

GESCHIEDENIS VAN HET HOOGE VEEN

13

DE HOOGEVEENSCH E VAART EN
HAAR WATERTOEOVOER, DE
ROL VAN DE COMPAGNIE VAN 5000
MORGEN BIJ HET FUNCTIONEREN
VAN DE VAART EN DE OUDSTE
GESCHIEDENIS VAN DE AFVAART
VAN DE TURF
(1627-1682).



ALBERT METSELAAR
Informatiecentrum Geschiedenis
Hollandscheveld e.o.

©Albert Metselaar, Hoogeveen 2013.

Niets uit deze uitgave mag worden openbaar gemaakt of vermenigvuldigd, op welke wijze dan ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de auteur.

INLEIDING

Veen, water en Hoogetveen hebben alles met elkaar te maken. Het begon met meertjes en beekjes aan de rand van het Drentse zandplateau. Water en veenmossen maakten samen veen. Duizenden jaren achter elkaar stierven veenmossen en andere planten, tot een steeds dikker wordende laag veen buiten de oevers van het meertje trad en steeds meer van de oppervlakte van het Drentse zand begon te bedekken. Een veenlaag die vanaf 1551 interessant genoeg was om verhandeld te worden¹. Dat jaar werden de Meppense Venen verkocht, de oost- en zuidoostzijde van de huidige gemeente Hoogetveen. Twee compagnieën wilden een start maken met de vervening, het afgraven van turf. De compagnie van de Meppense Venen en de Compagnie van 5000 Morgen². Er zouden greppeltjes worden gegraven, om het natte veen van bovenaf te ontwateren. De greppeltjes zouden uitlopen in wijken, dieper gelegen, voor diepgaander ontwatering en voor de afvoer van de gedroogde turf. De wijken zouden uitlopen op een vaart, voor de afvoer van de turf naar de koper. Welke vaart?

HET ONDERZOEK VAN 1639 NAAR DE BEVAARBAARHEID VAN DE REEST

De turfgraverij op het Hoogetveen was niet mogelijk geweest als er geen goede verbinding over water was gekomen. Daarbij denken we nu enkel en alleen aan de Hoogetveensche Vaart. In de 17^e eeuw werd ook gedacht aan de Reest. De eigenaren van de Meppense Venen zagen mogelijkheden om via de Reest een vaarweg te creëren, waarbij dan vanuit de omgeving van het huidige Nieuw-Moscou een begin gemaakt zou worden met de turfgraverij. Een logisch gevolg zou dan zijn geweest dat de hoofdplaats van het gebied eveneens bij Nieuw-Moscou was gekomen. Een nieuwe en dure vaart van Echten naar het huidige Hoogetveen was in die situatie overbodig geworden.

De overdracht van de Meppense Venen ging gepaard met volop processen, familieleden die vonden dat hun moeder of grootmoeder tekort was gedaan, en investeerders die zich door Roelof van Echten op een onterechte wijze gepasseerd voelden. Roelof van Echten had nog vele jaren problemen met Clant, erfgenaam van Ada van Burmania, die de verkoop en de wijze van verkoop van de helft van de Meppense Venen bestreed³. In 1639 laaide het conflict weer op. Wat er allemaal gebeurd is, is niet duidelijk. Heel wat zaken werden besproken en niet vastgelegd. We kennen alleen wat uiteindelijk op papier kwam. Als uitvloeisel van deze kwestie werd onderzoek gedaan naar de bevaarbaarheid van de Reest, als eventueel alternatief voor het afvoeren van de turf uit de Meppense Venen. Blijkbaar werd dat door sommige mensen niet als een reëel alternatief gezien. Het onderzoek van 1639 bewees het tegendeel. Vooral met een punter kon je een flink stuk de Reest op varen, verder dan wie dan ook. Zo kwam je in het gebied waar vrijwel niemand anders kwam. De punter was een prachtig vaartuig voor verkenningstochten. Gewoon, om te kijken waar je allemaal vissen kon. Niet voor de recreatie, maar om wat bij te verdienen.

De Reest, volgens de kaart van Pynacker van 1634. Rechts zien we de Reest doorlopen tot Lutten. Dat deel heette ook wel Lutter Beek. Oosterhuis ligt bij de onderste meander.





Het Riegmeer in 1681, met een beekje in verbinding met de Reest en de Lutterbeek⁴.

Philip Herman Schikhart, schulte van Meppel, Kolder- en Nijeveen, hield een rogt⁵, een getuigenverhoor, op 7 oktober 1639. Daarbij waren als keurnoten aanwezig Hendrik Wijntjes en Hendrik Ketel. De schulte ging daarbij niet over één nachts ijs. Hendrik Wijntjes had in 1616 samen met Jan van Buyren en hun wederzijdse echtgenoten veen gekocht⁶ van Steenbergen en Ten Arlo, in wat bekend zou worden als het Lageveen. Daarmee werden ze de grondleggers van de vervening in de genoemde marke en min of meer de aanjagers van de vervening op het Hoogeveen. Door een actie van Roelof van Echten uit 1625 werden ze daar uit gezet. Hendrik had daarom ook min of meer een rekening te vereffenen met Roelof van Echten. Hendrik Ketel was waarschijnlijk de Hendrik Ketel waarvan we weten dat hij een zoon was van schulte van Meppel Thijs Ketel. Hij werd later zelf eveneens schulte. Zijn ondersteuning zal dan ook op juridisch gebied zijn geweest.

De verhoorden waren Claas Carsten, oud omtrent 55 jaar (geb. ±1584) en Claas Clasen, oud omtrent 56 jaar (geb. ±1583). Beiden verklaarden ze bekend te zijn met de Reest tot aan Oosterhuis, onder Nolde, in het gebied van Zuidwolde. Dat dit de grensrivier tussen Drenthe en Overijssel was, wisten ze ook heel goed. Claas Clasen zegt het wat tactisch: hij wordt daarvoor gehouden. Claas Carsten voer al zeker 30 jaar met zijn schip tot aan Oosterhuis. Dat deed hij 's winters, als het water hoog stond, maar ook wel eens 's zomers bij hoog water. Claas Clasen vertelde al 20 jaar met zijn praam op de Reest te varen. Hij haalde dan turf op, en voer tot aan Oosterhuis toe. Dit onderzoek bewijst dus ook dat er in de zuidelijke delen van het kerspel Zuidwolde turf werd gegraven. Claas Clasen was nog wel eens veel verder geweest. Voor twee jaar (1637) was hij met zijn punter nog veel verder doorgevaren, om te vissen. Hij ging de Reest op tot *'het wijde of Lutter Meer'*. Dat was een meer in de bovenloop van de Reest, in de buurt van Lutten⁷. Daar moet hij gevestigd hebben. Met een praam was dit meer niet te bereiken, maar een punter had minder diepgang en was wendbaarder. Citaat⁸:

“Claas Clasen verklaart dat hij voor omtrent 20 jaren tot de naaste negen jaren herwaarts de Reeste met zijn praeme om turf en andere te halen gebruikt en bevaren heeft, tot ten Oosterhuis toe, en ook wel met zijn punter verder de Reesten op tot in het Wijde of Lutter meer nog wel voor 2 jaaren om te visschen gevaren sij, maar met geen pramen verder als ten Oosterhuis geweest sij.”

Claas Carsten en Claas Clasen verklaarden beiden niet verder te kunnen met hun pramen dan tot aan Oosterhuis, waar ze turf en andere goederen haalden. Gemakkelijk was dat niet. De Reest was *'een kommerlijke vaart'*. Ook bij de winterdag, bij hoog water, moest je met twee man zijn om een praam tot Oosterhuis te varen, en beiden hadden er flink wat werk aan. Volgens Claas Clasen duurde een vergelijkbare tocht over de Reest wel drie dagen langer dan een vergelijkbare tocht over de Echter Vaart, de Hoogeveensche Vaart. Daar kwam nog bij dat men alleen maar met pramen over de Reest kon omdat er een verlaat was bij het klooster Dickninge. Dit *'Dicklinger schut'*, zoals de naam in de verslaglegging van het rogt werd genoteerd, stuwde het water op en om daar gebruik van te maken moesten schippers per praam een schelling betalen. Zonder dit schut was de Reest vaak droog, tenzij er door veel regenwater en uitstroom van water uit de venen in de natte tijden extra vocht in het riviertje stroomde. Als de beide schippers turf haalden, uit de venen aan de Reest, werd het water nog weer extra opgestuwd door een schut en ook in ene *'grifte'*, een handgegraven kanaal, werden twee schutten geplaatst, voor de turfafvoer. Kortom, er was met mensenhanden veel te doen aan de bevaarbaarheid.

De beide schippers werd gevraagd of ze ook turf uit de aanliggende venen hadden gehaald, ten noorden van de Reest. Nee, daar waren ze niet geweest om turf te halen. De schulte en zijn

keurnoten vroegen nog eens door. Ze doelden op *'de Wilde of Meppener, nu Echtensche Venen'*. Kortom, ook de getuigenissen van dit rogt zijn bewijsmateriaal voor het opgaan van de Meppense Venen in de Echtense Venen, het gebied van de Algemene Compagnie van 5000 Morgen. De Meppense Venen hadden een nieuwe naam gekregen, zei de schulte van Meppel. Maar wat betreft het ophalen van turf bleven de schippers erbij, dat ze uit dit gebied geen turf hadden gehaald.

Hoe keken de schippers tegen de Reest aan? Waterde het veen van de Compagnie af via de Reest? Ze wisten dit niet, al zei Claas Clasen wel dat bij regen bij Oosterhuis wel een beekje in de Reest liep. Er werd nog eens gesproken over het verschil tussen de Hoogeveensche Vaart en de Reest. Beide schippers beaamden nog eens dat de Echtinger Vaart, de Hoogeveensche Vaart, veel beter was dan de Reest. Op de Echtinger Vaart kon je in je eentje een praam op en neer varen. De Reest was smal en krom, en het was niet makkelijk om tegen de stroom in te varen. Er werd doorgepraat op andere venen aan de Reest, en men kwam uiteindelijk weer uit op de bereikbaarheid van de Meppense c.q. Echtense Venen. Zou men in de Reest wel schutten kunnen zetten, zonder dat dit problemen gaf voor de aangelanden, dat die er last van zouden hebben met hun groenlanden? Claas Carsten dacht dat dit niet kon, Claas Clasen dacht van wel, als er stuwen werden geplaatst. In ieder geval was onder de toenmalige omstandigheden Lutten niet bereikbaar via de Reest.

Zou het voordeliger zijn, om wat voor reden dan ook, om turf uit de Meppense Venen af te voeren via de Reest? Volgens Claas Carsten niet, maar Claas Clasen wist dat niet te beoordelen. Er werden hier vragen gesteld, die door ervaren waterbouwkundigen beoordeeld zouden moeten worden, en niet door de eenvoudige schippers, die enkel gebruik maakten van een stroom. De Hoogeveensche Vaart had ook veel meer geld gekost om bevaarbaar te maken dan ingeschat werd, getuige de nog na 1637 uitgevoerde nodige waterwerken. De Reest was te bevaren tot Oosterhuis, dat was hemelsbreed minder ver van de Meppense Venen dan het punt waar een kanaal werd gegraven uit het Oude Diep, om het Hooge Veen op het Oude Diep aan te kunnen sluiten. De vraag is of de schulte van Meppel dat allemaal wel wist. Hoe dan ook, de Meppense Venen waren bereikbaar via de Reest, tot in een van de meren in dat gebied, en dat was een heel eind. En dan hebben we het over een Reest zonder verlaten, die wordt vergeleken met een Hoogeveensche Vaart van 1639 mét verlaten. Dit in ogenschouw nemend kwam de Reest er als bevaarbare rivier beter af dan het oorspronkelijke Oude Diep, want via het Oude Diep kon je niet bij het Hooge Veen komen, toen alle verlaten en het stuk vaart van Echten naar Hoogeveen er nog niet lagen.

In het voorgaande werd al genoemd dat er een beekje vanuit de Meppense Venen c.q. Echtense Venen uitkwam op de Reest. Bij regen, zei Claas Clasen. Daarin herkennen we de op diverse kaarten ingetekende beek vanuit het Riegmeer. Het Riegmeer is daarmee een van de bronnen van de Reest geweest. In 1791 werd het hele gebied tussen Hoogeveen, Lutten en Zuidwolde in kaart gebracht door Lambartus Grevijlink⁹. Dit was nodig vanwege conflicten tussen Drenthe en Overijssel over de zuidgrens, ontstaan doordat de familie van Echten en de Compagnie van 5000 Morgen het hele gebied tot aan de Lutter Beek tot de hunne rekenden. De Lutter Beek was een van de beken in het bronnengebied van de Reest. De bewuste kaart laat zien hoe de beken stroomden en waar de meren in het gebied lagen. Afgaande op deze kaart zal Claas Clasen was in 1637 met zijn punter om te vissen doorgevaren tot in het *'Wije of Lutter Meer'*. Nu hanteerde men in die dagen geen vaststaande geografische benamingen. De naam die Claas Clasen gebruikte is echter ook een beschrijving van het meer. Het enige *'Wije'*, brede meer, dat we op de kaart van 1791 vinden, is de Zwane Plasse. Daarmee voer Claas Clasen in 1637 overduidelijk in de Meppense Venen.

WAS F 20,000,- GENOEG, VOLGENS DE INSCHATTING VAN 1631?

De plannen voor de Hoogeveensche Vaart werden al vastgelegd in het ruilcontract van 1625. Roelof van Echten ruilde veen zonder ondergrond tegen de toezegging dat de boeren van Steenberg en Ten Arlo vrijdom kregen van turftienden en het recht om af te varen via de nog te graven vaart¹¹. In het octrooi van 1626 was vastgelegd dat Roelof van Echten met de volle steun van Ridderschap en Eigenerfden kon overgaan tot het graven ervan. Roelof van Echten nam met het contract van 1625 ook een deel van het Westerveen over, waar we nu de streek het Lageveen vinden. Roelof liet aanvankelijk alleen turfgraven in het Westerveen. Daar was al langer turf gegraven, en afvaart via het Oude Diep ging ook zonder een nieuw kanaal¹². De eerste jaren is er dan ook niets gebeurd aan de Hoogeveensche Vaart. Wel lagen er in 1627 enkele verlaten in de Nieuwe Grift, zoals men het kanaal ook wel noemde. Ze stuwden het water wat op, maar hoeveel er lagen, hoe lang al en waar is niet bekend. Van het gedeelte van het kanaal tussen Echten en Hoogeveen is dan nog geen sprake. Het gedeelte tussen Meppel en Echten was ook nog lang niet af, zoals we nog zullen zien. Verlaten alleen maken nog geen vaart. Roelof van Echten is op eigen kosten en eigen verantwoordelijkheid niet overgegaan tot graven van de ontbrekende delen van de Hoogeveensche Vaart of het afwerken van het stuk tussen Echten en Meppel tot een geschikte vaart voor de turfgraverij van Hoogeveen. Het was de Compagnie van 5000 Morgen, opgericht in 1631, die de vaart liet graven. Wel met Roelof van Echten als een van de directeuren, maar de vaart was van de Compagnie en werd door de Compagnie betaald met gelden die daarvoor in het oprichtingscontract waren vastgelegd. Zoals blijkt uit een brief van Roelof van Echten uit januari 1632 kon er toen nog geen praam naar het Hooge Veen varen, omdat er nog geen verlaten lagen¹³. Met adviezen en geld van de participanten werd alsnog een poging gedaan om het Hooge Veen bereikbaar te maken. De verlaten werden geplaatst vanaf september 1632¹⁴. Waar nodig werden afspraken gemaakt met de eigenaren van de aanpandende weilanden en werd bruggen en vonders gelegd, om de passage van derden niet teveel te belemmeren¹⁵.

Volgens het contract van 12/22 maart 1631, artikel 15, zou iedere participant van de Compagnie van 5000 Morgen vier gulden per morgen betalen voor het graven en opmaken van de Hoogeveensche Vaart¹⁶. Het totale bedrag waarvoor die vaart gemaakt zou kunnen worden werd dus geschat op f 20.000,-. De Compagnie mocht graven waar deze dat nodig achtte, zonder de eigenaren te hoeven betalen. Later moest dat alsnog, maar in eerste instantie was daar dus geen sprake van. Bij de schatting van het totale bedrag is uitgegaan van de situatie dat dit nog niet hoefde. Men maakte gebruik van de benedenloop van het Oude Diepje. Daar werd aanvankelijk maar weinig aan veranderd. Het betrof het verbreden en verdiepen van zwakke plekken in die vaart. De kosten van de Hoogeveensche Vaart zouden dus voornamelijk gaan zitten in het zetten van verlaten (ook in de benedenloop van het Oude Diep), de nog te graven vaart van Echten naar het huidige Hoogeveen en de bruggen op het laatste traject.



De vaart tussen Hoogeveen en Echten werd gegraven en gebouwd in de jaren 1631 en 1632. Een gedeelte van de oude vaart ligt er nog, naast de Zuidwolderweg. Dit monumentale stukje landschap is echter qua breedte, diepte en de daarin aanwezige sluis volledig 19^e en 20^e eeuws. Maar het levert een prachtig plaatje op.

In de zomer van 1627 was er al sprake van enige verlaten in de Hoogeveensche Vaart, in het gedeelte van Echten naar Meppel, zoals we in de inleiding al constateerden¹⁷. Dat waren er minimaal twee. Het afbouwen van de Hoogeveensche Vaart bestond dus uit het graven van het gedeelte van Echten naar het huidige Hoogeveen en het plaatsen van de overige benodigde verlaten. De vaart zelf kende uiteindelijk meer verlaten, maar in eerste instantie waren er in het deel van Hoogeveen naar Meppel elf aangelegd, zodat na aftrek van de bestaande verlaten er maximaal negen gebouwd moesten worden met gelden van de Compagnie. Uit rekeningen rondom de kosten van de oorlog van 1672 en zijn gevolgen kennen we kosten van verlaten¹⁸. Van de verlaten weten we: *“Anno 1674 de vier verlaten gedemolierd zijnde om de vijand afbreuk te doen, wederom te doen opmaken heeft gekost f 2492, 4, 0.”*. Dat is per verlaat f 623,05. Voor maximaal 9 verlaten moesten de participanten dus betalen maximaal f 5607,45. Dit geldt natuurlijk alleen als de verlaten echt vernieuwd werden en niet bij reparatie. Dat van reparatie geen sprake kon zijn blijkt wel uit de notitie uit dezelfde stukken. We lezen op een afrekening¹⁹ van arbeid van Hoogeveners: *“In ’t jaar 1673 met 200 man neffens 12 compagnieën uit Groningen de 1^e 4 verlaten in stukken geslagen, om de vijand te incommoderen f 200,-.”* 200 Hoogeveners hebben dus onder toezicht oog van 12 compagnieën Groninger troepen de bestaande verlaten volledig vernield. *“In stukken geslagen”*. De vergoeding van 1674 moet dus wel voor geheel nieuwe verlaten zijn geweest.

