

# WERK IN VOORBEREIDING

## DE DRENTSCHE KANAAL-MAATSCHAPPIJ

©Albert Metselaar, 2014 [albertmetselaar@home.nl](mailto:albertmetselaar@home.nl)



*De rentmeesterswoning van de Compagnie van 5000 Morgen werd gebouwd in 1633. We kennen het pand nu als het Schippershuus. Het oude pand onderging in de 19<sup>e</sup> eeuw diverse veranderingen. Een daarvan had direct te maken met de verbeteringen van de vaart en de wegen ernaast, uitgevoerd in 1852. Het is een van de laatste herinneringen aan dat oude vaart- en wegenplan. We hebben het over het verwijderen van de hoek van het pand. We zien de afgeschuinde hoek terug op bijgaande foto. In de ‘schuinte’ werd een deur geplaatst. De schuine hoek is nog aanwezig in het huidige pand.*

De venen bij Hoogeveen waren bijna afgegraven. De venen net ten westen van die gemeente, in en rond Nieuwlande en Geesbrug, hadden ook geen onbeperkte mogelijkheden. De ondernemers richtten hun blik op de venen in het zuidoosten van Drenthe, in en rond de gemeente Emmen. Probleem: hoe leg je daar een kanaal naar toe? Verlenging van de Hoogeveense Vaart zou op twee logische manieren tot stand kunnen worden gebracht. Het ene tracé liep via het Rechttuit in het Hollandscheveld, en van daaruit naar Veenhuizen bij Dalen, dan naar Wachtum, naar Den Hool, om vervolgens bij de Bargervenen uit te komen. Een variant daarop ging van het Rechttuit naar Veenhuizen, dan in noordelijke richting tussen Wachtum en Zwinderen door, om vervolgens af te buigen naar een nieuw te graven kanaal, dat van Beilen naar Abbing (bij Erm) zou lopen. Er werd ook gedacht aan een vaart via het Krakeel en Veenlust. Uiteindelijk werd het toch via Noordschut. De plannen van de heren Balkema en Consorten liepen echter stuk.

Jonkheer Anne Willem van Holthe tot Echten (1816-1900) vroeg begin 1847 met een vijftal ondernemers toestemming aan om door een nieuw op te richten maatschappij diverse vaarten uit te laten voeren, waaronder verbetering en verlenging van de Hoogeveense Vaart. Dat werd uiteindelijk hun enige project. Dat ging niet makkelijk. Arend van Runen uit Zwolle vroeg ook die toestemming aan. Het gevolg was een 'consessiestrijd'. In de zomer van 1848 moesten de Staten van Drenthe beslissen wie de toestemming kreeg. De commissie die daarover ging werd voorgezeten door de jonkheer Van Holthe tot Echten, maar koos voor het plan van Van Runen, omdat die meer garanties leek te geven. De Staten besloten de minister te adviseren met een van beide aanvragen mee te gaan. In september 1848 kwamen de Staten van Drenthe tot een akkoord en stelde men zich achter een nieuwe aanvraag van Van Holthe tot Echten.

Het verhaal is veel ingewikkelder dan hier verteld, maar hoe dan ook, de Staten waren zelfs bereid om voor f 50.000,- deel te nemen aan de plannen van Van Holthe tot Echten. Zo kwam het dat na lang wachten bij Koninklijk Besluit van 12 maart 1850 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. Drentsche Kanaal-Maatschappij, hierna kortweg DKM genoemd.

Op 16 juli 1851 sloot de Compagnie van 5000 Morgen een overeenkomst met deze maatschappij, waarbij de Hoogeveense Vaart aan haar werd overgedragen. Het ging met gesloten beurs. De Compagnie van 5000 Morgen kreeg daarvoor voor f 25.000,- aandelen in de nieuwe maatschappij. In 1852 zou het moeten gebeuren. Op het oude tracé van de Hoogeveense Vaart werd een breder, dieper en van minder en grotere sluizen voorzien nieuw kanaal gegraven, dat liep van Meppel tot Nieuweroord. Daarvoor moest het vaarwater een jaar lang gesloten worden. In de turfgraverijen kon dat jaar wel worden gegraven, maar er kon niet worden afgevoerd. We richten ons in deze tekst vooral op dat deel van de vaart dat in en bij de plaats Hoogeveen lag. De vaart en Meppel zijn een eigen onderzoek waard.

De DKM hield zich al in 1850 bezig met de breedte en de diepte van de sluisen. De bovendeuuren van de sluisen zouden 5,2 meter breed moeten worden. De beneden-deuren 5,4 meter. De bovendrempels onderin de houten sluisen moesten zo worden gelegd, dat ze 1,8 meter beneden peil lagen. De benedendrempels en de sluisvloeren lagen 1,7 meter onder peil. Voor twee sluisen golden andere maten. Zo was voor de Veenesluis bepaald, op verzoek van de Compagnie van 5000 Morgen, dat de benedendrempel op 2,35 meter kwam te liggen. De Noordseschutsluis had nog meer afwijkende maten. De bovendrempel lag op 2,4 meter onder peil en de benedendrempel op 2 meter. Het water achter de sluisdeuren lag op 13 meter NAP. Voor de sluis lag het op 11,54 meter NAP. Schepen moesten dus bijna 1,5 meter geschutz worden.

Maar dat gold natuurlijk alleen als er voldoende water was. Het kwam in de zomers nogal eens voor dat er geen water genoeg was, en dan was het oppassen voor de grote schepen. Bij de Noordseschutsluis zou tevens een aparte watersluis worden gebouwd, voor de afvoer van water, zonder dat de gewone sluisdeuren geopend zouden hoeven te worden. Dat was voor die momenten dat er teveel water was, dat afgevoerd diende te worden. Het aantal sluisen in het oude gedeelte van de Hoogeveense Vaart ging in 1852 terug van 11 naar 5. De bruggen bij de sluisen werden bepaald op een breedte van 5,4 meter. Er werd dus direct een brug bij iedere nieuwe sluis ingepland. Ook lag overal standaard een jaagpad langs de nieuwe vaart. Maar toen moest men nog wel eerst eigenaar van het Noordse Schut worden. Ook de grond langs het kanaal er naartoe was nog in particulier bezit.

