Zwartsluis naar Hoogeveen, nadat de marktschuit van Zwolle in Zwartsluis was aangekomen. Het staat niet in zijn brieven, maar we kunnen aannemen dat hij dat in de praktijk ook al deed, want een schipper vaart niet graag terug zonder lading.

Ondanks alle moeilijkheden die er op zijn weg zijn gekomen (dat licht hij niet verder toe) heeft hij zijn voorgenomen plan gewoon uitgevoerd. Wilde graag een moeilijkheid uit de weg ruimen, waar de heren directeurs zelf wat aan konden doen. Hij zou graag het recht van voorschutten krijgen. Dan was hij als eerste erdoor, als er water was en als er een groep schepen door een verlaat werd gevaren. We kennen

het antwoord niet van de Compagnie van 5000 Morgen, maar dát hij voer, dat is wel duidelijk. En met hun toestemming. Als vanouds. Een toestemming die met de nieuwe vaart volledig bij de gemeenteraad van Hoogeveen kwam te liggen. En die sloot de weg voor hem af. We kennen uit die jaren ook een brief, waarin hoofdmeester Hensems klaagde over Jan van Dalen, want die sprak alle mogelijke smaad van een andere onderwijzer. Volgens meester Hensems ten onrechte. Werd Jan van Dalen daar door de raad op afgerekend?

In 1848 ging een golf van revolutie en onrust over Europa. De economie was aan het instorten, de turfpijs stond onder druk. Nederland kreeg de 3^e november een nieuwe grondwet, onder leiding van Thorbecke, waardoor de macht van de Koning flink werd ingeperkt. De nieuwe vaart, de hoop voor de toekomst, leek maar niet te komen. De concessie, toestemming en toewijzing, om met het nieuwe kanaal te beginnen, kwam maar niet los. De winterwerkloosheid kwam eraan. Veel arbeiders hadden in de zomer volop werk en moesten in de winter maar wat rond zien te komen. Enkelen hadden werk in de bossen. velen hadden gelukkig nog wat landbouw of een of meer koeien, maar het was en bleef karig. Een deel had niets. Het maakte de Raad radeloos. De Raad besloot de 3^e november 1848 de Koning aan te schrijven. Namens de Raad werd geschreven:

“... dat de gebeurtenissen in de loop van dit jaar in onderscheidene landen van Europa voorgevallen, ook in ons land hun nadelige invloed hebben doen voelen, en wel zo dat een aantal fabrieken of stil staat, of in een kwijnende toestand verkeert. Dat hiervan een gevolg is, dat de veenlieden, wier beroep daar en boven zeer wordt gedrukt door de accijns op de turf, in het algemeen, en ook bepaaldelijk in deze gemeente hun fabricaat niet tegen voldoende prijzen kunnen afzetten, en geen geld genoeg in handen krijgen om aan het grote getal arbeiders in deze zo volkrijke gemeente, welke daartoe gelegenheid bestaande over het algemeen door eigen arbeid gaarne in hun behoeften willen voorzien, het nodige werk te moeten verschaffen. Dat het gemeentebestuur als niet in staat zijnde de bestaande behoeften aan werk enigermate te verhelpen, met kommer de naderende winter tegemoet ziet, en vreest dat een niet gering aantal van de arbeiders van de betrokken armbesturen voorziening in hun behoefte zal moeten vragen, bij aldien er zich niet eerdaags gelegenheid opdoet om in het bestaande gebrek aan werk op een afdoende wijze te kunnen voorzien. Dat voor korte tijd toen door Jonkheer Mr. A.H. van Holthe tot Echten het plan werd opgevat tot oprichting ener maatschappij ter verbetering en verlenging der Hoogeveense Vaart tot in de Barger Venen de hoop ontstond, dat er door het spoedig verlenen der door ZHWgeb. Tot einde gevraagde concessie niet alleen tegen de naderende winter voldoende gelegenheid voor de arbeidende volksklasse in deze gemeente ter bekoming van werk zou bestaan, maar ook dat binnenkort een plan van kanalisatie tot stand zou komen, hetgeen als de grondslag van iedere andere zo wenselijke kanalisatie, en van een gehele ontwikkeling van de Provincie Drenthe moet worden beschouwd. Dat die hoop tot nog toe niet verwezenlijkt zijnde, de gemeente Raad, ook met het oog op de bovenvermelde toestand van de arbeiders in deze gemeente, het zich ten plicht acht, zich tot Uwe majesteit te wenden, zoals zij bij deze doet, met het eerbiedige

verzoek, dat het Uwe Majesteit behagen moge de voormelde concessie wel zo spoedig mogelijk te willen verlenen”.

Donderdag 7 februari 1850 leek er schot in de vaartplannen te komen. De Gouverneur van Drenthe had een brief gestuurd, waarin hij informeerde of het besluit van 11 juli 1845, om als gemeente Hoogeveen zelf de kosten van de onteigening van de benodigde grond voor rekening te nemen, ook zou gelden als niet de firma Balkema en compagnons, maar een firma van de Jonkheer Van Holthe tot Echten de vaart uit zou voeren. De Raad las nog eens de oude notulen door. Vervolgens gingen de leden ermee akkoord dat het besluit ook gold voor de nieuwe firma. Dat werd de Drentse Kanaal-Maatschappij. Tijdens die vergadering kwam ook een verzoek van Roelof Robaard (1819-1883) op tafel. Deze Hoogeveense schipper en winkelier had een overdekte praam van 56 ton, genaamd 'de vrouw Femmigje', waarmee hij een beurtveer van Hoogeveen op Amsterdam en omgekeerd wilde beginnen. De brief was verstuurd vanuit Amsterdam. Als alle andere potentiële beurtschippers moest hij wachten tot er zicht was op het afbouwen van de vaart, voor de Raad tot een beslissing zou komen.