Het nieuw te graven kanaal was 16 voet breed (ongeveer 4,7 meter) en een meter diep. Dat is naar schatting 4,7 m³ zand per strekkende meter vaart, waarbij dit zand werd gebruikt om de randen van de vaart zelf op te hogen. Dat over een lengte van pakweg 5380 meter, ervan uitgaand dat de vaart ook na het 1^e verlaat nog even door werd getrokken²⁰. In de berekeningen is hier uitgaan van een uitloopstuk van zo’n 250 meter. Daarbij werd in totaal naar schatting 25.286 m³ zand verzet. Het blijft een benadering, want daar waar het landschap heuvelachtig was kon ook meer verzet moeten worden, al staan daar natuurlijk de lagere delen weer tegenover. Dit gold alleen als het een redelijk horizontaal traject was. Het verval van de vier verlaten maakt duidelijk dat er sprake was van flinke hoogteverschillen. Gezien vanaf het huidige Hoogeveen was het verval van de verlaten 177, 101, 120 en 118 centimeter²¹. Omdat

	voet	duym
N ^o . 1.	- 6	— 0
N ^o . 2.	- 3	— 5
N ^o . 3.	- 4	— 1
N ^o . 4.	- 4	— 0
N ^o . 5.	- 3	— 8
N ^o . 6.	- 3	— 4
N ^o . 7.	- 2	— 3
N ^o . 8.	- 2	— 6
N ^o . 9.	- 2	— 9
N ^o . 10.	- 2	— 1
N ^o . 11.	- 1	— 6
	32	— 43
	3	- 7
	35	- 7

43 - maakt 3 voet
7 duym.

het ging om enkeledeurs verlaten, met een flinke kolk voor ieder verlaat (een extra verdiept gedeelte om tientallen pramen te kunnen laten zakken) en op het punt waar een hoger liggend verlaat kwam hogere wallen, zullen we in de berekening soms uitgaan van een hoeveelheid verzet zand dat gelijkend is aan de dubbele diepte van de vaart. Op het laatste stuk vaart was niet het extra verval een punt, daar was het veen een punt.

Het verval per verlaat, gerekend vanaf Hoogeveen, in voeten en duimen, volgens een opgave uit het begin van de 18^e eeuw. Er waren 11 verlaten.

Laten we voor de schatting van de verzette hoeveelheid zand, aarde en veen dan ook maar uitgaan van $250 \text{ (lengte)} \times 4,7 \text{ m}^3 \times 2 \text{ (dubbele diepte)} = 2350 \text{ m}^3$ aarde, veen en zand. Van het 1^e tot het 2^e verlaat was 2070 meter met een verval van 177 centimeter. Dit betekende bij een dergelijk verlatenstelsel dat op het hoger gelegen deel van het pand van 1 naar 2 de grond dieper uitgespit moest worden, minimaal 277 centimeter, terwijl op het lagere gedeelte, bij het 2^e verlaat, eventueel dijken op de randen van het kanaal gezet zouden moeten worden. De te verplaatsen grond wordt geschat op $2,77 \text{ (diepte)} \times 6 \text{ (grotere bovenbreedte)} \times 2070 = 34403,4 \text{ m}^3$ zand. Al dat zand hoefde op de lagere delen natuurlijk niet uitgegraven te worden, maar wel verplaatst te worden, zodat het alsnog extra gerekend kan worden. Het gedeelte tussen het 2^e en het 3^e verlaat betekende het verzetten van naar schatting $1 \text{ (diepte)} + 1,01 \text{ (verval)} \times 5,5 \text{ (bovenbreedte)} \times 800 \text{ (lengte)} = 8844 \text{ m}^3$ grond. Van het 3^e naar het 4^e verlaat werd naar schatting $1 \text{ (diepte)} + 1,18 \text{ (verval)} \times 5,5 \text{ (bovenbreedte)} \times 2260 \text{ (lengte)} = 27097,4 \text{ m}^3$ grond verzet. We komen dan op het verzetten van grond van het Hoogeveen tot aan het verlaat bij de Echtense Molen, waar aangesloten werd op het Oude Diep, van in totaal $2350 + 34403,4 + 8844 + 27097,4 = 72.694,8 \text{ m}^3$. Althans, volgens ons werkmodel

Hoeveel vierkante meter grond kon een arbeider gemiddeld per dag verplaatsen? Die vraag was doorlopend actueel voor ingenieurs en anderen die zich bezig hielden met de aanbesteding van vaarten, vestingwallen en ander graafwerk. We kennen daarvan nauwkeurige 19^e eeuwse cijfers²².

In rosgronden waartoe pikken en breekijzers vereist worden: 0,3-0,9 m³.

In met puim en boomwortels bezette grond: 0,6-1 m³.

In bevroren grond: 1,2-1,8 m³.

In mergelgrond met harde klein vermengd: 1,8-2,3 m³.

In slik of modder onder water: 2,3 m³.

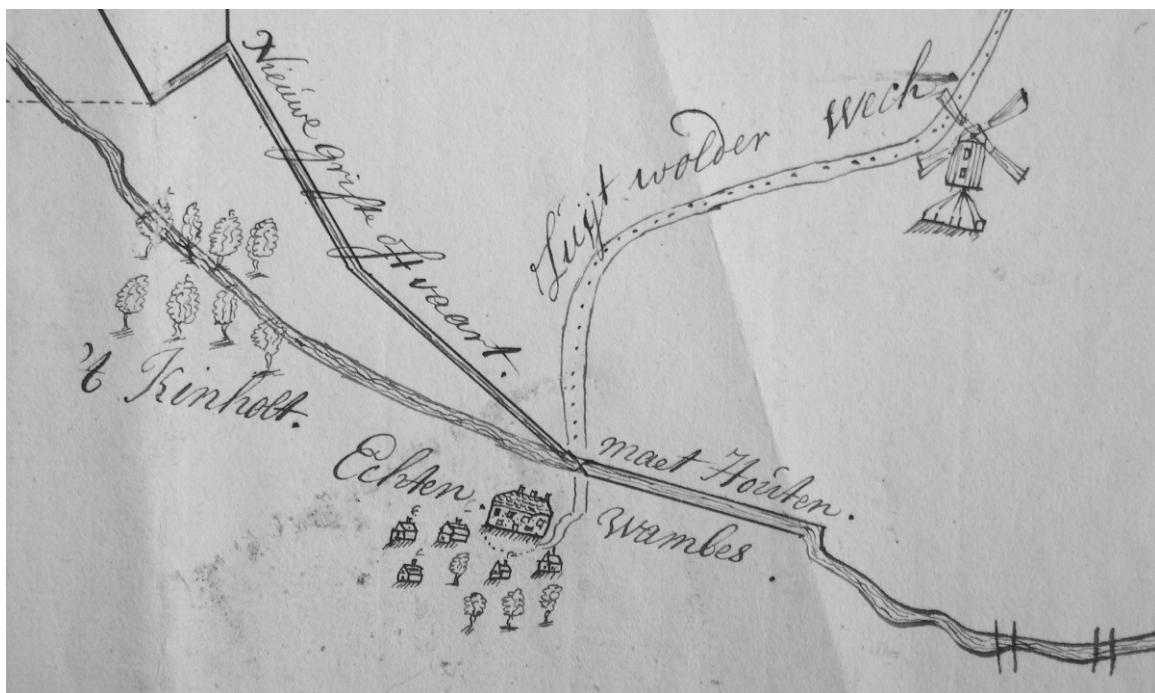
In losse zandgrond 4,3 m³.

In gemengde kleigrond en walaarde: 5 m³.

In steekhoudende of handzame grond 6 m³.

Het ging hier om een arbeider van gewone sterkte, bij goed weer, met een werkdag van 10 uur. Als de grond een beetje stevig was, steekhoudend oftewel handzaam, dan kon hij tot 6 m³ per dag verplaatsen. We weten dat het traject van de Hoogeveensche Vaart niet door een bos liep, noch door een bijzonder heuvelachtig landschap. Er werd ook niet door veen gegraven, zodat een brede splitting zoals men later bij de veenkanalen gewoon was ook niet nodig was. Het zand hoefde niet afgevoerd te worden. Dat kon op de rand blijven liggen, als een zandweg aan beide zijden van het kanaal. Het te graven traject bestond uit een langzaam oplopend zandplateau, waarin men hier en daar ook door klei-afzettingen van oude lopen van het Oude Diep gegraven moet zijn. De gebruikelijke Drentse keien kwamen op de weg van de arbeiders. Er moesten struiken worden gerooid, de wortels moesten worden doorgespit. Er zullen inderdaad dagen zijn geweest van 6 m³ per arbeider, maar er zullen ook dagen zijn geweest van 4 m³. Als we een gemiddelde van 5 m³ per arbeider aanhouden dan konden 72694,8 m³ worden verzet in 14.538,96 mandagen. Een veenarbeider kon maximaal een gulden per dag verdienen. Bij grondwerk kreeg men minder, 10 tot 15 stuivers per dag²³. Wanneer we in onze berekening de arbeider goed betalen met 15 stuivers is 0,75 gulden per dag, dan heeft 14.538,96 mandagen arbeid de Compagnie van 5000 Morgen gekost ongeveer: 10.904 caroliguldens en iets meer dan 4 stuivers, oftewel in de latere termen: f 10.904,22. Het grondwerk en de verlaten kosten dus gezamenlijk 5607,45 en 10.904,22 = f 16.511,67.

We kennen een soort vaarkaat²⁴. uit 1637 (zie foto) waarop we het nieuw gegraven kanaal aantreffen onder de noemer “Nieuwe grifte of vaart”. Op de kaart, die ook het traject naar Meppel toe aangeeft, zien we diverse bruggen of vonders aangegeven. Twee daarvan zien we rechtsonder op de foto in beeld. De Nieuwe Grifte kende geen bruggen en vonders over het nieuwe gedeelte. De vraag is of er zelfs een nieuwe brug bij Echten nodig was, want daar lag al een brug over het Oude Diep. Hoe dan ook, we hebben met voorgaande berekening duidelijk gemaakt dat de schatting van 20.000 carolusguldens voor de Hoogeveensche Vaart een reële schatting was, volgens het perspectief van 1631. Los van de geschatte 16 ½ duizend gulden die de verlaten en de Nieuwe Grifte zouden gaan kosten waren er nog 3 ½ duizend gulden voor het verdiepen en verbreden van delen van het Oude Diep, dat tot dan toe ook al bevaarbaar gebleken was. Dat betekende meer dan 4600 mandagen en 23000 m³ te verzetten aarde, die nog uit de eerste kosten betaald konden worden. Of de nodige bruggen of vonders. Dat daarna diverse processen werden aangespannen en op tal van plaatsen meer kosten gemaakt moesten worden, dat was op 12/22 maart 1631 niet bekend, al was het natuurlijk wel te verwachten dat er verzet zou komen. Die meerkosten zouden dan weer verdeeld worden over de participanten. En zo zou de Hoogeveensche Vaart uiteindelijk een veel duurder project worden dan ooit de bedoeling was. Het bedrag van f 20.000,- zal ook niet zomaar uit de lucht zijn komen vallen. De Hollanders zullen gelijksoortige inschattingen hebben gemaakt als wij hier hebben gedaan.....



DE HOOGEVEENSCH E VAART

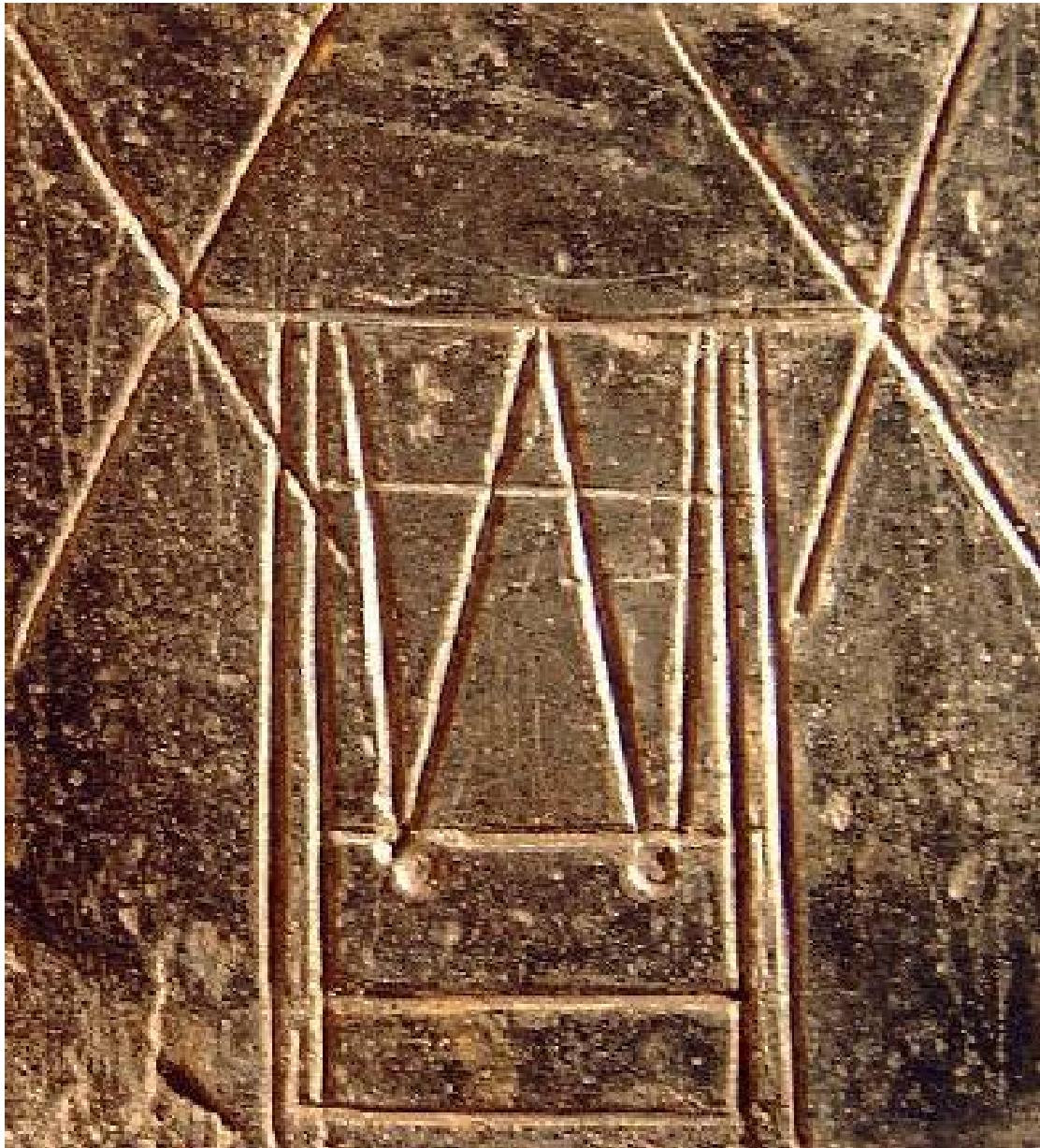
De vaart werd de levensader van Hoogeveen. Niet alleen voor de afvoer van de turf. Deze waterweg zou het tevens mogelijk maken de venen voldoende te ontwateren, zodat ze als turf afgestoken konden worden. Met het graven van de vaart tussen het Hooge Veen en Echten, was een verbinding met het Oude Diep ontstaan, waardoor onder groot verval (totaal 35 voet en 7 duim) het water richting Meppel kon, en hele delen van de vaart droog zouden komen te staan als niet werd ingegrepen. De kunst was het water zodanig vast te houden, en het verval zodanig te beperken, dat de pramen er gebruik van konden maken. Het antwoord was: een vaart met verlaten. Het probleem, als we er na meer dan drie eeuwen op terugkijken: hoe

zagen die er uit? De vaart zelf werd gegraven in 1631 en 1632²⁵. Als in 1633 de eerste turf van het Hooge Veen kan worden afgevoerd, is dat via een Hoogeveensche Vaart met een stelsel van 12 verlaten. Het verlaat zelf is een valdeur, tussen gebinten, dat door middel van een op de bovenste balk van het gebint geplaatste as kan worden omhoog gedraaid. Aan de as zitten lange spaken, waardoor iemand op de grond de hoger gelegen as kan in beweging kan zetten, het touw kon opwinden. Vandaar: windas. De lengte van de spaken helpt tevens een natuurkundig principe op gang te brengen, waarbij door middel van een langere stok meer kracht op iets gezet kan worden dan bij een korter eind hout. De vaart tussen twee verlaten werkt in dit geval net zo als de kolk in een sluis. Met het openen en sluiten van een valdeur verandert het waterpeil in het hele pand ervoor en erachter. Als de valdeur omhoog is getakeld kan een turfpraam er onderdoor. Er is slechts één afbeelding van een Hoogeveens verlaat bekend. We vinden dit verlaat op de binnenkant van een ‘kniepertiesiezer’ van het Museum de 5000 Morgen te Hoogeveen. De plaatselijke smid heeft een stelsel van lijnen in het ijzer geslagen, waardoor we een tot in details uitgewerkt verlaat kunnen herkennen.

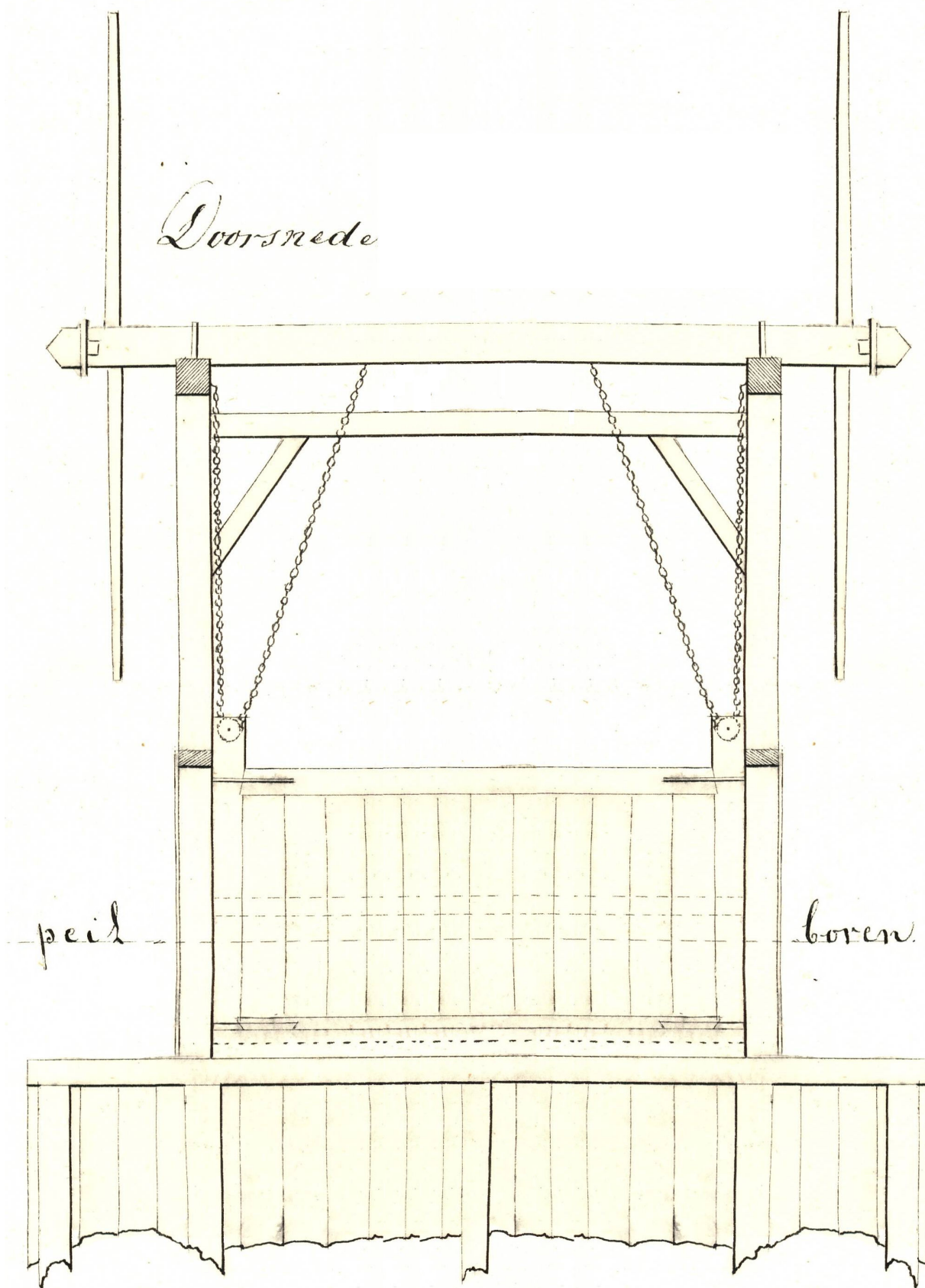
Een kanaal met verlaten met een enkel valdeur, in plaats van met sluizen met een dubbel stel deuren of twee valdeuren en een kolk er tussen, was al eerder in Drenthe in gebruik. Rond 1625 lag er al een kanaal met een vijftiental verlaten van Meppel naar het noorden. Men was daar begonnen met verbetering van de Havelter AA en had bovenstrooms de stroom verlengd met de Grift. Om financiële redenen was er gekozen voor een enkele waterkering, voorzien van een valdeur, hefdeur, volgens het principe dat hiervoor beschreven werd. Deze verlaten functioneerden niet tot tevredenheid, maar ze functioneerden, en bewezen daarmee dat het met wat problemen mogelijk was om met behulp van een enkele waterkering schepen en turf van de venen naar Meppel te vervoeren, en omgekeerd²⁶. In het taalgebruik lopen begrippen als verlaat en sluis nog wel eens door elkaar, ook in oudere publicaties. In het ruilcontract van 20 december 1625, waarbij Roelof van Echten veen (zonder ondergrond) ruilde voor ondermeer de vrije afvaart door een nog te graven vaart, is sprake van sluizen. De waterwerken in de vaart ten noorden van Meppel noemde men verlaten. Er zat per waterwerk niet meer dan één valdeur in. In 1621 werd Roelof van Echten actief binnen een kleine compagnie die de Staphorsterschutsluis bij Zwartsluis kocht²⁷. Men sprak van sluis, en deze sluis kende een kolk tussen twee waterkeringen, net als later de Meppeler Sluis die had. Op basis van dit in Drenthe gangbare taalgebruik kunnen we zeggen dat de Hoogeveensche Vaart met zijn verlaten niet voldeed aan de verwachtingen die geschapen waren in het contract van 1625. De Drent van de 1^e helft van de 17^e eeuw dacht bij ‘sluis’ aan een waterwerk met twee stel deuren of twee valdeuren en een kolk er tussenin.