Directeur Van Holthe tot Echten kreeg 8 november 1850 van de commissarissen groen licht om met de eigenaren van het Noordse Schut over de voorwaarden te onderhandelen. Hij kreeg tevens de vrijheid om *'de tegenwoordige sluiswachter Warmels een gelijke betrekking daar ter plaatste te beloven'*. Dit bevestigt dat Jan Warmels sluiswachter was en het geeft ook aan dat er sprake was van 'eigenaren', meervoud. Het schut was nog steeds eigendom van meerdere personen met achterliggende gronden, die ook voor de kosten van het onderhoud verantwoordelijk waren. Jan Warmels was degene die het schut beheerde en namens de eigenaren onderhandelde met de DKM. Op 22 februari 1851 gaf commissaris H.J. Carsten op de vergadering van commissarissen aan hoever het stond met het contract met de eigenaren van het schut. De gemaakte afspraken werden goedgekeurd. De gezamenlijke eigenaren van het schut hadden als voorwaarde gesteld dat de DKM het dwarsgat net ten oosten van het schut met vier voet zou verdiepen. Ook daarmee ging men akkoord.

Het kwam tot contracten met alle eigenaren van gronden aan de noord- en de zuidzijde van het Noordse Opgaande. Ze stonden grond af voor de verbreding van het vaarwater en voor het leggen van een jaagpad langs de noordkant ervan. Tevens verbond de DKM zich aan de toezegging dat ze zou zorgen voor jaagbrugjes over de wijken aan de noordkant. Smalle brugjes, waar de scheepsjagers over konden. De eigenaren zouden een maand voordat het werk zou beginnen daar bericht van krijgen. Ze konden vervolgens bomen en gewassen verwijderen, die

waren voor hen, maar graszoden moesten blijven liggen. We kennen twee contracten met grote groepen eigenaren van de noordkant (van 19 juli 1851) en de zuidkant (8 augustus 1851, plus enkele contracten met individuen. Er moest flink papierwerk worden verricht, voordat een schop in de grond kon.



***Hendrik Jan Carsten (1817-1908), burgemeester van Hoogeveen (1842-1843), notaris, lid van Provinciale Staten van Drenthe, gemeenteraadslid van Hoogeveen, lid van de Eerste Kamer, en tevens eigenaar van Veenlust.***

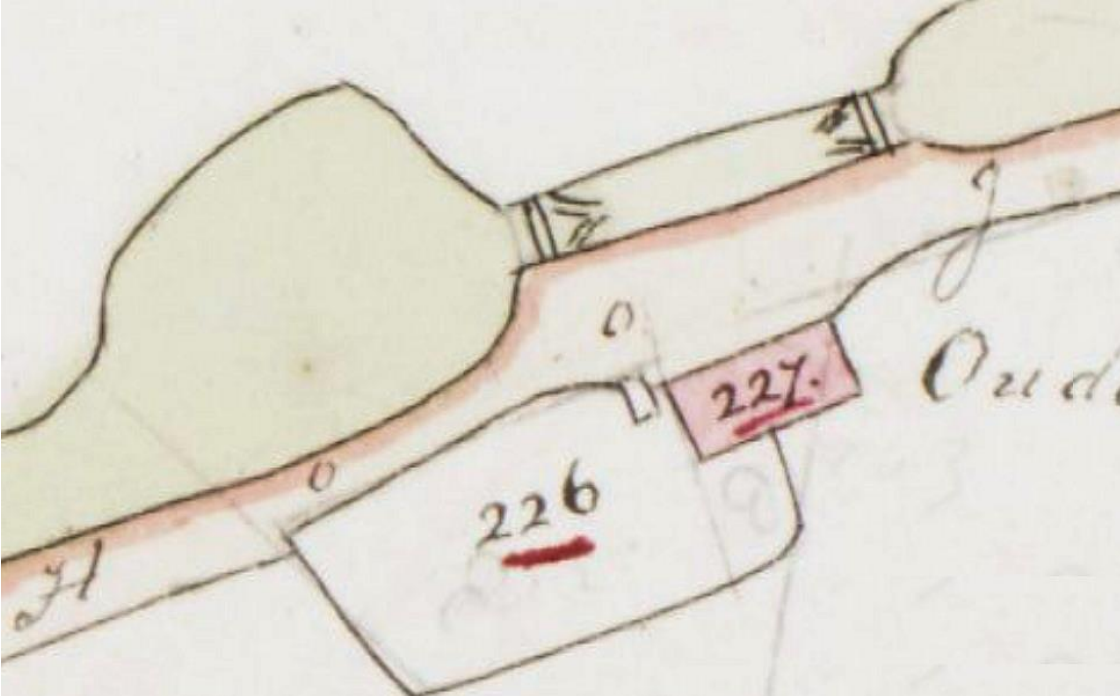
Aan beide zijden van het opgaande stonden boerderijtjes. Sommigen al meer dan 100 jaar. Men kon een stuk van het erf afstaan, men kon de bomen voor het huis weghalen, men kon een trek- en leipad weg laten halen, of verleggen naar de noordkant van het kanaal, maar de boerderijtjes bleven staan. Bij latere verbredingen van de vaart is dat dan ook niet meer doorgezet in de kom van Hoogeveen en aan dit Noordse Opgaande. In totaal werden er in 1851 ruim 900 kadastrale percelen geheel of gedeeltelijk onteigend, waarbij de zaken onder de druk van de