Op 12 maart 1850 kwam het lang verwachte Koninklijke Besluit waarbij toestemming werd verleend aan jhr. A.W. van Holthe tot Echten en zijn medeaanvragers, om te komen tot de Verlengde Hoogeveense Vaart en verbetering van het deel van Meppel tot en met Hoogeveen van de bestaande vaart. De toestemming werd overgedragen aan de N.V. Drentse Kanaal-Maatschappij. Op 16 juli 1851 droeg de Compagnie van 5000 Morgen de vaart over aan de nieuwe maatschappij. Vrijdag 16 augustus 1850 vergaderde de Raad over de toegezegde f 25.000,-. De gemeente Hoogeveen had tevens toegezegd zelf 16 aandelen van f 1000,- te zullen nemen. Er moest nu f 41.000,- op tafel komen. De gemeente had de Staat der Nederlanden f 11.000,- geleend, in de vorm van effecten in het Grootboek der Nationale Werkelijke Schuld tegen 2 ½ % rente. Wanneer dit nu te gelde werd gemaakt, was er een werkelijke waarde van ruim f 6000,-. Men kwam nog f 35.000,- tekort. De Raad besloot een geldlening aan te gaan van f 35.000,- in zeventig aandelen van f 500,- tegen een rente van hoogstens 4 ½ %. De details van die lening laten we maar voor wat ze zijn. Bij een bedrag van f 41.000,- hebben we het over het omgerekend naar huidige bedragen – afgaande op toenmalige en huidige uurlonen – globaal over een bedrag van 2,7 tot 3 miljoen euro. Maar deze vergelijking gaat in die zin scheef, dat men nu als gemeente gewend is om grote investeringen te doen in grote projecten, terwijl dit toentertijd niet veel voorkwam. Een enorm kapitaal in een uitzonderlijke situatie, daar hebben we het over. Er werd nog veel over gesproken, want de toestemming van zowel het Provinciaal Bestuur als de Koning was nodig, en door het kopen van aandelen werd de gemeente aandeelhouder in de nieuwe Maatschappij. We laten dit verder los.

We ronden af met een besluit uit de vergadering van de Raad van 14 april 1851. Directeur A.W. Van Holthe tot Echten van de Drentse Kanaal Maatschappij stelde de Raad voor om burgemeester en assessoren (wethouders) te machtigen bij de overdracht van de oude vaart (16 juli 1851 zou dat worden) een obligatie van f

25.000,- te geven, betaalbaar bij het sluiten van de vaart door de oude maatschappij. Men besloot daar vervolgens ook toe, met dien verstande dat deze obligatie werd afgegeven aan de nieuwe Maatschappij, de Drentse Kanaal Maatschappij. Deze kon dan bij de overdracht de obligatie overhandigen aan de oude maatschappij, de Compagnie van 5000 Morgen. Bij wijze van betaling, niet in klinkende munt, niet in papiergeld, maar in de vorm van een schriftelijke obligatie. De oude maatschappij zou de obligatie dan kunnen verzilveren en het geld verdelen over de grondbezitters. Vervolgens is dat **niet** gebeurd. De oude en de nieuwe maatschappij spraken af dat de Compagnie van 5000 Morgen **niet** die obligatie, maar voor f 25.000,- aan aandelen in de nieuwe maatschappij zou krijgen. Dit is **niet** 'slechts een detail'. Doordat de Compagnie van 5000 Morgen daardoor een beheersfonds van aandelen werd, eigendom van alle individuele grondbezitters van het oude Echtens-Hoogeveen, is de compagnie kunstmatig in leven gehouden. Uiteindelijk werd dit en blok aan het been van de gemeente Hoogeveen.....

Tussentijds – met de nieuwe vaart in zicht – meldden zich ook weer potentiële veerschippers. We lezen in de Groninger Courant van 4 april 1851: *“Men verneemt, dat door twee schippers aanvraag is gedaan, om een trekschuitenveer tussen Hoogeveen en Meppel op te richten. De behandeling der verzoekschriften hierover is echter door 't Hoogeveense gemeentebestuur uitgesteld, heen ter tijde, dat het nieuwe kanaal zal zijn daargesteld”*. De Raad zou uiteindelijk meer tijd steken in de veren dan het ooit in het nieuwe kanaal had gedaan. De Raad zou tevens in de jaren daarna veel **NIET** kunnen doen, wat de gemeente Hoogeveen als gemeente voor zijn burgers eigenlijk **WEL** zou moeten doen, omdat de grote lening voor de overdracht van de vaart nog vele jaren als een juk en een kruis op haar schouders bleef rusten. De oplossingen die de Raad en B & W zochten om als gemeente de eerste zorg voor haar burgers te kunnen blijven dragen, hielden nogal eens in dat voorzieningen in de kom van Hoogeveen in stand werden gehouden en verbeterd werden, en in buitengebieden niet van de grond kwamen. In dezelfde periode, direct na 1851, is de bevolking geografisch zo uitgebreid, dat velen niet of nauwelijks meer gebruik konden maken van de elders vanzelfsprekende voorzieningen. De eis van de directeuren van de Compagnie van 5000 Morgen om een bedrag van f 25.000 gulden, waar ze vervolgens **NIETS** mee deden, behalve rente op rente opstapelen, heeft de gemeente Hoogeveen en de gemeenschap in het algemeen dan ook flink gehandicapt. De teruggave van het geld zou worden uitgesteld tot 1934. Het einde van de Compagnie is een ander ingewikkeld verhaal.