Dat er oorspronkelijk in de vaart van Hoogeveen naar Meppel sprake was van een verlaat met één deur, blijkt ondermeer uit de notulen van de *“Hollandse Compagnie van de twaalf parten”*, een van de compagnieën die actief was in de Smildeger venen. Boekhouder Pieter Serwouters van deze compagnie is in 1634 wezen kijken hoe de Hoogeveensche Vaart erbij lag²⁸. Hij stelde toen voor om het in de venen van de Hollandse participanten van Smilde anders te doen. Hij schreef: *“Zo gingen wij eens beziën de grift (= vaart) van jonker Van Echten. En ik was tot aan de tweede sluis. De vaart onder de weg vond ik egaal zandig met weinig water. Zijn sluizen staan mede achter verlaten gelijk de onze en zijn sluizen zijn boven open.”* Daarom stelde hij voor om de sluizen in de Smildeger venen aan te passen, naar een door hem getekend voorbeeld. Op de bijgaande tekening werd een constructie van drie gebinten getoond, onderling verbonden door planken, met in dit geval deuren aan de bovenzijde. Met ‘boven’ bedoelde men de kant waar het water vandaan kwam. Met ‘boven open’ zei hij dat er aan de oostkant van het waterwerk geen valdeur of geen dubbele deur zat. De vernieuwing die in de vaart naar de Smildeger venen werd voorgesteld zat hem in die twee

deuren 'boven'. In een Hoogetveens verlaat zaten die er dus niet. De bovenzijde was daar open, er zat een één valdeur op de benedenzijde. De bestaande situatie gaf ook op het Hoogetveen ontevredenheid. De vaart had te weinig water, was zanderig zo lazen we, dus ondanks de inmiddels gebouwde verlaten was er in 1634 geen ongestoorde vlotte afvaart van de turf mogelijk. Na het verdelen van de venen, in 1633, was het gezamenlijke beheer van de Hoogetveensche Vaart een van de hoofdzaken waarvoor de Compagnie van 5000 Morgen in stand gehouden zou moeten worden.



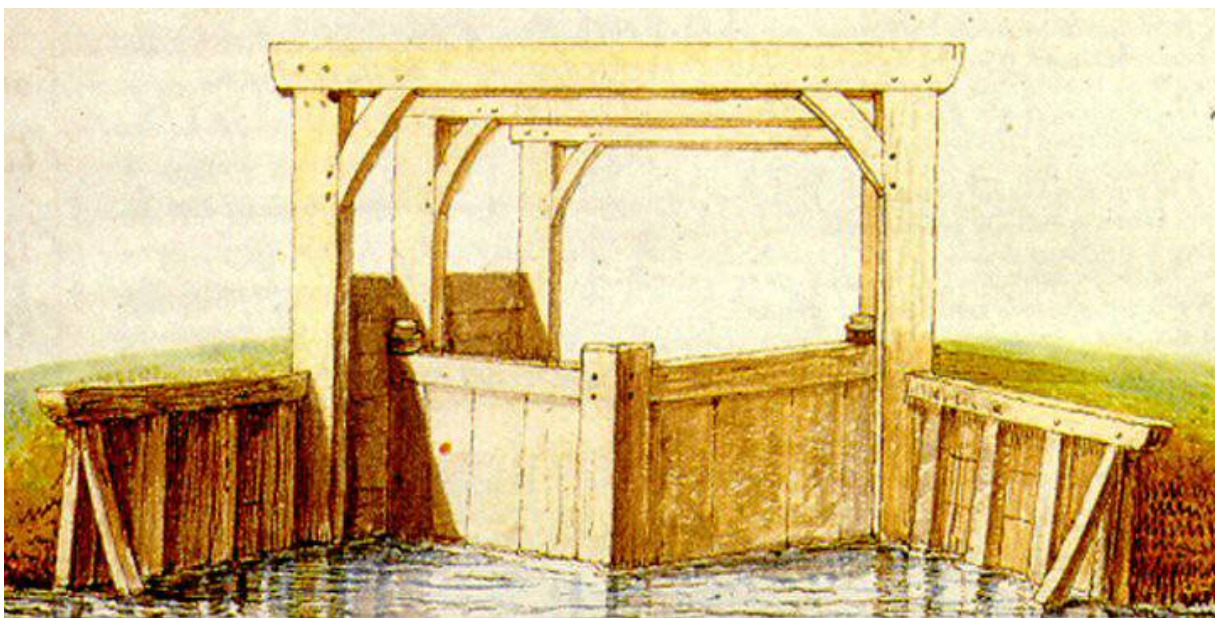
Een afbeelding uit 1780 van een Hoogetveens verlaat, aan de binnenkant van een 'kniepertiesiezer'²⁹. We zien twee bovendeuren, één is omhoog en vastgezet, de tweede hangt in de touwen. Het ging om het verlaat in de Schutstraat, dat een verval had van 6 voet en dan nog een waterdiepte van 2 ½ voet moest kunnen opvangen. De drie deuren moesten samen 2,5 meter water op kunnen vangen. Trekken we de verhoudingen door, dan zien we hier een verlaat in het ijzer uitgewerkt met een breedte van een meter of 3, 3 ½ en opzij palen van plm 5,5 meter. Het 'gat' om door te varen, als de deuren omhoog zaten, was een meter of 3, maar daar stond dan ook nog 75 cm water in. Onder de deuren lag nog een balk, die de palen verbond en voor stevigheid zorgde. Maar het blijft een schets in een smeedijzeren voorwerp, die zich lastig leent voor een reconstructie van de exacte afmetingen.



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

De vraag komt naar voren op 8 april 1634 *“of niet geraden zijn bij de nieuwe schutten nog een sluis te zetten van gelijke waarde”*. Men spreekt hier dus van ‘nieuwe schutten’, waarbij men bij een schut weer moet denken aan een waterblokkade met één stel deuren. Het waren de ‘nieuwe’ schutten omdat ze er nog niet zo lang stonden, of omdat ze nog gebouwd moesten worden. De vaart was nog lang niet af. Er zouden hier en daar nog schutten bij moeten. De vraag van 8 april 1634 bleef nog even liggen: *“blijft in deliberatie ter tijd dat de timmerlieden wederom present zijn”*. De bouwers van de schutten waren dus geen bewoners van de naaste omgeving. Ze kwamen van ‘elders’. Men was baas over de Hoogeveensche Vaart, maar voor goede afvaart zou ook het Meppeler Diep verbeterd moeten worden. De directeurs van de Compagnie van 5000 Morgen besloten 6 mei 1634 *“dat het absoluut noodwendig is dat beneden Meppel een verlaat gezet worde, dat die Heren van Echten met de directoren voorzeide op donderdag naastkomstig derwaarts zullen reizen om finalijk met de twaalve van Meppel daar toe te resolveren.”* We lezen er niets meer over³⁰. Deze vraag om verbetering van de afvaart “beneden Meppel”, dus ten zuidwesten van Meppel, leidde tot het bouwen van de Meppeler Sluis. De Meppeler Sluis kwam gereed in 1635. Het was een sluis, met een dubbele waterkering, bestaand uit twee op te takelen hefdeuren, met een kolk er tussen met een lengte van 22 meter, en een breedte van 6 meter³¹. Ook hier is dus weer sprake van het woord ‘sluis’ in combinatie met een dubbele waterkering, in contrast met het woord ‘verlaat’, de enkele waterkering, ten noorden van Meppel.

De tekening van Pieter Serwouters, waarmee hij voor Smilde verbeteringen voorstelt. We zien den sluisje vanaf de bovenkant, de kant waarvan het water kwam. In de Hoogeveensche Vaart stonden dus wel de gebinten, maar niet de deuren aan de bovenkant. In de notulen van de Compagnie van 5000 Morgen is in 1632 sprake van de ‘vleugels’ van een verlaat, met een breedte van 72 voet. Dat was de maximale lengte van de onderbouw, het houtwerk waardoor het water liep en dat het verlaat stabiel in de grond hield.



Anders is het gegaan met het verlaat dat bij de Zuidwoldinger Brug gesteld zou moeten worden, waar de 6^e mei ook over gesproken werd. Dat was een zaak van de Compagnie zelf. Men besloot *“dat het verlaat het welke bij de Zuidwoldinger Brug gesteld zal worden bij provisie tot kosten van de gemene compagnie zal gesteld worden zullende in volle vergadering van compagnie afgehandeld worden of ’t zelve tot last van de Heer van Echten of de gehele compagnie zal komen.”* Dit verlaat kwam er en lag dus dicht bij de brug, in de weg

van Echten naar Zuidwolde. De 22^e augustus 1634 werd besloten *“een verlaatje te maken met een deur zo hoog als de peil vereist dewelke met een slot toegesloten en verwaard zal worden om bij tijd van hoge vloed te kunnen openen.”* Een verlaat met ‘een deur’, één valdeur, bij de toegang tot het ‘kleine veen’ het Lage Veen. Omdat de verlaatsmannen een woning van de Compagnie zouden krijgen, werd die dag ook besloten dat Henrick Claes of iemand anders te Meppel gelast zou worden om ‘dat kleine hoekien bij Muijlers hof’ voor de Compagnie te kopen. Daarop zou een woning worden gebouwd voor de verlaatsman van het verlaat bij Meppel, het 1^e of het laatste verlaat in de vaart, al naar gelang hoe men telde.

Op de vergadering van vrijdag 22 augustus 1634 werd besloten om voor het beheer van de vaart twee opzichters aan te stellen³². Men vergaderde op Huize Echten, maar blijkbaar was Roelof er zelf niet bij, want men besloot *“om te spreken met de Heer van Echten, vanwege de opzicht op de vaart en de verlaten, of niet goed en waar dat men die rentmeester en veenmeester belaste dat elk die helft van de verlaten en de vaart moesten waarnemen, van jaar tot jaar elk haar einden en daarom te laten wie eerst het verste einde zal waarnemen.”* De vaart werd dus in tweeën gesplitst, rentmeester en veenmeester kregen ieder het opzicht over de helft, men wisselde jaarlijks van deel, zodat men om en om het deel kreeg dat het verst van Hoogeveen af lag. Daarmee werd tevens het opzicht uit handen genomen van Roelof van Echten. Hij was formeel als octrooihouder als enige bevoegd om het te doen. Omdat de Compagnie democratisch was opgezet, moest hij bewindvoeren volgens de wil van de meerderheid. Dat opzicht van Roelof van Echten was nu enkel nog een formeel opzicht, omdat het feitelijk kwam te liggen bij de rentmeester en de veenmeester, die weer terug rapporteerden naar de Compagnie. Een Compagnie die bestuurd werd door een college van directeuren, niet door Roelof van Echten persoonlijk. Daarmee was de rol van Roelof van Echten weer een heel stuk kleiner geworden. Op papier had hij het voor het zeggen, feitelijk besliste een meerderheid en moest hij het uitvoeren overlaten aan personeelsleden van het college van directeuren. Voor zover het betrekking had op de bestaande vaart. Omdat ook nadien sprake is van een stelsel van opzichters kunnen we ervan uit gaan dat dit in 1634 al is doorgevoerd. We lezen nergens in de notulen over strubbelingen over dit voorstel. In die dagen waren huizen nog verplaatsbaar. Die 22^e augustus werd tevens besloten om het huis te verzetten van Vrolicke. Dat was het huis aan de vaart bij de Stapelinger Broek. Het werd afgebroken en opnieuw opgebouwd bij het verlaat bij Schoonvelde. Bij de Stapelinger Broek werd bij het verlaat als vervanging een nieuwe, maar kleinere woning gebouwd.

AFBOUW VAN DE HOOGEVEENSCH E VAART

Op de bijeenkomsten van de Compagnie van 5000 Morgen van oktober 1637 werd een plan aangenomen om de hele vaart grondig te herzien. De eerste vergadering was die van de 20^e van die maand. Om te voorkomen dat schepen vast zouden komen te zitten, zou de diepgang van de pramen beperkt moeten worden. Men besloot die dag twee grondbalken te leggen, twee peilbalken. De ene lag bij de uitgang van het ‘Kleine Veen’, het Lage Veen onder Echten, de andere kwam te liggen in de huidige Schutstraat, net ‘boven’ het verlaat dat daar lag. De peilbalken moesten verlegbaar zijn, in die zin dat ze bij hoog of laag water aangepast moesten kunnen worden, om zo een wisselende diepgang van pramen aan te kunnen geven. Iedere praam die door de vaart wilde, moest eerst over de balk varen. Wie vast bleef zitten moest uitladen tot hij er weer vlot over kon. Voor alle verlaten wilde men slagbalken leggen. Blijkbaar wilde men de toegang tot een verlaat kunnen ontfangen. Die zouden gelegd worden *“bij zoverre zulks bij de directeuren op het visiteren van de vaart goed gevonden zal worden,*

't welk terstond besteld zal worden". Het al dan niet leggen van een slagbalk was dus ter beoordeling van de directeuren, als ze de vaart zouden inspecteren.

Na de vergadering van de 20^e volgde een inspectie van de hele vaart. We zien in onze gedachten de heren directeuren van het Hooge Veen naar Meppel trekken, en weer terugkeren op het adres waar vergaderd werd. Het is niet duidelijk of men dat deed op het Huis te Echten of in de rentmeesterswoning op het Hooge Veen. Men kwam weer bij elkaar op de 22^e oktober 1637. In een puntsgewijs uitgewerkt plan werd aangegeven wat er aan de vaart zou moeten gebeuren:

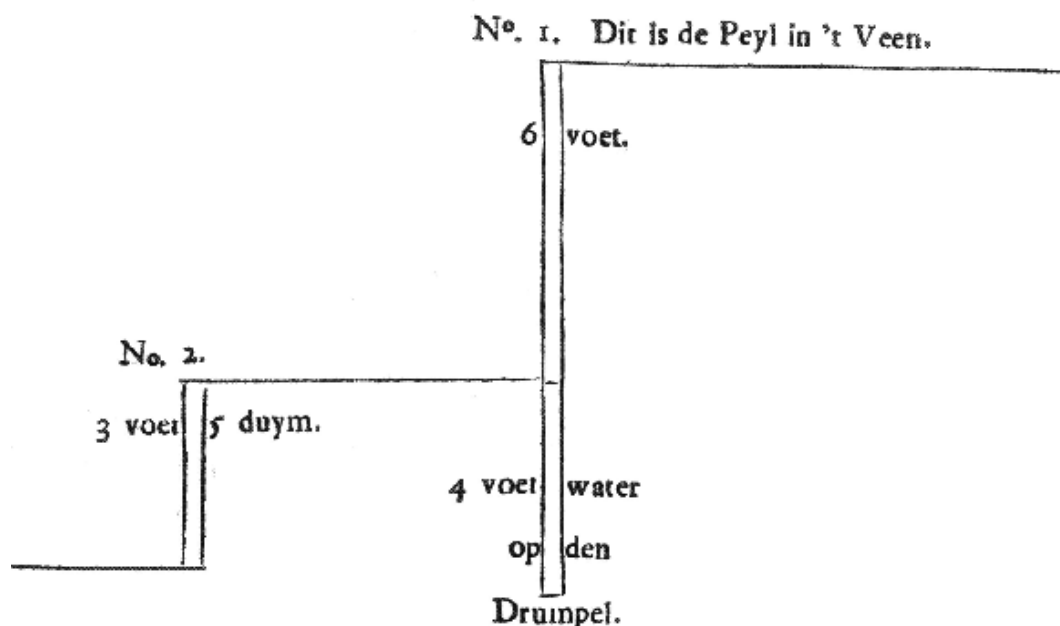
1. *Eerstelijk dat aan 't eerste verlaat boven van 't veen af te rekenen genaamd Mathijsen Verlaat gemaakt zal worden een slaggebint, gelijk boven is gezegd, en dat het huis voorzien zal worden.*
2. *Nog dat het tweede verlaat genaamd Schoenmakers Verlaat gemaakt en gerepareerd zal worden als het eerste. Wel verstaande dat die slaggebinten van beide de verlaten gemaakt zullen worden aan de bovenste deuren.*
3. *Aangaande het derde verlaat, genaamd Lensen Volckers Verlaat is geresolveerd als van 't voorgaande.*
4. *Voorts zal het vierde verlaat gemaakt worden als het voorgaande uitgezegd dat het met drie gebinten voorzien, en de beschoeiing verlaagd zal worden.*
5. *Het vijfde verlaat zal gemaakt worden als het voorgaande en 't tweede en bovendien zal de ene kant ook met rijswerk voorzien worden.*
6. *het zesde verlaat zal mede gerepareerd worden als het voorgaande tweede en behalve die zullen de palen van beschoeiing die aan stukken zijn, idem een anker dat ook aan stukken is, gemaakt en 't huis met omtrent vijftig pannen en veertig vorsten voorzien, en achter 't verlaat omtrent vijftig roeden lang verdiept worden. Ook zal men maken dat men de deur van 't verlaat hoog genoeg zal kunnen opwinden.*
7. *Op Boije Lewes Verlaat wezende het zevende is niet geresolveerd.*
8. *De bovenste deuren van Jan Rinsen Verlaat wezende het achtste verlaat zullen worden verhoogd en die benedendeuren omtrent een voet verlaagd, volgens pijl wijders zal 't zelve verzien worden als 't verlaat no.2 en de dammen tussen dit en het negende verlaat zullen verhoogd moeten worden.*
9. *Achter het negende verlaat zal men verdiepen, die planken van de bovenste deuren overal opnieuw nagelen en met twee nieuwe windspaken voorzien.*
10. *gelijk ook achter het tiende verlaat zal verdiepen, ook een rijshoofd moeten en voorts doen als van no.2 gezegd is.*
11. *Het elfde verlaat zal gerepareerd en verdiept worden als het lest voorgaande daar het hout van haar gebinten liggen.*
12. *Het twaalfde verlaat liggende geheel reddeloos zal voorzien worden naar de eisen van 't werk, gelijk de anderen.*

We lezen over twaalf verlaten. Bij het eerste zou een huis worden gebouwd, zo lezen we. Met het verlaat in het Haagje erbij komen we op 13 verlaten. Van vier verlaten lazen we bij het doornemen van de notulen³³ het besluit om ze te bouwen. Er is in artikel 6 sprake van *"de deur van 't verlaat"*, enkelvoud. Wanneer dat verlaat meerdere deuren had, dan zou men in de opdracht tot verbetering de deuren nader aan moeten duiden. Dit gebeurde niet, en is weer een van de vele aanwijzingen die ons erop wijzen dat dit verlaat maar één stel deuren of één valdeur had. Er wordt gesproken over een deur die men hoog genoeg moet kunnen opwinden. Het betreft hier dus een valdeur in de bekende constructie, uitgetekend in de afbeelding van het 'kniepertiesiezer', van een verlaat met één stel valdeuren. De informatie van de artikelen

is niet zo strikt geordend dat extra wordt aangegeven over welke deur van welk verlaat het gaat, maar gezien de volgorde en de nummering moet het gaan om de deur van het 6^e verlaat. Het was voor iedereen duidelijk welke deur dit was. Toch lezen we in artikel 8 bij het 8^e verlaat over zowel een boven- als een benedendeuren: “*De bovenste deuren van Jan Rinsen Verlaat wezende het achtste verlaat zullen worden verhoogd en die benedendeuren omtrent een voet verlaagd, volgens pijl*” We moeten hier de begrippen boven- en benedendeur niet opvatten als twee deuren of twee stellen deuren die enige meters uit elkaar staan om daar tussenin een praam te kunnen schutten. Het stelsel van verlaten in de Hoogeveense vaart had namelijk nog een bijzonderheid: twee of meer deuren bovenop elkaar.