omstandigheden in de minne geregeld kon worden. De Commissarissen van de DKM waren op 15 januari 1851 aanwezig bij het Noordse Schut, en namen de situatie daar in ogenschouw. Alles wat ze zagen was particulier bezit, geen eigendom van de Compagnie van 5000 Morgen. Ze bekeken het tracé, de nog aan te kopen percelen, en machtigden commissaris H.J. Carsten om bij een aanstaande publieke veiling aan te kopen voor de DKM wat daaruit nodig was voor het kanaal. Carsten rapporteerde later dat die stukken grond de maatschappij ongeveer f 1300,- hadden gekost. Direct na het besluit van aankoop werd in de notulen van januari 1851 genoteerd dat men tot een akkoord met Jan Warmels zou komen. Het ligt voor de hand te veronderstellen dat de commissarissen niet alleen hebben rondgelopen en rondgekeken, maar ook ter plekke met Jan Warmels tot mondelinge afspraken zijn gekomen. Dit werd later schriftelijk vastgelegd. Hij en zijn zuster Geesje konden tot hun dood sluiswachter blijven, of dit door een ander laten uitvoeren, onder hun toezicht. Dit was een onderdeel van een akkoord waarbij zowel het oude schut als voor de nieuwe sluis en de nieuwe vaart benodigde stukken land werden overgedragen. Ook de Van Echtens Wijk werd overgedragen. Deze wijk werd het begin van de nieuwe Verlengde Hoogeveense Vaart. De wijk was

eveneens particulier eigendom, van de Van Holthe tot Echtens en de familie War-  
mels. De laatsten hadden daar al generaties lang het beheer over. Het Schutshuis  
stond op de zuidkant van het Noordse Schut.

Een verslag van die dag is opgenomen in de Meppeler Courant van 18 januari  
1851. Het 'heden' uit het begin betrof dus enkele dagen daarvoor: *“De dag van  
heden was voor veel ingezetenen dezer gemeente een rechte feestdag. Reeds in  
de vroege morgen wapperden van een menigte huizen verschillende nationale  
vlaggen en wimpels, ja bijna alle pramen die door de gehele plaats verspreid lagen,  
ware mede met vlaggen en wimpels versierd, zo zelfs, dat op een, liggende in het  
zogenaamde Kruis bij de Zuiderbrug, dwars door de vaart, 14 stuks waren  
aangebracht. De mare was de komst vooruit gevlogen van de heer Commissaris  
des Konings, die vergezeld van de HH van Holthe tot Echten, de Commissarissen  
voor de Drentse Kanaal-maatschappij, W. J. Tonckens en mr. H.J. Carsten, en de  
heer ingenieur Bake, langs de Hoogeveense vaart opnemingen hadden bewerk-  
stelligd, dienstig voor de aanstaande werkzaamheden. Hun komst werd dan ook  
met vreugdegejuich begroet. Na een wijl oponthoud zijn gemelde HH vertrokken,  
naar de Schutsluis op Noord, om boven dezelve hun werkzaamheden voort te  
zetten. Vooral voor onze jonge varensgezellen, was het een rechte plezierige en ...  
vergeef ons ... jolige dag. Deze toch waren steeds vooraan om daar, waar het  
nodig was, air bij te zetten, hun hulp te verlenen; de sierlijke tooiing der pramen was  
hun werk. Maar ook hun schippers vreugde moest worden getoond. Het zingen van  
vroljke liederen, het maken van muziek op hun eigenaardige wijzen, en andere  
grimassen, hun verkleedingen enz. enz. alles duidde een ongeunstelde vrolijkheid,  
aan, die, schoon soms ook een weinigje buitensporig, echter ook hun oprechte  
sympathie tekende, voor de grootse onderneming der Drentse kanalisatie.”*

De aanbesteding van de nieuwe vaart zou op 27 december 1851 zijn. De laatste  
inschrijvingen op de diverse plannen waarin de vaart was uitgesplitst, waren echter  
veel hoger uitgevallen dan de DKM zelf had ingeschat. Het kwam tot toewijzingen  
en herbestedingen. Een verslag hiervan uit de Provinciale Drentsche en Asser  
Courant van 30 december 1851: *“27 december. Hedenmiddag te 12 uren heeft  
alhier in het Herenlogement, in tegenwoordigheid van een talrijk publiek, de ope-  
ning plaats gehad der aannemingsbiljetten voor de werken der Drentsche Kanaal-  
Maatschappij”*. Vervolgens werd een hele opsomming van aannemers en bedragen  
gegeven. *“Aan de aanbieders is medegedeeld, dat binnen acht dagen de Raad van  
Commissarissen omtrent het al of niet aannemen dezer aanbestedingen, tot een  
besluit zal komen. Bij de overweging hiervan, komt, behalve de prijs, in aanmerking  
de meerdere of mindere soliditeit der aangeboden borgen voor de goede en tijdige  
uitvoering van het werk. Voor het bestek der aardewerken der Hoogeveensche  
Vaart ontbrak het aan mededinging, weshalve men verneemt, dat daarvan een  
herbestemming in masse en percelen op de 16<sup>e</sup> januari aanstaande zal plaats heb-  
ben”* Over het concrete vervolg, de feitelijke bouw van de kunstwerken, het graven  
en bijzondere gebeurtenissen rondom de vaart, lezen we minder in de notulen van  
de commissarissen, maar uitgebreid in de kranten van die tijd. We richten ons hier  
op enkele concrete punten uit dat grote jaar van vele veranderingen.



***Het Olde Baas Verlaat, volgens de kadastrale van 1829. Dit verlaat werd genoemd in 1637 en lag er mogelijk zelfs al vanaf 1632. Toentertijd was Lense Volkers de verlaatsmeester. Van hem stamt de familie Giethoorn af.***

***Links liep de vaart naar Meppel, rechts naar Hoogeveen. Het verlaat is hier getekend met twee stel draaideuren, maar dat is een standaardmethode van kaartenmakers om aan te geven dat het hier een sluis betreft. Het zegt niets van de deuren. Aan op zijn minst één kant zat een enkelvoudige valdeur. Het***

***Olde Baas Verlaat zat in de vaart bij de huidige panden Nijstad 10 en 13. Nummer 226 was een tuin, eigendom van de markegenoten van de marke van Ten Arlo. Bij de verdeling van 1641 was dit gebied toegevalen aan Ten Arlo. Ten noorden van de vaart lagen de Ten Arloër Weiden. 227 was de ambtswooning van de schutmeester, en eigendom van de Compagnie van 5000 Morgen.***

### **RONDOM HET OLDE BAAS VERLAAT**

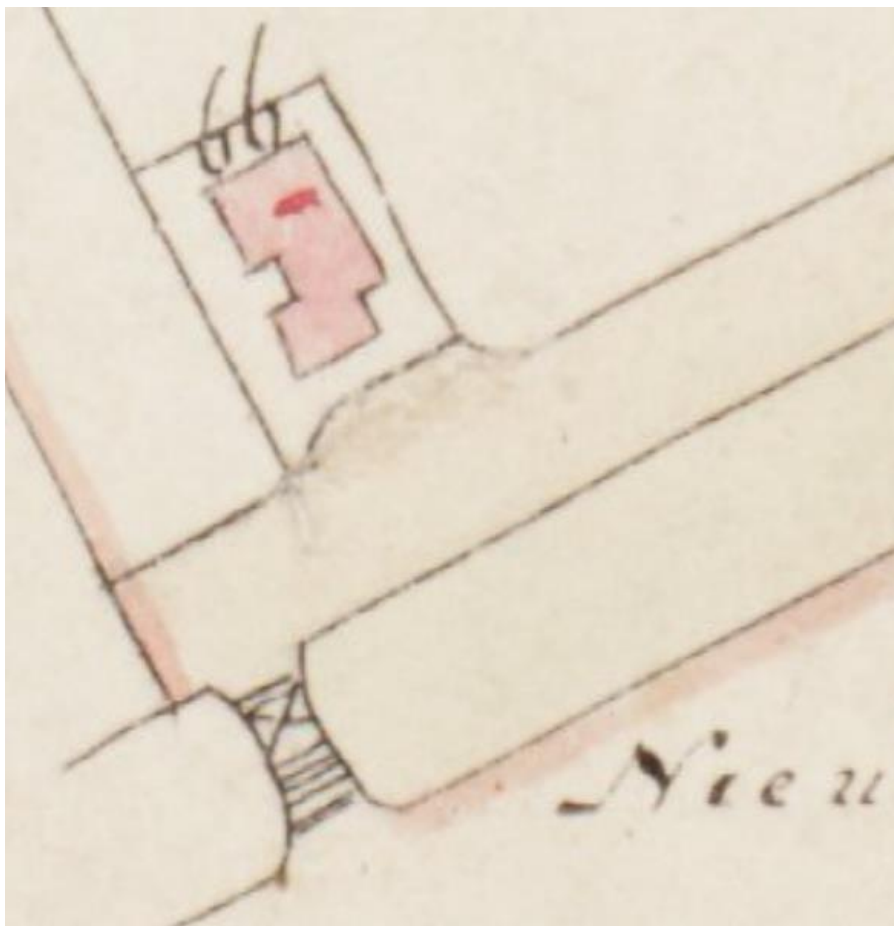
Het verbeteren van de Hoogeveense Vaart had grote gevolgen voor enkele schutten en sluizen daarin. Het Noordse Schut werd van een eindpunt van minder belang, een van de hoofdsluizen naar Oost-Drenthe. Het 3<sup>e</sup> Schut van de oude vaart, het Olde Baas Verlaat op Nijstad, zou helemaal verdwijnen. Het kwam in deze eindfase nog enkele malen in het nieuws door wat er gebeurde met de kinderen van de schutmeester. Toen in 1829 een bevolkingsregister van Zuidwolde werd opgemaakt, woonden bij dit verlaat schutmeester Berend Klaas Kleine en zijn vrouw Geertruida Aalderts. Zij was winkelierse, en zal ook een tapperij erbij hebben bediend. Berend Klaas Kleine (1757-1832) heette namelijk herbergier, toen hij

overleed. Zoon Lambert Berends Kleine heette in 1829 nog arbeider, en woonde bij hen in. Lambert Berends Kleine (1804-1838) werd de nieuwe schutmeester. Hij had het vak met de papelepel ingegoten gekregen. Hij trouwde 3 mei 1834 in Zuidwolde. Zijn moeder heette toen tapster. Hij en zijn vrouw Margje Hendriks Dekker kregen twee dochters: Geertruida (geb. 14-4-1835) en Willemetje (geb. 14 mei 1837). Na Lamberts dood hertrouwde Margje op 9 februari 1839 met landbouwer Harm Jans van Zeijering of Zegering (1798-1842). Bij zijn overlijden werd vermeld dat hij schutmeester was. Margje trouwde voor de derde keer, met boerenknecht Harm Jans Groote. Bij dit huwelijk (5 augustus 1843) werd ze Marrichje Hendriks van Drijber genoemd, en gaf ze als beroep op: kastelein. Ze beheerde de tap van het Olde Baas Verlaat. Ook uit haar derde huwelijk zijn kinderen geboren. Harm werd hier landbouwer en schutmeester. Het waren Harm en Margje samen, die in november 1851 een dochter uit het water moesten halen.