De oude Hoogeveensche Vaart en zijn verlaten zijn rond 1700 in kaart gebracht om het verval per verlaat in beeld te kunnen brengen³⁴. We kunnen het 1^e verlaat, dat in de Schutstraat te Hoogeveen, vergelijken met de afbeelding van dit verlaat, zoals dat wordt afgebeeld in het ‘kniepertiesiezer’. We zien gelijkenissen. In het ‘kniepertiesiezer’ zien we dat de valdeur rust op een tweede deur of schot. Op de tekening van de niveauverschillen in de vaart zien we zowel de valdeur als de onderste deur afgebeeld. Sommige verlaten hadden namelijk twee deuren of schotten, boven elkaar. De onderste vormde een drempel, waardoor het water in het achterliggende pand nooit lager zou kunnen komen dan de bovenrand van die onderste deur. Het water kon ook nooit hoger komen, als het verlaat open stond, omdat het dan over de drempel zou stromen. Het water zou ook niet verder wegstromen, omdat de drempel het tegen zou houden. Als we het zo opvatten, kunnen we ook begrijpen waarom een bovendeur verhoogd en een benedendeur verlaagd zou moeten worden. Het verhogen van een bovendeur heeft als resultaat dat bovenliggende pand een hogere waterstand kan krijgen. Het verlagen van de benedendeur zal als resultaat hebben dat de drempel verlaagd wordt. Er zal zich meer water boven een gesloten verlaat verzamelen, en als dat wordt geopend zal dat bovenliggende pand verder leeglopen dan daarvoor. In 1637 werd op deze wijze het verval in de panden aangepast aan een andere, wenselijker situatie.

Een gedeelte van de in de tekst genoemde schetstekening van de situatie rond 1700. We zien bij het 1^e verlaat duidelijk een bovendeur en een onderdeur, waarbij de laatste als drempel fungeert. Het 2^e verlaat had maar één deur. Het ging om valdeuren.



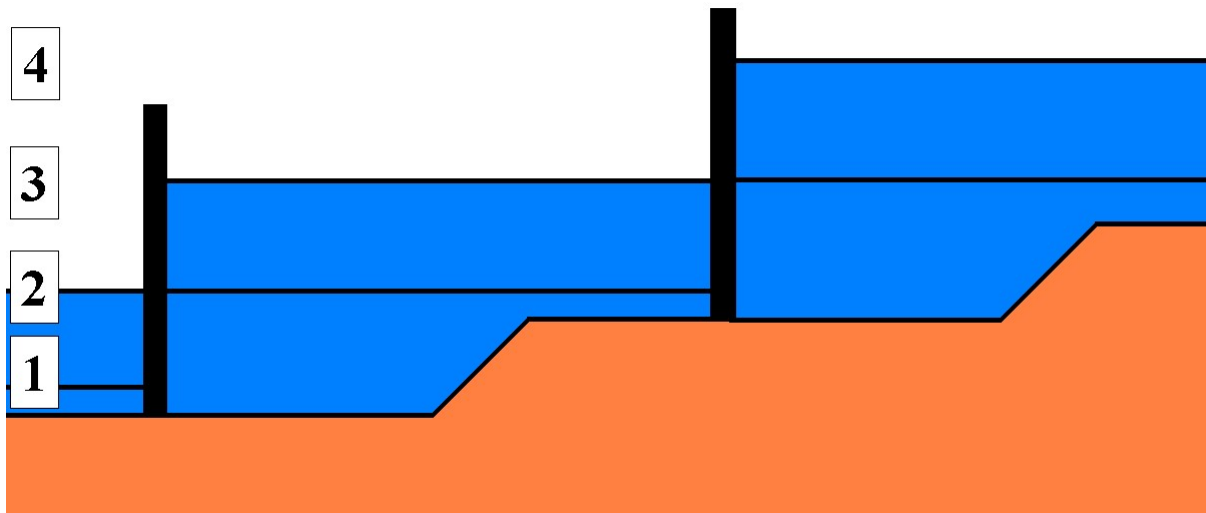
Hoe maakte men in de 17^e eeuw gebruik van deze verlaten? Hoe werd de turf feitelijk afgevoerd naar Zwartsluis? Hoe lukte dat met een enkele valdeur? Het antwoord ligt opgesloten in twee dingen: het varen in vloten en de kolk, een diepe kom. Dat was een ‘grote diepte’ zoals een getuige aangaf, aan de bovenzijde van een verlaat. Met vloten bedoelde men het afvaren in groepen. Dat er afgevaren werd in vloten³⁵ blijkt al uit de notulen van de Compagnie van 5000 Morgen van 10 mei 1645. Omdat toentertijd het water schaars werd, moest het bestaande systeem van afvaren in vloten worden aangepast. We lezen: *“Dat al het water schaars is in ’t afvaren van de vloten niet eerst zal geschut worden die gene die eerst voor Het bovenste verlaat beneden het veen is, maar dat er zo veel lichte pramen voor zullen geschut worden, tot dat er water in ’t naaste pand zoveel gewassen is, dat er een schuit met zwarte turf over mag en dat zo voort, van verlaat tot verlaat.”* Later meer over deze tekst, maar vooreerst stellen we vast dat het varen in vloten toen al gemeengoed was.

Na de oprichting van de Drentsche Kanaalmaatschappij (1851) kwamen er echte sluizen, veel breder, en werd de hele vaart verbreed. Van al die duizenden schippers die in de loop der jaren door de oude smalle Hoogeveensche Vaart zijn gevaren is er één die zijn herinneringen aan papier heeft laten toevertrouwen³⁶. Het was Bart (eigenlijk Gijsbertus) Leijssenaar (1832-1927). In 1925 werd hij geïnterviewd. Tot 1851 waren er nog een paar oude verlaten met valdeuren. Bart Leijssenaar vertelde een van zijn interviewers over die tijd: *“Enkele oude verlaten, hij meende van drie, waren zo ingericht, dat de sluisdeuren werden opgetakeld, zodat de schippers daar onder door moesten varen. Dit leek hem verbazend griezelig toe.”*

Een ander vertelde hij: *“De sluizen waren 13 voet breed, dat was de grootste afmeting. Ik heb zelf op zulk een 13-voets praam nog gevaren. Ze waren nogal tamelijk lang. Ik meen wel van 66 voet Amsterdamse maat, en nogal wat hol, kort aan 7 voet. De dingen lagen daar dan knapjes rank en waaiden zo over de kant. (.....) De pramen gingen met de volle boel aan boord tot de Knijpe, om reden dat de Rumptiger brug een losse brug was, met dat gescharrel met Roelof van Echten, met de Rumptiger drift met de boeren was dat zo door Ridderschap en Eigenerfden gedereteerd te Meppel. Aan de Knijpe ging alles aan de wal. Mast, zeilen, hutte, ankers, kettingen, alles wat maar lichten kon, tot de zwaarden toe. En dan ging men onder die schotten, die met haspels opgedraaid werden door. Ik schat die hoogte op plusminus negen voet. Zeg zo’n praam was 7 voet van de onderkant vlak tot de ligwaring, dan kwam er wat zeegte bij van de einden, de stevens staken nog wat hoger op met de boorden en de inzinking was dan gewoonlijk niet meer als een voet, dat men kan zo wat plusminus rekenen tussen de 8 á 9 voet. Dus de bovenschotten moesten nogal een eindje van het water af. Ze moesten ook nogal aardig zwaar geweest hebben, want Bart Leijssenaar, de enigst overlevende die er nog in Hoogeveen is, en het weet (....) deze Bart Leijssenaar is er onderdoor gevaren. Hij voer toen bij Klaas Gort, die zeide, als hij er onder door ging dan was hij altijd benauwd dat de zaak zou breken, want die dingen waren zo zwaar en het koste heel wat moeite, voornamelijk de bovenschotten, om die zo hoog op te draaien. Vanzelf voor de kleine pramen behoefden ze niet zo hoog op, en om een schuit nog minder. Ze probeerden dan ook al gauw of het kon, dat ze er onderdoor konden komen.*

Bart Leijssenaar vertelde ook over het varen in vloten, om water te sparen, tot half in de 19^e eeuw, met 200 pramen tegelijk. *“Van leeg tegen laden opschutten was dan vanzelf geen sprake”*, er konden dus geen lege pramen omhoog worden geschut als er afgevaren werd met geladen pramen die naar Meppel moesten. Wanneer er tussen twee stel deuren praam voor praam geschut zou worden, zou dat geen enkel probleem zijn geweest. Ook dit is een signaal dat er dus niet praam voor praam werd geschut tussen twee stel deuren, maar dat men het anders deed. Bij die andere werkvorm hoorde ook het op elkaar gepakt liggen voor de

verlaten, boven de diepte. Hoe het schutten in de praktijk verliep is af te lezen uit bijgaand schema. Een systeem met dubbele deuren, zoals de latere sluizen, was duurder, vroeg meer onderhoud, en kostte meer menskracht om te bedienen. Dit schema maakt duidelijk dat dubbele deuren in het geheel niet nodig waren om met turfschepen op en neer te varen naar Zwartsluis. Het ooggetuigenverslag van 1634 wees ons op een enkele deur³⁷. Omdat nergens uit de notulen van de Compagnie van 5000 Morgen duidelijk blijkt dat er een extra stel deuren of een extra valdeur standaard moest worden bijgebouwd, en nergens duidelijk blijkt dat er een dubbel stel deuren met een tussenliggende kolk bij ieder verlaat was³⁸, en dat systeem dus zowel duur als overbodig was, gaan we ervan uit dat die dubbele deuren er in de 17^e eeuw niet waren³⁹, al is het natuurlijk niet uitgesloten dat er wel eens mee geëxperimenteerd is.



We vinden nergens beschreven hoe dat werkte, een vaart met een enkele valdeur. Aan de andere kant weten we zeker dat het zo gewerkt moet kunnen hebben, want het begin van de Drentse Hoofdvaart ten noorden van Meppel deed het er ook al jaren mee. De sleutel om tot dit schema te komen ligt eveneens in een opmerking van Bart Leijssenaar⁴⁰, toen hij vertelde over *“een grote diepte waarin ze alle opgepakt bij elkaar konden liggen, en dan schutten ze al die scheepjes naar beneden.”* Boven zien we een schematische weergave van een vaart met twee verlaten, de zwarte kolommen, waarbij de stukken vaart voor dit schema sterk zijn ingekort. Helemaal links komen pramen uit Zwartsluis. Ze willen omhoog, naar Hoogeveen. Om daar voldoende water in de vaart te krijgen, gaat het linker verlaat open. Het waterniveau in het linker pand stijgt van niveau 1 naar 2, en de pramen varen naar het linker verlaat. Ze varen onder de valdeur door en blijven wachten in de diepe kom rechts van het linker verlaat. Het linker verlaat wordt gesloten. Dan opent het rechter verlaat de deur. Het waterniveau tussen de beide verlaten stijgt van 2 naar 3. Daar waar de oevers het waterniveau niet aankunnen zijn dammen gelegd om deze te verhogen. De pramen in de kom gaan mee omhoog en varen naar het rechter verlaat. Daar herhaalt zich het patroon.

Om van Hoogeveen naar Zwartsluis te komen, naar beneden, gaat dit omgekeerd. In het schema is dit van rechts naar links. De pramen komen voor het verlaat rechts. Dat wordt langzaam geopend. Het water stroomt weg, het waterniveau tussen de beide verlaten zakt van 4 naar 3 en de pramen zakken rustig mee naar beneden, in de diepe kom rechts van het rechter verlaat. Tussen de beide verlaten is het water gestegen, van 2 naar 3. De pramen varen onder de rechter valdeur door. Ze varen naar het volgende verlaat, links. Ze blijven liggen op de rechterzijde van het linker verlaat, boven de diepe kom. Vervolgens wordt de valdeur van dat verlaat omhoog gedraaid. Het waterniveau onder de pramen zakt van 3 naar 2, terwijl het

weglopende water links van het verlaat van 1 naar 2 stijgt. De pramen wachten boven de kom tot dit proces zich heeft voltrokken. Ze zakken langzaam met het water mee naar beneden, en varen dan rustig verder naar links, onder de valdeur door, op weg naar Zwartsluis, maar eerst naar het volgende Verlaat.

Deze reconstructie wordt ondersteund door de notulen van de Compagnie van 5000 Morgen. Het belangrijkste deel ervan, het feit dat men de waterstand in een volledig stuk vaart tussen twee verlaten liet zakken of stijgen, vinden we letterlijk terug in de notulen van 10 mei 1645. We lezen: *“Dat als het water schaars is dat Gerrit Lucas geen water in ’t Kleine Veen zal laten inschieten, en de pramen die uit het Kleine Veen laden te doen afvaren anders als gelijkelyk met de vloten, die van boven komen, ten ware daartoe hebbende speciale order”* Het water in een pand, tussen twee verlaten, was dus niet altijd gelijk en hing dus af van het komen van een vloot. Met die vloot kwam er ook meer water in een pand. Dan kon Gerrit Lucas, verlaatsmeester van het verlaat van het Kleine Veen, het Lageveen, zijn verlaat ook openen en de pramen uit het Lageveen laten afvaren.

Direct daarop lezen we de bepaling: *“Dat als het water schaars is in ’t afvaren van de vloten niet eerst zal geschuttet worden diegene die eerst voor het bovenste verlaat beneden het veen is, maar dat er zo veel lichte pramen voor zullen geschuttet worden, tot dat er water in ’t naaste pand zo veel gewassen is dat er een schuit met zwarte turf over mag, en dat zo voort, van verlaat tot verlaat.”* Dus: het water was per pand aan het ‘wassen’, stijgen. Niet een kolk van een sluis steeg, maar het hele pand steeg. Wanneer een verlaatsdeur opgetakeld werd steeg het water doordat het water dat erachter stond, richting Hoogeveen, naar het lager gelegen pand liep. Een schuit met zwarte turf was zwaarder dan een schuit met bolsterturf. De schuit met zwarte turf lag dus dieper in het water. Blijkbaar wilden de schippers op volgorde van aankomst door het verlaat. Dat werd dus nu zodanig aangepast, dat eerst de lichte schuiten met bolsterturf erdoor mochten. Tussentijds kon het pand beneden het verlaat rustig verder stijgen, zodat ook de zwarte turf erdoor kon. Dit scheelde tijd en water. Waar kwam dat water trouwens vandaan?

DE TOEVOER VAN WATER

De veenlaag in het gebied van Zuidwolde, Echtens-Hoogeveen en ver ten oosten daarvan, hield een gigantische hoeveelheid water vast. Iedere regenbui werd daar aan toegevoegd. Veenmos en water zorgden samen voor de groei van het veen. Overal aan de randen van het veen verloor de veenlaag zijn water via beekjes. Dat was de oude situatie, voordat er een vaart werd gegraven. Dit water kon ook anders worden gebruikt. Een gecontroleerde afwatering via een stelsel van greppels en verlaten zou kunnen zorgen voor een gecontroleerde toevoer van water in de Hoogeveense Vaart. We zullen zien hoe dat stelsel eruit zag.

Op de vergadering van de Compagnie van 5000 Morgen van de 20^e oktober 1637 werd ook besloten om te komen tot een 13e verlaat. Dit verlaat lag in het gebied van de Hollandse Compagnie, in het Haagje, tussen de 3de en de 4de Wijk, *‘in die gemene grifte’*. Men beschouwde dit water dus niet als een opgaande, of een particulier stuk water van een ondercompagnie, maar als het begin van wat we later de Hoogeveense Vaart zouden gaan noemen. Op 24 oktober 1638 besloot de Compagnie van 5000 Morgen dat dit verlaat voorzien moest worden van *‘twee kromme balken, hebbende een voet boogs, ’t zij dezelve gehaald werden uit het Pesser Kinholt of elders vandaan.’* Dit verlaat werd het Hoogste Verlaat, Bovenste Verlaat of Veene Verlaat genoemd, omdat hij het verst in het veen lag van alle

verlaten. Dit verlaat lag net ten oosten van de eerste rotonde in het Haagje. Het waterpeil achter (= ten oosten van) dit verlaat zou minstens 3 en uiterlijk 4 ½ voet hoger moeten zijn dan het peil ten westen van het verlaat. Daarmee werd het water achter dit verlaat opgestuwd tot een niveau, dat het hoogste waterpeil van Echtens-Hoogeveen was.

Het verlaat ving al het water van de meren op. Zowel dat van het Grote Meer als dat van kleinere meren. Op 8 april 1634 had de Compagnie van 5000 Morgen besloten *“de greppels te vervolgen naar de grote meren”*. Men zei: *“Dat zal de veenmeesters eerstelijk belast worden om hier in niet te zuimen bij deze droge tijd.”* Het werk werd dus opgedragen aan de veenmeesters. In 1636 werd de Boekweitensloot gegraven. Van daaruit werden greppels oostwaarts aangelegd. Het water stroomde toe. Daardoor werd de penningmeester van de Hollandsche Compagnie en de participanten van deze Compagnie de macht in handen te geven om te bepalen hoeveel water doorgegeven zou worden. Dat dit uiteindelijk niet tot tevredenheid was van de andere participanten en de gebruikers van de Hoogeveense Vaart, mag blijken uit het verzoek, gedaan in 1651, om het verlaat te verwijderen. Maar de Hollanders hadden zelf ook last van het Hoogste Verlaat. Het water werd namelijk zo hoog opgestuwd, dat het de turfgraverij bemoeilijkte.

We lezen in de notulen van de Compagnie van 5000 Morgen van 18 juni 1647: *“Alzo door 't opstuwen van het verlaat in 't veen staande die venen boven het zelve verlaat te diep in 't water liggen, zo dat de beste turf niet en kan gegraven worden, zo is geresolveerd dat het zelve verlaat binnen die tijd van twee jaren zal worden weg genomen, waarna hem een ieder zal hebben te reguleren, zo in 't zetten van zijn turf hopen als in 't schoon maken van zijn wallen, op dat in 't verdiepen van de wijken dan nodig ruimte mag zijn tot opschieten van zand en aarde.”* De wijken achter het verlaat waren gegraven met in het achterhoofd de kennis van het waterniveau dat dit verlaat tot stand wist te brengen. Het vervallen van dit verlaat zou inhouden dat de turfpramen op het droge zouden komen te liggen, of vast zouden lopen op de bodem van de wijken. Het weghalen van het verlaat zou dus zorgvuldig gepland gebeuren, zodat iedereen maatregelen kon nemen.