Meppeler Courant 29 november 1851: *“Hoogeveen, 23 november. Een ongelukkig voorval heeft een familie in diepe rouw gedompeld. Gisteravond omstreeks 8 uur (zodat het duister was), gaat een meisje van de schutmeester van het 3<sup>e</sup> verlaat op de Hoogeveense Vaart om daaruit water te halen, doch komt niet weer. De ouders verontrust over het lange uitblijven huns kinds, gaan het roepen en zoeken, doch tevergeefs, en, niet zonder grond, vermoedt men dat het meisje in het water is geraakt. Hedenmorgen heeft men dat pand leeg laten lopen en het kind levenloos uit het water gehaald”*. Bijna drie maanden later overkwam hen bijna het zelfde:

Meppeler Courant 7 februari 1852: *“Op vrijdag de 30<sup>e</sup> januari 1852 had er weer bij het huis van de schutbaas van het 3<sup>e</sup> vallaat op de Hoogeveense Vaart een treurig voorval plaats, waarvan de gevolgen een goede uitslag opleverden. De jongere volle zuster van die, welke voor enige tijd haar dood in het water in de beschoeiing van dat vallaat vond, geraakte op diezelfde wijze in diezelfde beschoeiing in het water, doch zulks door een daar voorbijgaand persoon ontdekt zijnde, is zij, op geroep van dezen om hulp uit dat huis en na bekoming daarvan weer spoedig gelukkig gered.”* Er was geen jongere volle zuster van Willemetje, maar wel een oudere zuster, Geertruida.

Harm Jans Groote (1811-1864) en Margje Dekker waren hun werk kwijt, bij het sluiten van de oude vaart, in de zomer van 1852. Van de elf verlaten, los van de 12<sup>e</sup>, het Mallegatschut bij Meppel, ging men over naar zes sluizen. Het Olde Baas Verlaat werd eruit gehaald. Er kwam ook een nieuwe sluis, waar er daarvoor niet een had gelegen, bij de nieuwe brug in de weg naar Zuidwolde. Vandaar: Nieuwe Brug Sluis. Harm en Margje trokken naar Sleen. Harm werd daar veldwachter. Daar overleed hij in die functie, maar daar woonden ze ook al in december 1852, toen hun zoontje Willem werd geboren. Ze hebben de schutmeesterswoning vrijwel direct verlaten, na het sluiten van de vaart. We vinden de benoeming tot veldwachter terug in de Provinciale Drentsche en Asser Courant van 4 mei 1852. Drenkelingdochter Geertruida Kleine (1835-1898) trouwde met Jan Oosting uit Zuidlaren. Ze hadden een landbouwbedrijf in Weerdinge en Angelsloo.



De grond bij de Nieuwe Brug Sluis was al jarenlang in het bezit van de Compagnie van 5000 Morgen. Toen in 1829 de kadasterkaart van deze omgeving werd gemaakt, werd daarop de brug en een boerderij vastgelegd. De boerderij was van de Compagnie, maar ook het weiland rechts ervan. De Compagnie was geen organisatie die als doel had om te investeren in grond of te speculeren met grond. Het ligt dan ook voor de hand te veronderstellen dat ook binnen de Compagnie van 5000 Morgen al veel langer is nagedacht over een nieuwe sluis, op deze plaats, en dat daarom alvast grond werd gekocht, toen de gelegenheid zich daartoe voordeed. Bij de overdracht van de bezittingen naar de Drentsche Kanaal-Maatschappij ging ook al deze grond mee. Vandaar dat er in de notulen weinig meer over genoteerd hoefde te worden. Alle voorwaarden waren al aanwezig. Rechts van het pand 1866 werd in 1854 een nieuwe sluiswachterswoning gesticht. Het oude pand werd gesloopt in 1882.



## RONDOM DE NIEUWE BRUG SLUIS

De plaatsen van de nieuwe sluisen, de lengte van de panden en de werkzaamheden voor het tot stand komen van het nieuwe kanaal, werden besproken en vastgelegd in de vergaderingen van de commissarissen van de Drentsche Kanaal-Maatschappij van januari 1851. Men besloot tijdens die vergaderingen over het pand van de Echtensesluis tot de Nieuw Brugsluis:

*“Dit kanaalpand is lang 2150 ellen (= meters) tot aan de Nieuwebrugsluis met een weg tot jaagpad aan de zuidzijde, breed acht ellen, af te scheiden van de aangrenzende eigendommen door een bermsloot. In dit kanaal amoveren (= wordt opgeruimd) de Echter Sluis met behoud van de noordelijke beschoeiing tot ondersteuning van de molenberg, alsmede de Oldebaassluis en te vernieuwen de Echter- of molenbrug”.*

Over het volgende pand, van de Nieuwe Brugsluis tot de Veenesluis, lezen we: *“Het vijfde kanaalpand, af te scheiden van het vorige door de Nieuwebrugsluis volgens bestek, en zijnde lang circa 2100 ellen”, en: “Langs dit kanaalpand de weg, ter breedte als voren, aan de noordzijde, en een jaagpad aan de zuidzijde, ten breedte van zes ellen, afgescheiden van de aangrenzende eigendommen door een bermsloot. In dit perceel te verminderen de kromming bij Slouters – amoveren de Sloutersluis en de Veenesluis, en te vernieuwen de Nieuwebrug, alsmede te amoveren het huis van de sluiswachter der Veenesluis”.*

Er kwam al met al een nieuwe Nieuwe Brug. De Nieuwe Brug Sluis heette zo, omdat er in 1826 een akkoord was gesloten tussen de Compagnie van 5000 Morgen en de markegenoten van Steenberg en Ten Arlo, over het leggen van een nieuwe ophaalbrug, tussen Slouters- en het Ossebaas Schut. Daar lag voordien geen brug. Vandaar ‘nieuwe brug’. **De brug kwam terug op de vergadering van 8 december 1851.** Er werd gesproken over de noodbruggen, die gelegd moesten worden, om het wegverkeer niet te stagneren, zolang het werk aan de sluisen aan de gang is. De noodbrug bij de Nieuwe Brug Sluis moest boven (= ten oosten van) de sluis worden gelegd, zo was men van mening. De noodbrug lag ongeveer waar nu de betonnen sluis van 1829 ligt, want ook deze ligt net ‘boven’ de sluis van 1852.

## RONDOM HET VEENESCHUT

De benaming ‘Veeneverlaat’ werd naast ‘Hoogste Verlaat’ en ‘Bovenste Verlaat’ ook gebruikt voor een verlaat, dat in de jaren ‘30 en ‘40 van de 17<sup>e</sup> eeuw in het Haagje lag. Dit werd verwijderd, omdat het de stand van het water in de rest van de vaart teveel negatief beïnvloedde. ‘Verlaat’ en ‘Schut’ werden door elkaar gebruikt. Vervolgens ging men ook bij het 1<sup>e</sup> Verlaat in de vaart zelf spreken van ‘Veeneschut’. Om het nog onoverzichtelijker te maken: daar zijn er ook twee van geweest. Het is een onduidelijkheid die alleen voor ons bestaat, de lezer die na zoveel terugkijkt. Toen wist men wat men bedoelde, omdat men in zijn eigen tijd er één kende.



**Het Veeneschut in 1829. Het zat toen waar nu de Jos van Aalderenlaan uitkomt op de Zuidwoldigerweg. Beide panden links waren van Hendrik Egberts Schut. Het pand rechtsboven, dat bestond uit meerdere woning, was van Berend Eleveld van Zuidwolde. Rechtsonder was van landbouwer Jacob Snoeken, landbouwer te Havelte.**

Sommige schutsluizen vervielen, andere kwamen met nieuwe namen nieuw op plaatsen waar er nog geen was geweest, en het kwam ook voor dat een sluis wel van plaats veranderde, maar toch dezelfde naam hield. Dat was het geval met het Veeneschut. Er werd gezocht naar een plaats hiervoor, ongeveer 500 meter dichter bij Hoogeveen. We lezen in de notulen van de DKM van januari 1850: "Tot bekoming van een beschikte sluisplaats in het Hoogeveen, wordt de commissaris Carsten mede verzocht bij P. ten Hoorn of Martje Steenberg te vragen naar de voorwaarden van afstand harer aangelegen eigendommen". De vergadering van januari 1850 was uitgestreken over meerdere werkdagen, waarbij men ook tussentijds op onderzoek uitging. We lezen vervolgens in de notulen van die maand: "De heer Carsten rapporteert dat hem door P. ten Hoorn over het bedoelde stuk groenland voor sluisplaats te Hoogeveen wordt gevraagd f 2500,- en dat gemelde P. ten Hoorn geen gedeelte van het land daartoe wil verkopen, waarna de heer Carsten wordt uitgenodigd naar de voorwaarden van Metje Steenberg te vernemen".

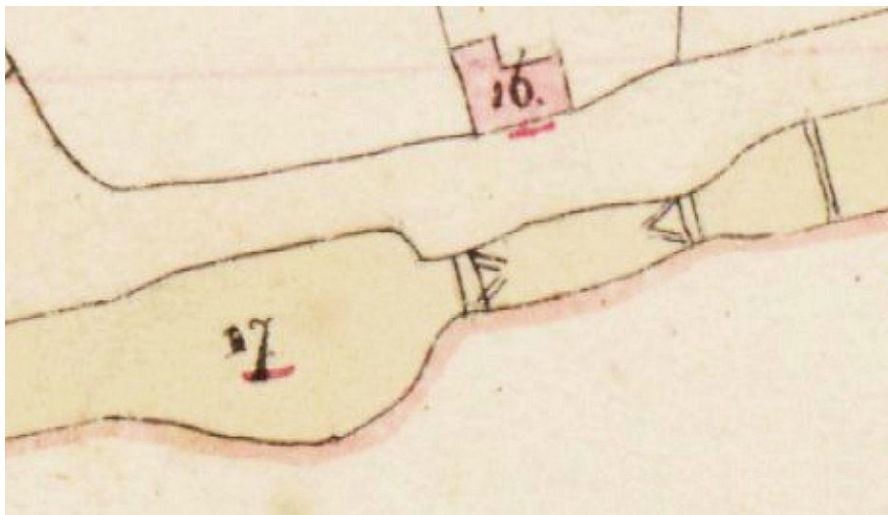
22 februari 1851: "De directeur wordt gemachtigd het land van Ten Hoorn bij de Veeneschutsluis zo goedkoop mogelijk aan te kopen, des nodig tegen de prijs van f 2500,-, doe daarvoor gevraagd was. De beslissing hierover wordt gedemandeerd

*aan de commissaris Carsten en de directeur". Ten Hoorn hield voet bij stuk, lezen we in de notulen van de commissarissen van 22 maart 1851: "De commissaris Carsten en de directeur geven te kennen dat door hen is aangekocht een perceel groenland, groot circa twee bunders, kadastraal bekend te Hoogeveen sectie A no. 1242, 1243, 1244 en 1247, voor een som van f 2500,- aan Pouwel Winters ten Hoorn, ten einde daarop te plaatsen een sluiswachterswoning en een tuin, en ten einde de nodige grond te hebben tot aanleg van de sluis. De commissaris Carsten geeft te kennen, dat er een aanbod bestaat, om de grond welke niet benodigd zal zijn voor de Maatschappij voor een geëvenredigde prijs weer over te nemen. Commissarissen verklaren deze koop goed te keuren, doch achten het vooralsnog onraadzaam en onvoordelig de grond welke de Maatschappij overhoudt weer te verkopen". Zo kwam het Veeneschut als Veenesluis te liggen op de plek waar we het terug vinden op de oude ansichtkaarten.....*



***We kijken boven uit over de Veenesluis. Links zien we de sluiswachterswoning. Beide zijn gebouwd in 1852. De sluis is hier nog van hout. Onder de betonsluis van 1929. Hij lag op de oostkant van de A28, zodat vanaf het viaduct foto's gemaakt konden worden.***

## RONDOM HET SLOUTERSVERLAAT



***Bij Hoogeveen, in het toenmalige gebied van de gemeente Zuidwolde, vervielen in de nieuwe vaart in 1852 twee oude sluizen. Wie vanaf de weg 'De Helling' in De Weide naar het Steenberger Park kijkt, kijkt uit over een restant van de vaart van 1852. Daar, op dat punt, lag het Sloutersverlaat of Slouters Schut. De afbeelding is van de kadastrale kaart van 1829. Links van het verlaat zien we een verbreding, waar schepen eventueel konden keren.***