Op 21 maart 1650 vonden de hoofdparticipanten van genoemde Compagnie dat iedereen genoeg kans had gehad om zijn wijken te verdiepen. Ze besloten dat het Hoogste Verlaat met ingang van Sint Jacobi, 25 juli, open gelaten zou worden. De valdeur werd omhoog gedraaid en ging niet meer naar beneden. Alleen dan, wanneer de directeuren en hoofdparticipanten van de Compagnie van 5000 Morgen daartoe zouden beslissen, alleen dan zou hij weer mogen zakken. Wie dus in zijn wijk op het zand bleek hangen, en zijn praam niet weg kreeg, die had maar eerder moeten spitten. Er zou geen water meer worden opgestuwd tot het oude peil. Dit leverde blijkbaar geen moeilijkheden op en men kon dus de volgende stap gaan nemen. Op 4 april 1651 besloten de hoofdparticipanten van de Hollandse Compagnie dat het verlaat helemaal verwijderd zou worden.

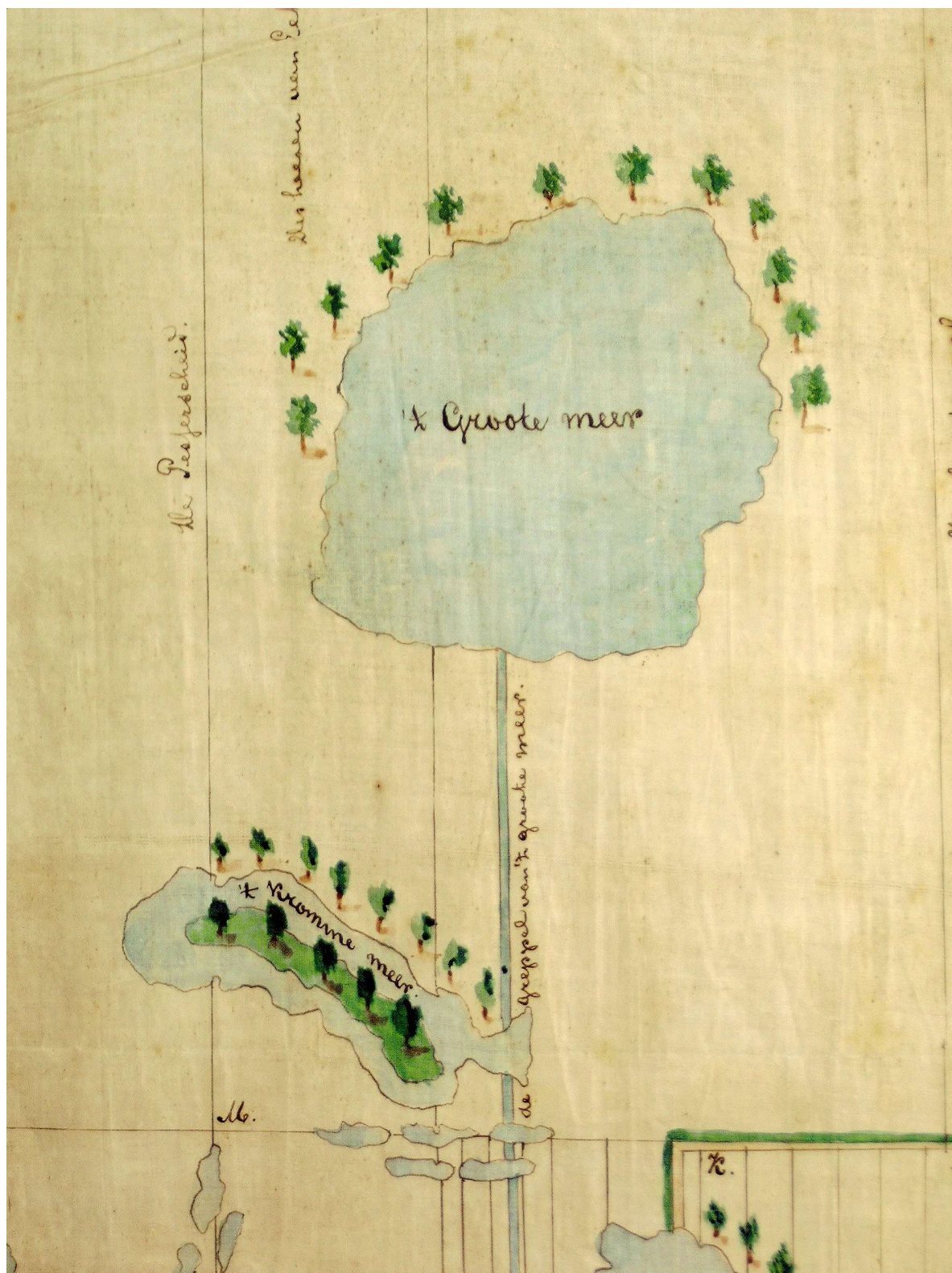
Het Grote Meer hield men vervolgens onder controle door een 14^e verlaatje. In de zomer van 1638 besloten de Hollanders opdracht te geven tot de bouw ervan. We lezen in de notulen van hun compagnie: *‘Dat men aan Jan Lijcken zal schrijven, dat hij wat later laat turven, idem dat er een steekdeur gelegd mag worden voor de greppel aan het Grote Meer, en dat hij in memorie houdt, dat zo wanneer enig verlaat met rijswerk beschoeid wordt, dat er eerst op de grond waar het rijswerk op gelegd wordt, een kleine paal of heiwerk gelegd wordt.’* Rijswerk, rijshout, is het plaatselijk voor handen zijnde goedkope hout, gekapt en gezaagd uit de op en bij het veen groeiende berken en andere bomen. Na het verwijderen van het Hoogste Verlaat werd dit verlaatje voor de greppel naar het Grote Meer zeer belangrijk. Blijkbaar liet niet

iedereen het verlaetje met rust. We vinden een mooie notitie in de notulen van de Compagnie van 5000 Morgen van 31 maart 1650: “Diegene die de greppel van ’t Grote Meerstal open doet zonder consent van degenen die ’t behoort zal vervallen in een breuke van vijf goudgulden”. Het verlaat voor de Grote Meers Greppel verviel in de loop der jaren. Op 25 juni/5 juli 1664 besloten de directeuren dat er een nieuw stuitverlaat bij het Oude Opgaande moest komen, voor die greppel. Dit werd het jaar erop herhaald, en dan zwijgen de notulen erover. Het vervangen zal dus zijn gebeurd in 1665. Er was een vast persoon die het verlaat opende en sloot, al naar gelang of er meer of minder water nodig was. Het bleek uiteindelijk niet mogelijk om daar iemand voor geïnteresseerd te houden. De directeuren van de Compagnie van 5000 Morgen besloten 26 juni/6 juli 1666 de veenmeesters aan het werk te zetten, opdat ze opnieuw een bekwaam persoon zouden vinden, die de aanstelling aan wilde nemen. Hij zou dan meer verdienen dan voordien het geval was. Behalve openen en sluiten moest hij ook controle houden op het verlaat.



Op bijgaande kaart zien we enkele meren in het gebied rondom het huidige Hollandscheveldse Opgaande. Rechtsonder, waar we nu de hoek in de Hollandse- of Lange Dijk vinden, zien we Alberts Holtien. We zien nog net de greppel die naar dit meertje liep. De andere meertjes hebben geen namen gehad en waren al snel verdwenen. Het oosten is boven. Van een gebied dat ‘woest en ledig’ zou zijn, is hier geen sprake. We zien overal bomen groeien.

Op de volgende bladzijde zien we de greppel achter het Hoogste Verlaat, naar het Grote Meer. De greppel nam ook het water uit het Kromme Meer in zich op. Dat lag waar we nu de Kromme Jakken vinden. Bij het Grote Meer stonden de zogenaamde Meerbomen. Bij het Kromme Meer zien we zelfs een eilandje met bomen. Beide kaartjes zijn details uit de kaart van Steven van Broeckhuijsen uit 1637.



DE RIEGSMEERGRUPPE⁴¹

De 10de mei 1645 bepaalden de directeuren van de Algemene Compagnie van 5000 Morgen: 'Dat de scholte van zijn WelEdele Heer van Echten gelast zal worden de verlaatslieden die het zij door sloffigheid of kwaadwilligheid haar water laten verlopen in boete te slaan en te

executeren het zij van haar traktement, of anders gereetste middelen.' Water was kostbaar, want bij gebrek aan voldoende water kon er niet gevaren worden. Maar water was er vaak niet genoeg in de zomermaanden, wanneer er juist volop gevaren moest worden. Het Riegmeer als waterreservoir was uiterst waardevol voor de watertoevoer van de Hoogeveensche Vaart, zo beseften de directeuren van de Algemene Compagnie. De zelfde 10de mei werd dan ook besloten: *'Dat bij de directeuren dit aankomende jaar diendende zal overlegd en geinspec-teerd worden een middel om op het profijtelijkst een greppel of waterleiding in het veen te bekomen uit de Riegmeer.'* Het onderzoek werd gedaan en beslissingen konden genomen worden. In 1647 hield de Algemene Compagnie zich bezig met de greppels in het Vierkante Blok en de waterleiding naar het Riegmeer: *"Op heden de 19de juni des jaars 1647 hebben de heren participanten raadzaam gevonden het greppelwerk, het welk gemaakt is van Alberts Holtgen naar de Riegmeer, te doen bevorderen, dat men door een derzelver het water uit de Riegmeer tot in het nieuwe opgaande van de heren Hollandsche participanten kan afleiden."* Een van de greppels zou verlengd moeten worden, tot in het Riegmeer, en zou zo het Nieuwe Opgaande van de Hollandse participanten van water kunnen voorzien. En liefst zo snel mogelijk. Dit werk zou geregeld moeten worden door de rentmeester. Het water van het Riegmeer zou op deze wijze via het Nieuwe Opgaande een grote bijdrage kunnen leveren aan het waterpeil in de Hoogeveensche Vaart. De penningmeester van Compagnie van 5000 Morgen kreeg opdracht dit werk zo spoedig mogelijk uit te voeren. Men schreef trouwens in de originele tekst de naam van het Riegmeer ook wel als 'Rijcksmeer'. Men heeft blijkbaar niet begrepen waar de naam van afgeleid was. De Hollanders dachten dat het ging om het Rijcksmeer, het meer van het Rijk.

Gezien de haast die er bij was zouden we kunnen aannemen dat de greppel naar het Riegmeer nog dat jaar gegraven was, maar de praktijk was anders. Toen de Algemene Compagnie 6 mei 1648 weer bij elkaar kwam, was de greppel nog steeds niet gegraven. Men constateerde: *'Vermits bij ondervinding gespeurd, dat door het opmaken van de greppel naar het meer de Rieg grote kwantiteit van water zou kunnen worden afgetapt ten dienste van (de) gemene vaart is goed gevonden het zelve met de allereerste te doen, en de WelEdele Heer van Echten verzocht om het zelve te doen effectueren, en de besteding van dien te voltrekken.'* Johan van Echten nam op zich om de gemaakte plannen concreet uit te voeren. De greppel is dat jaar gegraven, want het jaar erop lag hij er. Maar hij was te smal. De 2de juli 1649 besloot de Algemene Compagnie: *'En terwijl de greppel naar het meer de Rieg en het Grote Meer dient noodwendig verwijd, is geresolveerd het zelve met de eerste te doen, op het aldaar bekwaamste en profijtelijkst, naar de gelegenheid van tijd en weer.'* Was de zomer van 1649 misschien aan de natte kant? Er werd in ieder geval nadrukkelijk rekening gehouden met het slechte weer, dat het werk aan de greppels flink kon belemmeren. Per slot van rekening werd de greppel niet gegraven in volledig ingeklonken en droog veen, maar in een nat en levend veenpakket.

Tijdens de vergadering van de Algemene Compagnie van 31 maart 1650 kwam de greppel weer aan de orde: *'Resolutie naar het meerstal de Rieg nu zal worden aangevangen en of die greppel naar het Grote Meer dient verbeterd te worden.'* Blijkbaar was de zo noodzakelijk gevonden verwijding en verbetering niet uitgevoerd. Men besloot die dag: *'De greppel naar het meerstal de Rieg zal met de eersten bij de hand genomen worden en de greppel naar het Grote Meer verbeterd.'* De afvoer van water van het Grote Meer was regelbaar via een schut achterin het Oude Opgaande. Die 15e maart 1650 vroeg men zich ook af wat voor straf degene zou krijgen, die het schut open zou zetten, en zo kostbaar water zou verspillen. Blijkbaar gebeurde dat wel eens. Men besloot: *'Die gene de Greppel van het Grote Meerstal open doet zonder consent van degene die het behoort, zal vervallen in een breuk van vijf*

goudgulden.’ Vijf goudgulden boete voor wie water van het Grote Meer verspilde. Daarmee hebben we ook de bevestiging dat er daadwerkelijk een schutje in de greppel naar het Grote meer is gebouwd, achter het Oude Opgaande. Anders viel er niets ‘open te doen’.

Men noemde de verlengde sloot naar het Riegmeer de Riegsmeergruppe. Deze Riegsmeergruppe liep even ten noorden van de Hollandsche Dijk door het Vierkante Blok, van 't Èultie tot net over de Riegshoogtendijk, die toen nog geen echte dijk was, maar enkel een slecht zandpad. De Riegsmeergruppe ging daarna met een hoek zuidwaarts, evenwijdig met de Riegshoogtendijk, en liep even ten oosten daarvan. Dit werd het eerste door mensenhanden gegraven waterwerk in het Grote Blok, ten oosten van de Riegshoogtendijk. Het gedeelte Riegsmeergruppe in het Vierkante Blok is later geheel vervallen. Er is niets wat nog herinnert aan deze sloot. De functie werd helemaal overgenomen door het Hollandscheveldse Opgaande, toen dat uiteindelijk door het Vierkante Blok gegraven werd. De Riegsmeergruppe hoefde enkel nog iets naar het noorden toe doorgetrokken te worden en hij liep direct uit op het water van Het Hoekje. Het oudste gedeelte van de gruppe lag een flink eind ten zuiden daarvan, bij de Hollandsche Dijk. Ten oosten van de Riegshoogtendijk is nog een gedeelte van de Riegsmeergruppe bewaard gebleven. Het is de oude veenwijk, die we naast het Tramdijkje vinden.

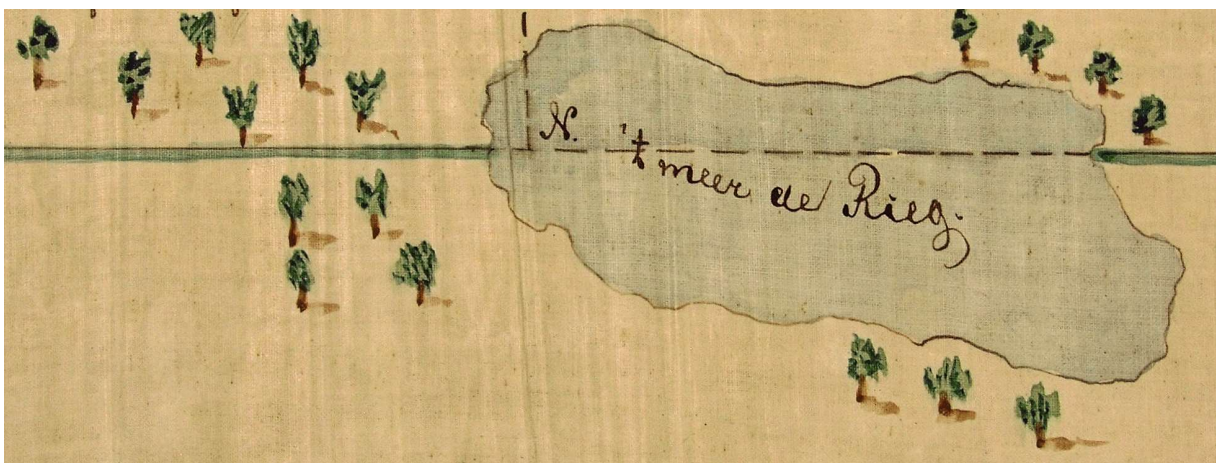
We vinden de watervoorziening van de Hoogeveensche Vaart, en daarmee direct of indirect de Riegsmeergruppe, nogal eens terug in de notulen van de Compagnieën. Nicolaas Dedel, Theunemans Junior en David van Baerle vertrokken in 1657 als gecommiteerden van de Hollandse Compagnie naar het veen. Ze kregen instructies mee voor overleg met de andere participanten van de Algemene Compagnie van 5000 Morgen. Hen werd op het hart gedrukt, zo lezen we in de notulen van 21 april 1657: *‘Na voorgaande inspectie van de waterleiding uit het Riegmeer zodanige resolutie te helpen nemen, als tot meesten dienst en welstand zal bevonden worden te horen.’* Blijkbaar waren er klachten gekomen over de staat van de Riegsmeergruppe. De greppel, een brede sloot, lag midden in een natuurgebied, zodat het niet verwonderlijk is dat deze regelmatig dichtgroeide. Dit bevorderde echter niet de doorlating van het water, wat weer moeilijkheden gaf voor het waterpeil in de Hoogeveensche Vaart. Onderhoud was dus op zijn plaats. Daar kwam nog bij dat de greppel niet helemaal tot in het Riegmeer lag. Blijkbaar was de omgeving zo nat, dat hij aanvankelijk ook al water gaf zonder de oevers te hebben bereikt. Maar de Hollandse participanten wilden nu echt dat de greppel tot in het meer werd doorgetrokken. Met die boodschap reisde Ambrosius Theunemans af naar Hoogeveen, waar hij op 1/11 juli 1658 vergaderde met de andere directeuren van de Compagnie. Afsproken werd dat de Riegsmeergruppe nu definitief doorgetrokken werd. Los daarvan moest de gruppe naar het Grote Meer weer hersteld worden. Die was inmiddels weer dichtgegroeid. De Riegsmeergruppe werd in de zomer van 1662 behoorlijk verdiept. Dat zou volgens de notulen van 14/24 mei 1663 nog eens moeten gebeuren. Daarna was er jaarlijks onderhoud nodig: plantengroei verwijderen, ingezakte wallen opzetten, verdiepen....

De grotere toevloed van water vroeg ook om betere beheersbaarheid van dat water. De participanten van de Compagnie van 5000 Morgen bespraken dit op 25 juni/5 juli 1664. In de notulen lezen we erover: *“Dat men twee stuitverlaten zal laten maken, te weten een in de Wijk en de ander in 't Oude Opgaande”*. We zagen hiervoor al dat er een verlaatje zat voor de greppel naar het Grote Meer. Dit verlaatje zal dus vernieuwd zijn in. Dat andere verlaatje, *“in de Wijk”*, waar lag dat? De Riegsmeergruppe/greppel was door het verdiepen en verbeteren geen greppel meer. Het was een wijk geworden. Er is geen andere aantekening gevonden die kan verwijzen naar het plaatsen van een verlaat in die wijk. In het totale beeld van wat de notulen zeggen over die greppel kunnen we de opmerking van 1664 alleen plaatsen als we

ervan uit gaan dat het ging over een verlaat in de Riegsmeergruppe. Op 3/13 juni 1665 bleek het werk nog niet uitgevoerd. Zou wel spoedig moeten gebeuren. Dit verlaat in de Riegsmeergruppe is het beroemdste verlaat dat we kennen. Het is het verlaat waarbij Albert Steenberghe het verhaal plaatst van Cilie, bijgenaamd de Nevelhekse⁴². Hij situeerde dit verlaat op het eindpunt van het wegje, dat nu tegenover de Schoonhovenweg aan de andere kant van het Zuideropgaande ligt⁴³. Het wijkje langs het Tramdijkje loopt daar langs. Het verlaat was hier goed bereikbaar vanaf de Hollandse Dijk en de Riegshoogtendijk. Heel goed mogelijk dus dat Albert Steenberghe gelijk had, en dat het verlaat daar lag.