De eerste Slouters op dit verlaat was Roelof Slouters, in de eerste helft van de 18<sup>e</sup> eeuw. Waarschijnlijk was verlaatsman Roelof Alberts Slouters (1786-1869) een nazaat. Hij was afkomstig uit Ruinen en was een zoon van Albert Roelofs Slouters en Albertje Hendriks van Echten. Roelof was getrouwd met Hillegje Jans Fictorij, Torij of Torie. Roelof en Hillegje Jans Fictorij trouwden op 4 november 1813 in Zuidwolde. Hij was toen 26 en noemde zich boerenknecht. Zij was 16 en heette dienstmaagd. Bij zo'n jonge echtgenote zou je kunnen denken aan een 'moetje', zeker als iemand trouwde in november, want veel huwelijken waren rond 1 mei. Maar dat is hier niet het geval. Hillegje beviel op 22 augustus 1814 van een dochter Albertje, 9 ½ e maand na het huwelijk. De vader noemde zich bij de aangifte van het kind 'landbouwer'. Het was een 'moetje' om een andere reden. Roelof Alberts Slouters was verlaatsman geworden. Dat lukte hem niet alleen. Er was veel werk en dan was een echtpaar beter op zijn plek dan een vrijgezel, die moeilijk als ongehuwd man een dienstmaagd bij zich in kon laten wonen voor de ondersteuning. Hun jongste kind werd op 30 maart 1832 geboren in Staphorst. Toen was er een ander op het verlaat.

Harm Stoffers Kattouw (1813-1880) noemde zich ook wel Harm Post Kattouw, omdat hij genoemd was naar grootvader Harm Post van moederszijde. Harm werd

geboren in het Hollandscheveld, als zoon van schipper Stoffer Alberts Kattouw en Grietje Harms Post. Harm was vooral landbouwer. Zo noemde hij zich ook toen hij op 2 mei 1835 trouwde met de 19-jarige Berendina Katerberg, dochter van tapper Hendrikus Berends Katerberg en de overleden Wubbegien Reinders. Harm was toen al verlaatsman, maar dat was blijkbaar nevenactiviteit. We horen nog wel eens dat hij in 1834 was aangesteld als verlaatsman op het Oldebaasverlaat. Dat zal zo zijn omdat men al die verlaten door elkaar haalt. Harm was verlaatsman op het 2<sup>e</sup> verlaat, en dat was Sloutersverlaat. Toen Harm Stoffers Kattouw zich op de 19<sup>e</sup> juli 1850 meldde bij de ambtenaar van de burgerlijke stand van Zuidwolde, om aan te geven dat zijn vrouw diezelfde dag bevallen was van een zoon Hendrik, gaf hij op dat hij woonde te Slouters, Zijn schut werd in 1852 opgeheven. Hij kreeg in de zomer van 1851 zekerheid over zijn toekomst. We lezen in de notulen van de commissarissen van de Drentsche Kanaal Maatschappij van 4 maart 1852: *“Door de directeur wordt voorgedragen als sluiswachters: voor de Meppelersluis Roelof Willems van Strik, voor de Ossesluis Evert Donker, voor de Nieuwe Brug Sluis Harm Post Kattouw, voor de Veenesluis J. Steen, waarmee de commissarissen zich hebben verenigd”*.

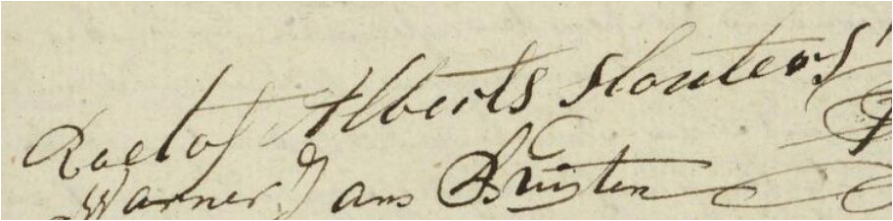
Ook de familie Steen kreeg al met al opnieuw een benoeming. De familie had al generatieslang het Veeneschut bediend, en zou dit nog lang blijven doen. Dit werd zelfs herdacht, in de Hoogeveense Courant van 31 juli 1901: *“Een stuk geschiedenis verbonden aan een naam. Nauw verwant met de geschiedenis der Hoogeveense Vaart in ’t algemeen en die der Veenesluis in ’t bijzonder, is gedurende de laatste anderhalve eeuw de naam Steen. Deze familie toch schuttede reeds de vaartuigen toen er tussen Hoogeveen en Meppel slechts één sluismeester was, en ze heeft dat gedaan gedurende 132 jaren lang”*. De redacteur kende niet het verschil tussen de verlaatsmeester en de baas van de vaart. Er is nooit een situatie geweest dat er maar één sluismeester was tussen Hoogeveen en Meppel. Wel was het zo dat er een Baas was aangesteld, die leiding gaf aan de verlaatslieden, als de vloten naar Meppel voeren. De eerste verlaatsman Steen was ook Baas van de vaart. Hoe dan ook, een bijzonder gegeven, een familie zo lang in functie, ook bij het totaal veranderen van de vaart.

Misverstanden zijn zich blijven opstapelen, tot het zover is gekomen dat men dacht dat men Roelof van Echten kon eren door de sluis van Kattouw ‘Roelof van Echtensluis’ te gaan noemen. Als sluisen de naam van een persoon hadden, dan was het de persoon die daar sluiswachter was. Roelof van Echten zou zich diep beledigd hebben gevoeld, als hij had geweten dat hij op één lijn was gezet met de laagst geplaatste functionaris van het systeem van de vaart. Alsof ze tegen je zeggen: “le bint maor een arbeider!”. Had een sluis niet de naam van een persoon, dan was het de omgeving die de naam bracht. De Ossesluis lag bij de Ossehaar. De Veenesluis of het Veeneschut was de directe toegang tot het veengebied.