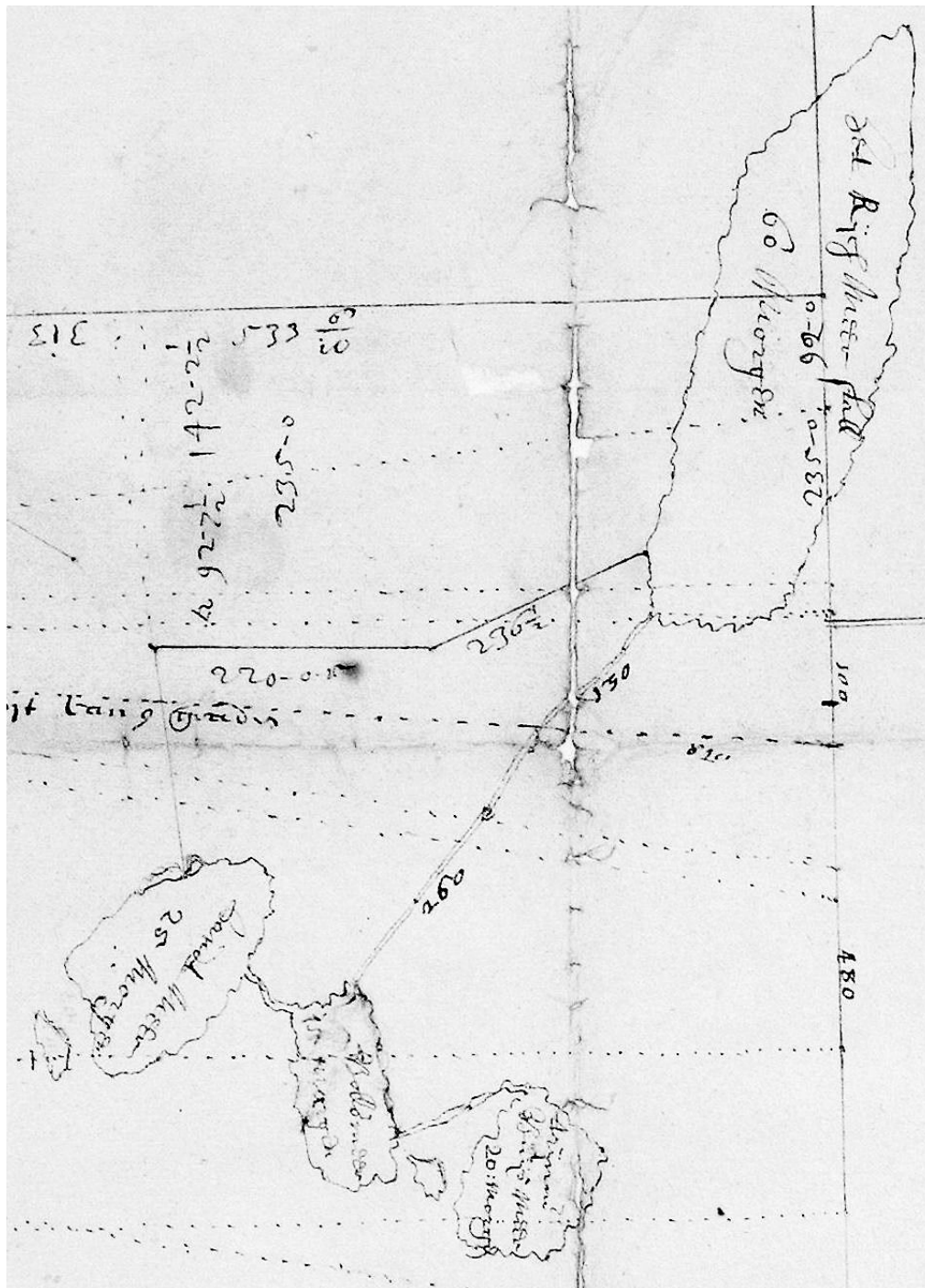
HET VERLAAT VAN DE ZUIDWOLDER COMPAGNIE

Het Riegmeer lag deels in Zuidwolder gebied en deels in het Hollandscheveld. De kaart van Steven van Broeckhuijsen van 1637 (onder) toont ons een grenslijn die midden over het meer loopt. Ook de participanten van Zuidwolde sloten dit meer aan op het stelsel van vaarwegen. De Zuidwolder Compagnie benaderde het Riegmeer vanuit het westen en legde er een schut voor. Op 31 maart 1650 was er voor het eerst sprake van de 'Zuidwolder Sloot', op een vergadering van de Algemene Compagnie van 5000 Morgen. De vraag was of men hoger zou schutten dan gewoonlijk, of men dus het waterpeil zou laten stijgen, om de Zuidwolder Sloot voor pramen beter bevaarbaar te maken. Men besloot dat niet te doen. Vanaf 1650 werd er dus gewerkt aan een nieuwe zijvaart van de vaart, en was er voor het eerst een Kruis. Hij was klaar in 1653⁴⁴. Deze nieuwe vaart had vele namen en werd ook wel het Zuidwolder -, Alteveerse - of Sloodse Opgaande genoemd. Eindelijk konden de boeren van Steenberghe en Ten Arlo beginnen aan hun eigen veenderijen. Ook via deze vaart werd de Hoogetveense Vaart van Riegsmeerwater voorzien. Er lag een verlaat om het water gecontroleerd af te kunnen laten vloeien. Dit verlaat werd onderdeel van een groot conflict tussen de familie Van Echten en de Zuidwolder Compagnie, waarbij het feitelijk niet ging over het verlaat maar over de vraag wie de jurisdictie had in het gebied en tot hoever het recht ging van de Van Echten om controle te kunnen uitoefenen over de Hoogetveense Vaart en al zijn toevoergreppels⁴⁵.



De Zuidwolder Compagnie werd opgericht in 1654⁴⁶ was een compagnie als alle andere compagnieën op het Hoogetveen. De Compagnie had een jaarlijkse vergadering van hoofdpaticipanten, er was een administratie, er was personeel, en er waren gemeenschappelijke bezittingen om in stand te houden. Hierbij ging het om de hoofdvaart van het Kruis in Hoogetveen tot en met Kerkenveld, de Zuidwolder Brug bij het Kruis, een greppel naar het Riegmeer en dito naar de andere meren van Zuidwolde, en het genoemde verlaat⁴⁷. De gezamenlijke eigenaren bezaten in het gebied van de Compagnie in totaal 1250 morgen

veen en ondergrond. Op 25 juni 1656 bespraken de gezamenlijke participanten van de Zuidwolder Compagnie (Johan van Echten, Johan Steenbergh, Willem Egberts, Hendrik van Echten, Carst Peters, Wolter Alberts, Cornelis Kiers, Jan Carsten en Lucas Steenbergen) de afwatering van de Zuidwolder meren. Carst Peters was de voormalige rentmeester van de Compagnie van 5000 Morgen en rentmeester van Johan van Echts veengebied. Hij had zich met zijn zoon Jan Carsten ingekocht in de Zuidwolder Compagnie. Ze kochten veen van Lubbinge en Pinksterhuis⁴⁸. Johan van Echten en zijn broer Hendrik waren participant van deze compagnie omdat ze nog steeds de eigendomsrechten hadden van een stuk veen, dat lag binnen de 1250 morgen veen van de marke van Steenbergen en Ten Arlo.



Vanuit het Riegmeeer werd een greppel getekend naar het Bollemeer, en van daaruit naar de andere meren. Links het Zandmeer, rechts het Bosmeer.

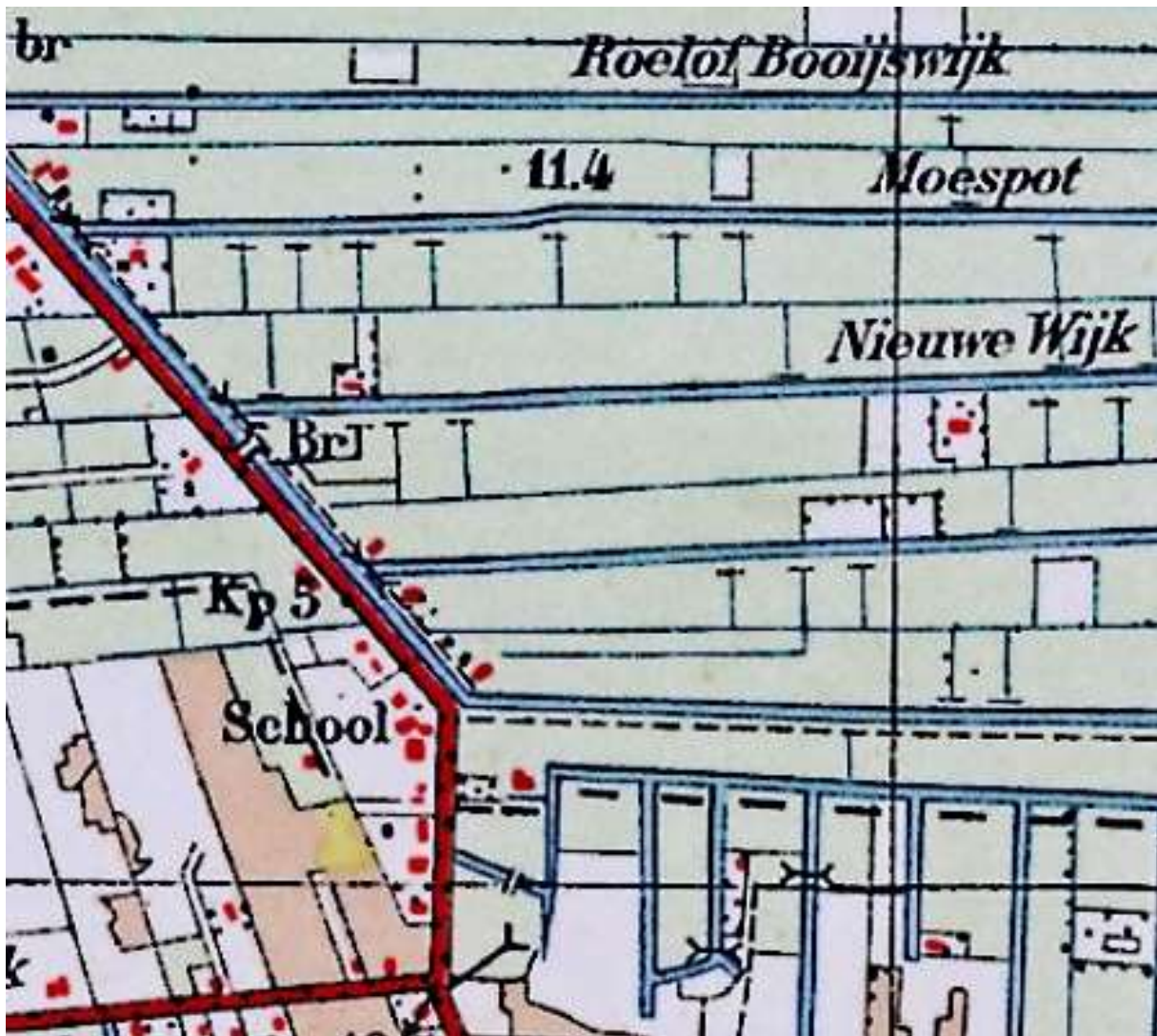
Men sprak van meren, dus gezien het meervoud ging het dus niet alleen om het Riegmeer. Ze besloten dat het verlaat, waarmee de waterstand zou worden geregeld, zou worden bediend door Gosen Jans, meier van Carst Peters, wonende op Alteveer⁴⁹. Het opgaande was toen dus al zover gegraven, dat het huidige dorp Alteveer bereikt was en er via dat opgaande en groepen een verbinding was gelegd met de zuidelijker gelegen Zuidwolder meren. Dit is tevens de eerste keer geweest dat Alteveer werd genoemd, en wel als Al-te-veer. We weten wel dat de zuidelijke meren geen eigen verbinding hadden met de vaart. Een kaartfragment (toegevoegd) toont ons het Riegmeer en laat zien dat er een greppel was gegraven van het Riegmeer naar drie grote meren zuidelijker (15, 20 en 25 morgen groot) en twee kleine meertjes daar naast. Het water van die vijf meren liep naar het Riegmeer en van daaruit naar het Alteveerse Opgaande. De streek was al bewoond, getuige de aanwezigheid van Gosen Jans te Alteveer. Gosen werd verlaatsman. De vergadering van de 25^e juni werd gehouden ten huize van schulte Lucas Steenbergen.

Waar lag dit verlaat? Johan of Jan van Echten, beide voornamen werden gebruikt, schreef 27 augustus 1657⁵⁰ een ordonnantie, een schriftelijke opdracht: *“Ordonneert hier mede Hendrik Volckers, als opziender of verlaatsmeester van 't verlaat in Zuidwoldinger Sloot, dadelijk of van deze avond zoveel water te laten schieten dat er peilwater in de gemene Vaart tot het verlaat daar Roelof Woeste woont is, en wordt Carst Pieters en Hendrick Volckers gelast morgen in persoon te komen. Actum de 27 augustus anno 1657.”* Blijkbaar was Gosen Jans al geen verlaatsmeester meer. Verlaatsmeester Hendrik Volckers moest de waterstand op laten lopen, door water uit de Zuidwolder meren via het Zuidwolder Opgaande in de Hoogeveensche Vaart te laten lopen. De vraag was of Johan van Echten wel bevoegd was om die opdracht te geven, daarover ging dus een hoog oplopend conflict, maar voor ons is het interessant te lezen dat er sprake is van *“'t verlaat in Zuidwoldinger Sloot”*. Het verlaat bij Alteveer stond dus gewoon middenin het opgaande. Achter het verlaat liep een greppel naar het Riegmeer en aldus ving men al het water van alle meren op. Bij dit verlaat gingen enige heren op de vuist, toen ze er onderling niet uit kwamen of het verlaat nu wel of niet open moest en wie nu wel of niet bevoegd was om de opdracht daartoe te geven. Botsende heren en botsende belangen, ze werden besproken op de goorspraak van 27 april 1661 van Echtens-Hoogeveen⁵¹. We lezen: *“De Heer Ritmeester en Carst Peters met vuisten geslagen en neder geworpen”*. Ze sloegen elkaar tegen de grond. Ook de Van Echtens stonden niet boven de wet. Ze werden aangeklaagd op hun eigen goorspraken.

Op 20 juli 1670 Oude Stijl noteerden de directeurs van de Compagnie van 5000 Morgen dat ze tot een akkoord waren gekomen met de participanten van de Zuidwolder Compagnie. Daaraan vooraf gaand waren jaren van overleg en irritatie geweest. Het akkoord hield in dat de Zuidwolder Compagnie in 1671 hun Schipsloot – zo noemde men de smalle vaart – zou verdiepen. Men zou het eigen verlaat vierkant open laten staan of verwijderen, zodat er geen water meer opgestuwd of achtergehouden zou worden. De Hoogeveensche Vaart zou vanaf dat moment met water van alle meren van alle participanten gevoed kunnen worden, zonder enige hinder of beperking. De Zuidwolder boeren trokken tevens water uit de vaart, door er houten pompen in te zetten. Deze pompen zouden binnen 3-4 dagen verwijderd worden. Een mooi akkoord, maar in de praktijk is het verlaat niet verwijderd. Er werd nog veel gepraat.

Over de jaren 1725-1853 zijn jaarlijkse financiële afrekeningen bewaard. Het gaat om de verrekening van kosten voor de hoofdparticipanten⁵². Daaruit weten we dat het verlaat in 1725 al niet meer in het Zuidwolder Opgaande zat. Toen op 30 april 1726 de rekening werd besproken, was er sprake van f 25,-, die op ‘Jacobi 1725’, 25 juli 1725, waren betaald aan de

eigenaren van de Moespotswijk “voor de doorloop van 't Riegmeer”. Deze 25 gulden werden jaarlijks betaald aan de eigenaren van de wijk waardoor het water van het Riegmeer liep. Ook bij de verrekening van 1 mei 1728 werd nog gesproken over betaling van 25 gulden aan de eigenaren van de Moespotswijk, weer op de dag van Sint Jacob. Dat was de laatste keer. Verderop op de rekening van die 1^e mei 1728 lezen we dat Lucas ten Caat f 47,16,- ontvangen had, vanwege de kosten die hij had gemaakt “voor verzetten en herstellen van 't Rijgmeers Schutjen volgens accoort”. Jan Harmens Coster kreeg een gulden vergoeding voor boekweitenstro “tot stuiting van de breuke bij 't Rijgmeers Schutjen gebruikt”. Het schut was dus lek geslagen door het opgestuwde water en Jan Harmens Coster had toen ingegrepen door het gat te dichten met boekweitenstro. Als er in de jaren daarop een wijk wordt genoemd, waarlangs het water van het Riegmeer naar het Zuidwolder Opgaande stroomt, dan is er sprake van de Nije Wijke. We vinden hen al vermeld in de afrekening van 1 mei 1730. In het tussenliggende jaar, 1729, wordt er wel 25 gulden verrekend in verband met de doorstroom van het water van het Riegmeer, maar dan wordt er geen wijk bij genoemd. De conclusie is dat het verlaatje van de Moespotswijk tussen 25 juli 1727, Sint Jacob, en 1 mei 1728 werd verplaatst van de Moespotswijk naar de Nije Wijke, de Nieuwe Wijk. Beide wijken lagen bij Kerkenveld, zo leert ons een blik op bijvoorbeeld de topografische kaart van 1935.



De vergoeding voor het onderhouden van de wijk naar het Riegmeer veranderde in de loop der jaren. De eigenaren van de Nije Wijke ontvingen later voor de doorloop van 't Riegmeer

f 15,-. Als 29 april 1767 de kosten van het voorgaande boekjaar worden doorgenomen, komt aan de orde: *“Nog heeft Jan Steenberghe op de 29 april 1767 zijn rekening gedaan van de opschoning van 't jaar 1765, van water hopen, dam zetten en de Zuidwolder brug en 't Riegmeeers schuttien, te samen betaald volgens rekensom 544,10,14”* In 1765 heeft het Zuidwolder Opgaande blijkbaar een grote opknopbeurt gehad, samen met alle waterwerken die erbij hoorden. Dat betekende dat ook de brug bij het Kruis werd opgeknapt en het schut in de Nije Wijke beurt kreeg. Verlaat en schut zijn woorden die inwisselbaar zijn. Dit is de laatste keer dat we dit schut in de rekeningen van de Zuidwolder Compagnie vermeld vinden. De greppel naar het Riegmeeer vinden we nog vermeldt in de afrekening over het seizoen 1769/1770. *“De 22 en 23 september heeft Willem Kapteijn gemodderd in Gruppe in de Rieg.”* Ook die greppel was weer opgeschoond. De laatste keer dat we lezen over een vergoeding aan de eigenaren van de Nije Wijke voor het doorlopen van water van het Riegmeeer, is in de afrekening van 30 april 1776. Het Riegmeeer liep langzamerhand leeg. De waarde voor het op pijl houden van het waterniveau van de Hoogetveensche Vaart werd steeds kleiner. Wat tot slot nog bijzonder is aan de notulen van Zuidwolder Compagnie, is de vermelding van de hoeveelheid pramen turf die per jaar zijn afgevoerd. Dat werd niet altijd genoteerd. Iedere rentmeester had zijn eigen bijzonderheden in de notulen en zijn eigen stijl van schrijven. Over de jaren 1762-1769 noteerde de rentmeester de volgende aantallen pramen:

1762: 345	1764: 353	1766: 332	1768: 319
1763: 326	1765: 339	1767: 330	1769: 290

DE MENSEN EN DE ORGANISATIE RONDOM HET BEHEER VAN DE HOOGETVEENSCH E VAART (1632-1672)

1. De directeuren

Hoe zag de organisatie eruit die het beheer voerde van de Hoogetveensche Vaart? De algehele leiding was in handen van een college van directeuren van de Algemene Compagnie van 5000 Morgen. Die naam werd niet altijd gebruikt. Men noemde zichzelf ook wel de directeuren van de Echtering Hooget Veenen⁵³ of het Hooget Echtering Veen⁵⁴. Dit college kwam jaarlijks minimaal 1x bij elkaar, in wisselende samenstelling. De Heer van Echten was standaard in het college vertegenwoordigd. Hij had geen bijzondere positie binnen het college, in de zin dat hij meer beslissingsbevoegdheid zou hebben of daarin leidend zou zijn. Zijn aanwezigheid was echter van belang omdat oudere contracten gesteld waren op naam van de Van Echten en omdat de Van Echten verplicht waren alle belangen van de Compagnie naar buiten toe te verdedigen, waar die in het gedrang kwamen. Daarbij werden de Van Echten aangestuurd door de andere directeuren. Naar buiten toe deden de Van Echten het voorkomen alsof ze zelf de leiding hadden. Feitelijk stonden ze soms helemaal aan de kant. Zo werd er bijvoorbeeld op het eind van het leven van Roelof van Echten niet meer met hem vergaderd. De directeuren wilden de vaart zelfs opsplitsen om van hem af te komen. Enkel door de houding van Johan van Echten, zijn zoon, bleef de vaart een geheel en de Compagnie bij elkaar⁵⁵.

Beslissingen werden door het gehele college genomen of gedicteerd door een meerderheid van stemmen, door facties binnen dit college.. De Hollandse participanten benoemden hun eigen vertegenwoordigers. De familie Bentinck had er ook standaard vertegenwoordigers in. Minstens eenmaal per jaar kwamen de directeuren naar Drenthe, om de boeken van de compagnie te controleren, de vaart te schouwen en de nodige besluiten te nemen tot in stand

houding van de vaart. Men vergaderde dan op het Huis te Echten of in het dorp Hoogeveen zelf. Op het Hoogeveen kwam men bij elkaar in de woning van de rentmeester. Dat deed men bijvoorbeeld op 22 oktober 1638 door te vergaderen bij rentmeester Carst Peters. Wanneer er tussendoor beslissingen moesten vallen dan konden de directeuren vaker naar Drenthe komen of via een brief aangeven wat er moest gebeuren. De vergaderingen hadden een zakelijk karakter. Soms was de sfeer zo ijszig dat er niet vergaderd kon worden. Dat was bijvoorbeeld zo op het eind van het leven van Roelof van Echten, toen men enige jaren niet anders met de Van Echtsens sprak dan via advocaten en rechtzaken⁵⁶. Een ander voorbeeld van zakelijkheid: Op 10/20 maart 1656 kwam men ook bij elkaar. Dat was op de vergadering waarop de Compagnie had kunnen gedenken dat ze 25 jaar bestond. Er is niets in de notulen dat daar naar verwijst.

Alle grondeigenaren met 100 morgen of meer ondergrond konden in dit college getrapt vertegenwoordigd worden. Aanvankelijk was ook het beheer van de ondergrond en het veen daarop een taak van deze compagnie. Al in 1633, toen het eerste veen op het Hooge Veen werd afgestoken, besloot men tot overdracht van de grond en het veen van de compagnie naar de eigenaren zelf. Dit werd vastgelegd in de notulen en in het scheidingscontract⁵⁷ van 28 december 1633. De Algemene Compagnie van 5000 Morgen had vanaf dat moment voornamelijk nog het beheer over de Hoogeveensche Vaart en was daarmee voornamelijk nog een kanaalmaatschappij. Men sprak doorgaans van 'de vaart'. Kerkelijke zaken en alles met betrekking tot het fonds van 100 morgen voor kerk, school en armen, werden beheerd door Johan van Echten en zijn zoon Roelof van Echten II. Dit duurde tot 1680. Vanaf de vergadering van 14/24 mei 1680 hadden de Van Echtsens geen zeggenschap meer over de Kerkenkavel, de 100 morgen. Tussendoor werd soms gesproken over een te stichten kerk, een toevoeging op het traktement van de predikant of het begin van de brandweer van Hoogeveen, maar het bleef bijzaak. De vaart, daar ging het om.

De hoeveelheid grond die iemand bezat, en die dus ooit bij de Compagnie in beheer was, bleef bepalend voor de machtsverhoudingen en voor de financiële verhoudingen. Wanneer de compagnie geld nodig had, dan werd dat onder meer verkregen door het opleggen van ommeslagen, grondbelasting, aan de participanten, de eigenaren van de grond. Zo werden schulden en kosten naar rato verdeeld over de grootgrondbezitters. De logica hierachter is dat het kanaal nodig was om het veen af te kunnen voeren. Dit veen zorgde in de vorm van verkochte turf voor de inkomsten. Alle veen- en grondeigenaren waren daarom financieel verantwoordelijk voor de Hoogeveensche Vaart. Wanneer iemand zijn verplichtingen niet na kon komen, dan werd zijn grond uiteindelijk verbeurd verklaard.

2. De rentmeester

De dagelijkse leiding van de vaart lag in handen van de penningmeester, later rentmeester genoemd. Aan hen was de taak de totale financiële boekhouding op te zetten en bij te houden. De eerste penningmeester was ds. Johannes Boekenbergh van Zuidwolde. Op de vergadering van 21 juli 1633 besliste de Compagnie van 5000 Morgen dat hij het nog een maand zou blijven. Zijn opvolger was vanaf eind augustus of begin september 1633 Carst Peters. Voor hem werd in 1633 de rentmeesterswoning afgebouwd, die we nu nog kennen als 't Olde Schippershuus⁵⁸. De bedoeling was aanvankelijk dat een rentmeester het totale beheer had van alle bezittingen van de Compagnie, ook de ondergrond. Na het wegvallen van die ondergrond was het rentmeesterschap van de Compagnie van 5000 Morgen een nevenactiviteit. De rentmeester van de Hollandse Compagnie kon het er wel bij doen, werd geredeneerd. Daar kwam nog bij dat de Hollandse participanten gedurende de conflicten met de Van Echtsens

veel macht naar zich toe trokken, omdat ze de Van Echtens niet meer vertrouwden. Daarbij paste ook het beheer van de vaart door hun eigen rentmeester. Het is niet helemaal duidelijk wanneer Carst Peters als rentmeester moest stoppen. De notulen van de Compagnie van 5000 Morgen hebben het regelmatig over ‘de rentmeester’ of ‘rentmeesters’, doelend op de rentmeesters van de diverse compagnieën, en vermelden zelden de namen.

Waarschijnlijk is echter dat Carst Peters in of rond 1649 zijn ambt moest neerleggen. We halen het uit details over de afvaartbiljetten van de Compagnie van 5000 Morgen. Op 18 juni 1647 had de compagnie namelijk beslist dat voortaan geen praam meer geschut mocht worden, als de praamschipper geen gedrukt en ondertekend biljet kon laten zien. Hij kon een ondertekend biljet halen bij een van de rentmeesters, betaalde daarvoor een stuiver, en moest daarbij aangeven over welke turf het ging. Een praam met grauwe- of splinterturf mocht afvaren met een biljet dat met rode inkt was gedrukt. Een praam met zwarte turf had een biljet nodig dat met zwarte inkt was gedrukt. De Hollanders stelden op 11 februari 1649 Mr. Jacobus van Overschie aan als nieuwe rentmeester van hun compagnie. Hij was daarvoor chirurgijn op de Oude Weteringe. Mr. Jacobus van Overschie was 7 april 1649 aanwezig te Leiden bij de presentatie van de oude jaarrekening van rentmeester mr. Jan van Camphuijsen. De dag erop zou de nieuwe rentmeester naar Oudewater vertrekken, en vandaar naar de venen in Drenthe, zo lezen we in hun notulen.

Op 31 maart 1650 vergaderde de Compagnie van 5000 Morgen onder meer over de vraag wie het komende jaar de biljetten zou uitgeven waar de schippers mee mochten afvaren, en of de Zuidwolder schippers op hun eigen biljetten mochten afvaren. De biljetten kon men krijgen als men afvaartsgeld had betaald en golden dus als een soort vaarbewijs, op basis waarvan men het recht had om door een verlaat te mogen. Het antwoord op de vraag was: *“De beide rentmeesters Jacob van Overschie en Harmen Siberinck worden gelast dit jaar aan schippers uit te geven de biljetten voor de uitgaande turf, mits dat de zelve rentmeesters van elk biljet genieten zullen een stuiver, zo wel van de Zuidwolders - als Compagnies turf.”* Conclusie: de rentmeester van de Zuidwolder Compagnie heette Harmen Siberinck en die van de Compagnie van 5000 Morgen heette op dat moment Mr. Jacobus van Overschie. De rentmeester van de Compagnie van 5000 Morgen bleef ook in de jaren daarna de biljetten afgeven waarop afgevaren mocht worden. Carst Peters was na zijn terugtreden als rentmeester van de Compagnie van 5000 Morgen nog wel betrokken bij onderhoud van delen van de vaart, als aannemer van dat werk. We zien hem verderop ook nog in andere functies. Er bleef dus een goede zakelijke samenwerking. Carst Peters bleef ook rentmeester, maar dan alleen nog voor de Heer van Echten, zo lezen we bijvoorbeeld in de notulen van 6 mei 1655. In 1656 was hij ook dat niet meer. Ruger Gruet had de positie overgenomen⁵⁹.

Op 31 maart 1650 bepaalde de Compagnie van 5000 Morgen dat de rentmeester van de Hollandse Compagnie dat jaar alle ontvangsten en betalingen zou doen voor de Compagnie van 5000 Morgen. Hij zou daarbij wel ruggespraak moeten houden met de rentmeesters van de andere participanten. Alleen de traktementen van de verlaatslieden zou hij uit zichzelf mogen voldoen. Het jaar daarop zou de rentmeester van de Heer van Echten de geldzaken van de Compagnie van 5000 Morgen gaan beheren, eveneens met ruggespraak met de andere rentmeesters. Die afspraak is niet gehouden. De 27^e mei 1651 werd bepaald dat de administratie van ontvangst en uitgaaf ‘*van ’t gemeen*’ bleef bij Mr. Jacob van Overschie. Mr. Jacobus van Overschie was rentmeester van beide compagnieën en uit niets blijkt dat die functie in de jaren daarop rouleerde. Ook de opvolgers van Mr. Jacobus van Overschie bij de Hollanders waren rentmeester van de Compagnie van 5000 Morgen. Daar zat veel extra werk bij, dat niet altijd betaald werd. Op 10/20 juni 1662 kwam de klacht van rentmeester Samuel

Seijtz bij de Compagnie van 5000 Morgen op tafel dat hij veel moeite moest doen om de ommeslagen te innen, de tekorten van de Compagnie, verdeeld over de aantallen morgens. De participanten waren er niet happig op om die te betalen. Samuel gaf aan dat hij er mee wilde stoppen, maar wel beloond wilde worden voor de moeite die hij lange tijd had gedaan. Rentmeester en directeurs vonden een andere weg. Vanaf mei 1662 ontving Samuel een extra toelage van f 100,- per jaar. Een flink bedrag, wat inhoudt dat men erkende dat hij flink veel werk had aan die ommeslagen. Hij bleef daarna de ommeslagen innen.

De rentmeesterswoning van de Hollandse Compagnie had dus vanaf 1649 ook de status van rentmeesterswoning van de Compagnie van 5000 Morgen. Zo kon het gebeuren dat de jaarlijkse vergadering in deze woning, op de hoek van het Haagje gehouden werd. Dat was bijvoorbeeld zo op 9 mei 1653. Een enkele keer vergaderde men ook bij derden. Zo lezen we bijvoorbeeld in de notulen van 1676 en 1677 over enkele bijeenkomsten op het Hoogeveen, maar dan ten huize van 'Mevrouw Douairière Bentinck'. Deze dame heette van zichzelf Anna van Bloemendaal en ze was weduwe van Bernhard Bentinck, Heer van Diepenheim. Ze woonde op het landgoed Diepenheim. Op het Hooge Veen hadden de Bentincks een woning, waarschijnlijk een kantoortje van hun veenbaas en rentmeester, waar ze ten tijde van de vergaderingen gelogeerd zal hebben. Blijkbaar kon het pand ook als buitenhuis worden gebruikt. Het pand speelde in de 17^e eeuw verder geen opvallende rol. Dit pand werd nog in het begin van de 20^e eeuw als het 'Bentinckshuis' aangeduid. Het stond op de hoek van het Bentincks Opgaande en de Hoofdstraat, nu de hoek van de Van Echtenstraat en de Hoofdstraat.



Zo zag het Bentinckshuis eruit, in het begin van de 20^e eeuw.

Nadien vergaderde men bijvoorbeeld weer in het pand van de Hollandse Compagnie. Dit pand is in de tweede helft van de 17^e eeuw in bestuurlijk opzicht het belangrijkste pand van Hoogeveen geweest, omdat daar de leidinggevende functionarissen bij elkaar kwamen en van daaruit het beleid van zowel 2300 morgen Hollandse Compagnie als dat van het gebied van de 5000 Morgen in het algemeen als van de Hoogeveensche Vaart werd gemaakt en uitgedragen.

De rentmeesters van de Hollandse Compagnie bleven namelijk nog jarenlang ook rentmeester van de Compagnie van 5000 Morgen⁶⁰. De lijst met rentmeesters ziet er over een verloop van een eeuw als volgt uit:

Ds. Johannes Boekenbergh 1631-1633
Carst Peters 1633-1649
Mr. Jacobus van Overschie 1649-1653
Wed. Jacobus van Overschie 1653-1653 (waarnemend)
Marten Andries 1653-1653 (waarnemend)
Samuël Seijtz 1653-1672
Wed. Samuël Seijtz 1672-1674 (waarnemend)
Arent Dercks van Spieringshoek 1674-1677
Abraham Calkoen 1677-1690
Dr. Petrus Calkoen 1690-na 1700
Rutger Peereboom vm.1704-voor 1714
Tijmen Peereboom, voor 1714-voor 1734
Borchard Jans Prijs, voor 1734-1745

De rentmeesters hadden een eigen archief, geheel in 17^e eeuwse stijl. Dat was de ‘gemene kist’. De kist van de ‘gemene compagnie’. Oftewel: de kist voor algemeen gebruik van de Algemene Compagnie van 5000 Morgen. De kist werd genoemd in de notulen van 18 juni 1647. De rentmeester kreeg toen een bijzondere opdracht. Voortaan moesten alle belangrijke stukken dubbel worden geschreven. Niet één, maar twee resolutieboeken moesten worden bijgehouden. De Hollanders hadden in 1644 ook al een afschrift van alle voorgaande belangrijke stukken laten maken door de Leidse notarissen J.F. van Merwen en D. Verhagen⁶¹. Een dubbel archief dus. De stukken in tweevoud werden bewaard op twee plaatsen. De Heer van Echten zou een deel bewaren op het Huis te Echten. De andere helft van de stukken, ook dus een compleet archief, zou bewaard worden in de ‘gemene kist’, die bewaard werd ‘op ’t Echter Veen’. In de woning van de rentmeester. Aanvankelijk dus in de in 1633 gebouwde rentmeesterswoning van de Compagnie van 5000 Morgen.

Rond 1649 werd de kist over de brug getild, van de woning van Carst Peters naar de rentmeesterswoning van de Hollandse Compagnie. Hij werd aangevuld met alle mogelijke stukken, akten, notulen, sleutels. Toen werd het oorlog, de inval van Bommen Berend in 1672. De Hollanders kozen voor veiligheid, zo gauw het weer mogelijk was. Op 27 maart 1673 waren de Hollandse participanten bij elkaar gekomen in Amsterdam, in het gebouw ‘De Liesveldse Bijbel’. Een noodoplossing, omdat een tocht naar het veen te gevaarlijk was. Ze besloten ‘*dat de kist met al de registers, stukken en papieren in dezelve zijnde, onder pertinente inventaris zal worden overgenomen, en tot Leiden gebracht, alwaar de heer Van der Maersche volgens zijn aanbieding met hulp van zodanige boekhouder of met assistentie van zodanige klerken als nodig zal zijn de voorzegde registers en schuldboeken zal examineren, overdragen en sluiten, een lijst of staat van restanten formeren, en voorts alles prepareren het geen tot het doen van de gemelde rekening en liquidatie wordt vereist.*’ Het spoor van de kist leidt dus naar Leiden, naar Van der Maersche. Daarna werd het stil rond de kist. Eén van de archieven van het Hooge Veen, met daarin alle mogelijke jaarstukken, onderliggend onder de notulen van de compagnieën, is hoogst waarschijnlijk verloren gegaan. Tenzij er ooit nog ergens een mooie kist opduikt bij een van de erfgenamen van de Hollandse participanten, of wie dan ook.....

Op 11 augustus 1714 besloot de Compagnie van 5000 opnieuw een kist te laten maken. Een kist met twee verschillende sloten. De kist zou geplaatst worden ten huize van rentmeester Timen Peereboom. In de kist zouden alle papieren van de Compagnie gelegd moeten worden. Een van de sleutels zou bewaard worden door een van de directeurs van de Compagnie, de andere sleutel bleef bij rentmeester Peereboom. Als iemand er papieren uit zou halen, dan alleen onder de belofte van 'spoedige restitutie'. Alles snel terugbrengen. Doctor Calkoen, een van de directeurs, beloofde te zorgen voor het inventariseren van de papieren. Onder toezicht van twee directeurs, de Drost van Drenthe oftewel Roelof van Echten II en schulte Abraham de Vriese, zouden de papieren in de kist worden gelegd. Ook deze kist is er niet meer. Er waren twee archiefkisten met een schat aan informatie, die beiden verloren zijn gegaan. Waarschijnlijk is de inhoud van die tweede kist niet helemaal verloren gegaan. Een belangrijk deel ervan zal later opgenomen zijn in het archief van het Huis te Echten.

3. De opzieners c.q. opzichters van de vaart

Rentmeester Carst Peters lijkt aanvankelijk veel dingen alleen te hebben gedaan, waar later meerdere mensen mee bezig waren. Hij kwam in een periode dat er verhoudingsgewijs klein werd begonnen. Het werk breidde zich uit en er waren meer mensen nodig. Op de vergadering van vrijdag 22 augustus 1634 besloot de Compagnie van 5000 Morgen dat er twee opzichters voor de vaart aangesteld zouden worden. De rentmeester, Carst Peters, werd opzichter van de ene helft van de vaart, de veenmeester van de andere helft. De veenmeester Cornelis Moeus⁶². De functie van veenmeester van de Compagnie van 5000 Morgen verviel al gauw, want de compagnie had zelf geen veen meer. Wie volgde de veenmeester op als opziener? De veenmeester van de Van Echten? Carst Peters zal opziener zijn geweest over de volle periode 1634-1649, want tussentijds vinden we niets over de benoeming van derden.