De naam ‘Slouters’ bleef nog een flinke tijd in gebruik. We lezen in de Provinciale Drentsche en Asser Courant van 21 november 1863 dat notaris mr. H.J. Carsten op 24 november bij inzate en op 8 december bij palmslag, ten huize van de weduwe A.

Luinge onder andere veilde en verkocht: *“Een boerenplaats, bestaande uit huis, schuur en erf en twintig bunders uitmuntend hooi- en wei- en bouwland, alles bij en aan elkander gelegen bij het oude Slouters en het Kinholtsbos aan de Hoogeveense Vaart en aan de straatweg van Hoogeveen naar Meppel, op een kwartieruur afstand van Hoogeveen. Aanwijzer en gebruiker Roelof Lubbers”*. De eigenaar was J.L. Nijsingh, burgemeester van De Wijk.

### **De handtekening van Slouters**

A close-up photograph of a handwritten signature in dark ink on aged, yellowish paper. The signature is written in a cursive, flowing script. The top line clearly reads 'Roelof Lubbers' and the bottom line reads 'Aanwijzer en gebruiker'. The ink is slightly faded and the paper shows some texture and discoloration.

### **RONDOM HET TIENDENHUIS DAT GEEN TIENDENHUIS WAS**

In 1633 werd op het eind van de vaart, bij het veen, een rentmeesterswoning gebouwd. In de eerste helft van de 19<sup>e</sup> eeuw was dit pand onderdeel van de conflicten tussen de Van Holthe tot Echten en enkele Hoogeveense zakenlieden. De laatsten hadden de tienden – een vorm van belasting – van de Van Echten gekocht. De Van Holthe tot Echten probeerden ze via processen terug te krijgen. Ze zijn daarin geslaagd, en kregen als deel van de winst ook de voormalige rentmeesterswoning in hun bezit. Men sprak van ‘Tiendenhuis’, omdat het met de tienden was verhandeld, en er tijdelijk tienden door deze zakenlieden vanuit werden geheven. De Van Echten hebben geen vast tiendenhuis gehad, want deze belasting werd vanuit diverse panden geïnd. De naam bleef echter aan het pand hangen, met gevolg dat ook vandaag de dag die naam ten onrechte kan opduiken, als er gesproken wordt over het Schippershuus. Want daar hebben we het dus over. De verklaring dat dit het vaste kantoor van de tienden van de Van Echten was, dat is in de loop van de 19<sup>e</sup> eeuw als naamsverklaring verzonnen, en kent geen historische grond.

De dubieuze naam Tiendenhuis werd gemeengoed toen de gemeente Hoogeveen er eigenaar van werd. Ook dat is deel van het verhaal van de vaart van 1852. De Drentsche Kanaal Maatschappij was namelijk in onderhandeling met de douarière (weduwe) Van Holte tot Echten over het overnemen van de rechten die de familie had in de oude Hoogeveense Vaart. De weduwe wilde op dat moment af van de oude rentmeesterswoning. Ze maakte die onderdeel van de onderhandelingen en wilde alleen de rechten afstaan als de kanaalmaatschappij het huis kocht. Notulen van de vergadering van 22 februari 1851 van de commissarissen: *“Wordt wijders besloten het Tiendehuis te Hoogeveen, toebehorende aan mevrouw douarière Van Echten aan te kopen voor de Maatschappij en de gemeente Hoogeveen gezamenlijk tegen een redelijke prijs”*. Op 16 augustus gaat er een brief uit van B & W van

Hoogeveen, waarin deze voorstellen aan de DKM om de hoek te onteigenen. Het huis zelf zal zonder schade voor de DKM 'kunnen worden overgenomen', omdat "dat huis zeer geschikt gelegen is om te dienen tot woningen verhuurd te worden aan hem wien het opzicht over en het ophalen van de beide bij dat huis liggende of wel later te leggen bruggen zal worden opgedragen".

Op 25 augustus 1851 wordt door de DKM "nader bepaald dat de directeur aan de Raad der gemeente Hoogeveen zal schrijven over de aankoop van het Tiende Huis en de bijdrage daartoe door de gemeente van Hoogeveen voor de wegruiming van de scherpe hoek te doen. Omtrent de bezwaren alsnog in de gemeente Hoogeveen bestaande van onteigening der percelen aan H. Eleveld te Zuidwolde toebehorende daar deze voor de onteigening verlangt de overname en verbetering van een brug over een wijk in de weg van Alteveer thans liggende, zo wordt besloten om, zo er geen andere mogelijkheid beslaat, die onteigening te verkrijgen, die brug voor rekening van de Maatschappij over te nemen".

Tiendehuis, dat geen tiendehuis was, grondaankoop, rechten, en het weghalen van de hoek van de oude rentmeesterswoning, allemaal zaken die voor de commissarissen van de Drentsche Kanaal-Maatschappij bij elkaar hoorden, om te kunnen komen tot een goeie vaarverbinding over water, van Meppel tot Emmen, en een goeie landverbinding ernaast. Het weghalen van de hoek van een pand was daarbij niet iets ongewoons. Dat was ook al gebeurd met de hoek van het pand daar tegenover, op de hoek van de Alteveerstraat en de Schutstraat. Overigens is de hoek wel afgehaald van het Schippershuus, maar het pand zelf is niet overgenomen door de DKM. We vinden in het kadaster en de repertoria van notaris mr. H.J.Carsten dat het pand publiek is geveild. De familie Van Echten wees het zo op 4 maart 1853 toe aan Jan Winkel Jr. voor een bedrag van f 3910,-. Er waren genoeg omwonenden die graag brugwachter werden, daarvoor was geen ambtswoning nodig.

***Een met turf beladen schip, in de Hoogeveense Vaart, in wat we nu kennen als de Schutstraat. Deze schepen waren hier voor 1852 niet mogelijk. Te breed, teveel diepgang.***