Op 2/12 juli 1649 benoemde de compagnie als opzieners: Carst Peters, mr. Jacobus van Overschie en Peter La Court. De laatste woonde op Den Claerenberg en was behalve herbergier ook rentmeester van Hendrik Schaap en jonkheer Feijo Sickinghe van Warffum. De jonkheer was getrouwd met Sophia van Echten, zuster van Johan van Echten en via vererving eigenaar van een deel van de venen van wijlen Roelof van Echten. We merkten reeds op dat Carst Peters na zijn aftreden als rentmeester van de Compagnie van 5000 Morgen (1649) rentmeester is gebleven voor Johan van Echten. Mr. Jacobus van Overschie zagen we passeren als rentmeester van de Hollandse Compagnie. Oftewel: het werk van opzichter van de vaart werd verdeeld over drie rentmeesters van drie stukken ondergrond en veen, die alle drie via eigenaren en directeurs vertegenwoordigd waren in de Compagnie van 5000 Morgen. Het werk van de opzichters werd als volgt omschreven: *"Zijnde dezelve gelast en bevolen wekelijks elk een van heur drieën de voorzijde vaart te visiteren en haar ondervindingen de Heer van Echten en de aanwezende directeurs te onderrichten om op 't spoedigst daarop orde te worden gesteld, en zullen die voorzeide gestelde gecommiteerden alles met gemeen advies gehouden zijn te doen en 't einde 's jaars alles in een rekening te verantwoorden."*

De bedoelde aanwezige directeurs waren Johan van Echten, Hendrick Schaap, mr. Bartholomeus van Tetrode, Pieter Joostens Warmont en Jan Pronck. Aldus de notulen van 2/12 juli. De eerste datum vinden we aan het begin van die notulen, de tweede datum aan het eind. Het zal dezelfde dag zijn geweest, met op de oude kalender van Drenthe de 2^e juli, en op de nieuwe kalender voor de Hollanders de 12^e juli. Zo ging dat toen in de Gouden Eeuw, toen Drenthe 10 dagen achter liep op Holland. We zullen in deze tekst vaker dubbele data gebruiken, want dan houden we het helder wanneer het was. De drie genoemde rentmeesters,

opzichters van de vaart, moesten dus om de beurt iedere week op en neer van Hoogeveen naar Meppel en terug, de hele Hoogeveensche Vaart met alle verlaten en bruggen inspecterend. Vervolgens moesten ze vijf directeuren op de hoogte stellen van onvolkomenheden. Wanneer er wat was, dan betekende dat dus vijf brieven naar vijf directeuren. De directeuren overlegden wat te doen, wat ook weer per brief moest. De namen van functionarissen wisselden, ook van de directeuren, maar de werkwijze bleef gehanteerd, zodat geen van de directeuren een monopoliepositie kreeg door exclusieve informatie. Er staat wel dat de kosten ieder jaar weer in een rekening verantwoord moesten worden, maar er staat niet wat de tussenstap zou zijn. Bij die tussenstap hoorde ook het geven van opdracht aan de eigen timmerman, om te herstellen wat nodig was. Ook de rentmeester van de Compagnie van 5000 Morgen zal een rol hebben gespeeld, waar het ging om betalingen, of overleg. Wanneer we de opzichter en de rentmeester echter schematisch zouden willen onderbrengen, wordt het een ingewikkelde zaak. De lijken naast elkaar gestaan te hebben, beiden rechtstreeks verantwoording verschuldigd aan de directeuren. Omdat een van die opzichters ook weer rentmeester van de Compagnie van 5000 Morgen was EN rentmeester van de grootste compagnie van Hoogeveen (mr. Jacobus van Overschie, rentmeester van de 2300 morgen van de Hollanders) zitten we met dubbelingen en ongelijkheden tussen de opzichters onderling. We zien die dubbelfuncties ook bij andere functionarissen.

De opzichters en de rentmeesters hadden samen ook een taak, die we nu zouden koppelen aan politiewerk. Ze konden namelijk zorgen dat een schipper een boete kreeg. Op 18 juni 1647 besloten de directeuren van de Compagnie van 5000 Morgen dat het afgelopen moest zijn met al die turven in het water: *“Alzo door onachtzaam laden van de schippers veel turf buiten boord weg gesmeten, is bij de heren directeuren de rentmeester belast dat hij vindende omtrent enige schuiten turf drijven of vernemen dat door moedwilligheid enige turf in 't water werd gesmeten, dat de schipper of andere personen zulk doende verbeuren zal drie stuivers van iedere turf, om dezelve breuk zal verstreken aan de armen op 't veen.”* De boete liep dus via de rentmeester. De opzichters waren degenen die de zaak in de gaten hielden en hadden ook hierbij een signalerende functie. We kunnen concluderen dat er in 1647 al armen op het Hooge Veen waren en dat er een armenkas was ingesteld. Het was het jaar dat een start werd gemaakt met de voorbereidingen van de bouw van een kerk op het Hoogeveen. Johan van Echten vroeg en kreeg in 1647 toestemming om stenen te halen van de vervallen huizen en kerk van het voormalige klooster Dikninge⁶³. Armenkas en gemeente in wording zullen samen zijn gevallen. Drie stuivers per turf, dat werd een boete ter hoogte van een dagloon van een arbeider als hij de pech had dat hij bij het laden van een praam zes turven in het water liet vallen, en ze niet op wilde vissen.....

Dat de in 1649 aangestelde opzichters van de vaart alle drie rentmeesters waren, Carst Peters, mr. Jacobus van Overschie en Peter La Court, blijkt ook uit de notulen van 31 maart 1650. Op die vergadering van de directeuren was aan de orde wat *‘de rentmeesters’* mochten declareren voor vertering, als ze de vaart en de verlaten inspecteerden. Dat laatste was het werk van de opzichters. Rentmeester en opzicht viel hier dus samen. Ze zouden per dag vijftien stuivers ontvangen en wanneer ze 's nachts uitbleven zouden ze nog tien stuivers daar overheen ontvangen. Een overnachting in een herberg in Meppel kostte blijkbaar tien stuivers, inclusief de extra vertering. Op 9/19 mei 1653 werd het werk van de opzichters toebedeeld aan mr. Jacobus van Overschie en Jan Carsten, die om en om wekelijks de vaart zouden controleren. Omdat mr. Jacobus inmiddels ook het onderhoud van een deel van de vaart had aangenomen, kunnen we stellen dat hij mede zichzelf controleerde. Jan Carsten was in deze situatie neutraal, had geen andere functie bij de vaart. Daarmee controleerde hij in feite ook de andere controleur.

Jan Carsten nam tijdens de ziekte van Mr. Jacobus en na zijn overlijden, november of begin oktober 1653, ook het opzienerswerk van Mr. Jacobus overgenomen. Hij bleef het waarnemen tot mei 1655. Toen werden twee nieuwe opzichters aangesteld. Dat waren Carst Pieters, rentmeester van Johan van Echten, en Samuel Seitz, de nieuwe rentmeester van de Hollanders. Namen en functies vinden we als zodanig in de notulen vermeld. Jan Carsten vinden we op 13/23 mei 1656 in de notulen omdat hij de afgifte van de afvaartsbiljetten toebedeeld had gekregen, voor zover het ging om de pramen van de Zuidwolder Compagnie. Aan de Hollandse kant van de vaart werd dat toebedeeld aan de Hollandse rentmeester Samuel Seijtz. Die dag werden ook nieuwe opzieners van de vaart aangesteld. Dat waren Heer Johan van Echten, Samuel Seijtz en Broer Oenes. Broer Oenes was veenmeester. Johan van Echten zal niet zelf het werk hebben opgepakt. De vraag of iemand zelf deed wat hij had toegewezen gekregen, of dat hij iemand anders ervoor betaalde om voor hem taken uit te voeren, speelt bij meer mensen. Was de ziekelijke mr. Jacobus van Overschie vanaf mei 1653 wel zelf aan het werk als opziener, of had hij Jan Carsten al vanaf het begin als onderaannemer?

Op 10/20 mei 1658 werd opnieuw gesproken over opzieners van de vaart. Aangesteld werden Samuel Seijtz, Broer Oenen en Marten Andries. Twee opzieners bleven dus aan en Marten kwam erbij, in plaats van Johan van Echten. De heren kregen op 1/11 juli 1658 een reglement waarin precies werd aangegeven wat hun taken waren:

Ordre en Reglement, waarna de Opzienders van de Vaart en de Verlaten hier boven genoemd zich zullen hebben te reguleren.

- 1. Eerstelijk dat ze zullen hebben een generale opzicht op het onderhouden van de verlaten en dat de verlaatsluiden altijd behoorlijk peilwater houden en niemand van de schippers enig water nageven om te slompen.*
- 2. Item dat ze zullen bezorgen dat de Vaart in de behoorlijke diepte, ten minste van 3 voeten, onderhouden worden, de ondiepten en bulten daar in groeiende, zo heeft zij zulks verstaan zonder uitstel laten diepen, op het oorbaarlijkste en profijtelijkste.*
- 3. Idem dat de kaden en wegen, tot laste van de compagnie staande, behoorlijk onderhouden worden en daar dezelve vervallen, met zand, en andere materialen uit de Vaart komende, weder ophogen.*
- 4. De Opzienders zullen niet vermogen enige schippers 't zij met ledige of met geladen pramen, die gereed zullen zijn om op of af te varen, op te houden ten ware bij schaarsheid van water, maar altijd op het verzoek van de schippers gereed zullen zijn, om de peilbalk waar te nemen als er pramen zullen doorvaren. En de peilbalk nooit dieper mogen hangen dan 2 ½ voet, Drentse mate, zonder enig faveur of gratie te gebruiken, en dat ze zullen letten dat de pramen met hunne masten, roers of planken en ander gereedschap nevens hunne turf geladen zijnde, daar over zullen kunnen drijven zonder dat dezelve daar over met geweld zullen mogen gehaald worden, als wel voor dezen placht te geschieden. En als dezelve niet gemakkelijk over de pijlpalk kunnen drijven, dat ze dan dezelve aanstonds zullen doen achteruit halen, den schippers breuken, en afeisen een amende van 2 goldgulden, en dezelve zo veel turf doen uitladen, dat de pramen gemakkelijk invoegen voorzeide zullen kunnen overdrijven, welken turf verstaan werd verbeurd te zijn, en bij de eerste gelegenheid verkocht te moeten worden, om de penningen daar van procedeerende te employeren ter dispositie van de Edele Heer en Directeurs en Hoofdparticipanten dezer Compagnie, waar van dien volgens de opzienders zullen moeten houden pertinente aantekeningen, om 't allen tijden des vermaand te doen rekeninge bewijs en reliqua, en alle het welke of*

ergens in geresisteerd wordende zullen de sterke hand van den schultens en gerichte van Echten tot assistentie verzoeken.

- 5. De opzienders zullen gehouden zijn, bij beurten ten minsten eens per weeke de vaart en verlaten tot Meppel toe te visiteren, den verlaatsluiden tot hun devoir te vermanen, en nauw regard nemen, of zij hunnen dienst ergens in te buiten gaan, 't zij met den schippers water na te houden, of niet gedurig pijlwater te houden. Item de vaart pijlen met een geladen schip 't welk 2 ½ voeten diep gaat, en onderwegen zo den verlaatsluiden als den schippers bij alle occasien ondervragen of ergens enige diepte, of ander ongemak in de vaart is, en 't zelve dadelijk laten remedieëren.*
- 6. Dat de opzienders zullen bezorgen dat de meerstallen op hunne bekwame tijd geopend en gesloten worden, en enige ondiepten in dezelve komende 't zelve bij de eerste gelegenheid met communicatie en goedvinden ten minsten van twee uit de Heeren Directeuren of Hoofdparticipanten in loco wezende, te doen helpen.*
- 7. De opzienders zullen gehouden zijn zo wanneer 2 van de Heeren Directeuren of Hoofdparticipanten op het veen zullen zijn, dezelve behoorlijk rapport te doen van de gelegenheid van de vaart en verlaten, item van hunne gedane devoirs en met dezelve voorts beraadslagen op alle goede accommodatie van de afvoeringe van de turf en wes daartoe dienen kan.*
- 8. En voorts alles te doen, en niet na te laten, dat goede, en getrouwe opzienders ambtshalven schuldig zijn.*

Uit het reglement wordt ons duidelijk dat de opzieners van de vaart ook functioneerden als balkmeesters, terwijl ze ook het opzicht hadden over de greppels naar de meren en de toevoer van water naar de vaart. We lezen in de notulen van de Compagnie niet veel over ongeregelde heden rondom de vaart. Die van 21/31 juli 1659 leveren wel wat op. De vaart was bekeken en klachten waren aangehoord. Enige particulieren en kwaadwillige mensen hadden op verscheiden plaatsen de dijken en kaden doorgestoken, om het water uit de vaart te tappen en in de eigen sloten en op het eigen land te krijgen. De vaart zou vallen onder de jurisdictie van de Heer van Echten en daarom was alles gemeld aan Johan van Echten. Die heeft op zich genomen om de daders te ontbieden en te bestraffen. Verder werd besloten publicatie te doen van wat de Drost en Gedeputeerden hierover hadden gezegd. In de praktijk zullen er teksten voorgelezen zijn in de kerken, waarbij de Compagnie zich beriep op uitspraken van Drost en Gedeputeerden over het met rust laten van de vaart. De zomer van 1659 was blijkbaar erg droog en de boeren rond de vaart waren door omstandigheden gedwongen om water uit de vaart te halen.

Grote reparaties aan de vaart werden apart aanbesteed. Relatief kleine reparaties die nog nodig waren werden uitgevoerd door de opzieners van de vaart. Via de Heer van Echten zouden palen worden gekocht ter versterking van de kaden. Er moest volop 'getuind' worden, afgezet met palen en rijshout, en er moest zand worden geschoten. Omdat de opzieners rentmeesters en veenmeesters waren, die het uitvoerende werk zelf er allemaal niet konden doen, besloot men via Johan van Echten twee werklieden aan te stellen. Deze zouden ergens aan de vaart een woning krijgen en elk over enkele panden van de vaart het opzicht krijgen. Ze zouden opzichters zijn van werk dat ze samen met andere arbeiders uit zouden moeten voeren. Het ging dan om het bedoelde betuinen, uitdiepen en wat meer nodig was voor het verbeteren van de vaart. De opzieners kregen tevens de opdracht de weg tussen het veen en het eerste verlaat te verbeteren, de huidige Schutstraat. Ze zouden dat doen door zand te schieten, zand te laten spitten, uit de sloot die naast de weg was gemaakt. We lezen vaker in de notulen over het verbeteren van de weg langs de vaart. Die werd beschouwd als onderdeel van het totaal van het kanaalsysteem. Aldus besloten 21/31 juli 1659.

Ook in de zomer van 1660 konden de opzieners van vaart en verlaten hun werk niet meer aan, vanwege de dubbelfuncties. Als rentmeester of veenmeester waren ze die zomer in de graaftijd zo druk aan het werk, dat ze doordeweeks niet op en neer konden naar Meppel voor een schouw of het begeleiden van op- en afgaande vloten. Aldus constateerde men 20/30 juni 1660. Dat gold trouwens voor alle rentmeesters en veenmeesters, zowel van de Heer van Echten, de Heer Proost Schaap, en Bentinck, Sickinghe, de Heer Ritmeester Echten, als van de Hollandse participanten. Dit is een mooie opsomming, zo tussendoor in de notulen. We krijgen hiermee tevens een inkijkje in de organisatie van de verving op het Hoogeveen. De Hollanders hadden inmiddels al vier ondercompagnieën die nauw samenwerkten⁶⁴. De erven Bentinck hadden geen eenheid meer. Er waren twee facties met eigen bedrijfsvoering, die van Domheer Schaap van Huize Venendal en die van de rest van de familie Bentinck. Het meest verdeeld waren de erven van Roelof van Echten. Heer Johan van Echten had zijn eigen bedrijfsvoering, zijn broer Ritmeester Hendrik idem, en hun zuster Sophia al net zo. Die was getrouwd met jonkheer Sickinghe. En al die rent- en veenmeesters hadden het dat seizoen zo druk, dat de vaart eronder zou lijden.

De directeuren besloten op 20/30 juni 1660 dat er een bekwaam man aangesteld moest worden die alleen het opzienerschap zou vervullen, niet in dubbelfuncties. Die man zou ook de besluiten van 1/11 juli 1658 over het greppelwerk naar de meren uit moeten voeren. De greppel naar het Grote Meer groeide dicht en die naar het Riegmeer moest tot in dat meer doorgetrokken worden. Dat was dus nog niet gebeurd. Er zal een tijdelijke iemand aangesteld zijn geweest, in de drukste maanden van het jaar. Op 2 november 1660 besloot men Pieter Jans Hooft als opziener te benoemen. Hij was ook al als aannemer verantwoordelijk voor het verbeteren en verdiepen van de vaart, en hij was tevens verlaatsman. Maar was hij ook bekwaam? Blijkbaar beviel Pieter niet goed als opziener, of hij had het er te druk voor, hoe dan ook, op 14/24 mei 1663 koos men voor nieuwe wegen. De heren Proost Bentinck en Ritmeester Hendrik van Echten namen aan het opzicht te verzorgen van de zes bovenste panden, de verlaten bij Hoogeveen en Echten. De andere panden waren voor de verantwoordelijkheid van de Hollandse Compagnie. In de praktijk zal men daar hun personeel mee hebben belast. Toch weer de veenmeester en de rentmeester? Men besloot tevens om het opzicht over de balk niet meer bij de opziener van de vaart te laten. Er kwamen afzonderlijke opzieners voor de balk.

In de zomer was er veel trammelant bij het schutten en afvaren en opkomen van de vloten, constateerden de directeuren 3/13 juni 1665. Het ging ook nog eens om grote vloten. Daardoor werd ook de turfhandel in Zwartsluis bedorven en verjaagd. Teveel turf op hetzelfde moment deed de prijzen zakken, zo kunnen we veronderstellen. Men besloot duidelijker regels op te stellen. In de zomer, bij schaarsheid van water, zou men tweemaal in de week gaan schutten, op maandag en donderdag, op de morgen. Daardoor zouden de vloten kleiner worden en was de toevoer van turf in Zwartsluis geregelder, waardoor de handel verbeterd zou kunnen worden. Minstens eenmaal in de week zouden de lege pramen weer opgeschut kunnen worden, maar het eerste verlaat in het veen kon niet teveel water verliezen. Dat was op dat moment te schaars. Eens in de week op een voormiddag, naar gelegenheid, oftewel, dat was aan de opziener van de vaart. De verlaatslieden hadden vanaf dat moment heldere regels en het vroeg om nauwe samenwerking met de opziener.

Inmiddels was er ook een reglement op de vaart. Dit alles zou goed uitgevoerd moeten worden. De directeuren besloten 3/13 juni 1665 Arent Hendriks aan te stellen als opziener, voor twee maanden of meer, met een traktement van f 200,- op jaarbasis. Dat zou dus

omgerekend worden naar hoeveel maanden hij daadwerkelijk het opzicht over vloot en vaart had uitgevoerd. Uiteindelijk zou het een aanstelling worden voor bijna zes jaar. Arend Hendriks bleek *'dezer wereld overleden'*, zo constateerden de directeuren 20/30 maart 1671. Men besloot Frens Jans als opvolger aan te stellen, op dezelfde instructie en met het zelfde jaarsalaris, f 208,-, voor de tijd van een jaar. We zagen hiervoor dat Arend Hendriks voor 8 gulden minder is aangesteld, dus blijkbaar kreeg hij tussendoor enige verhoging. Frens Jans zou een verering kunnen krijgen, extra financiële beloning, als hij met voldoende vlijt en vaardigheid zijn dienst waar zou nemen. Arend Hendriks was trouwens al in februari 1671 overleden. Zijn taken waren waargenomen door veenmeesters. Die zouden een gedeelte van zijn traktement krijgen. Dit deel werd gesteld op f 52,-.

4. De balk en de balkmeester

Het controleren van pramen, als ze over de peilbalk voeren, hoorde aanvankelijk bij het werk van de opzieners van de vaart. Later werden hier mensen apart voor aangesteld, en ontstond de term 'balkmeester'. In de hier beschreven periode was de functie van opziener nogal eens een nevenfunctie van de rentmeester. Dat er in de notulen van de Compagnie van 5000 Morgen de balk soms gekoppeld werd aan de rentmeester, dat is dus niet verwonderlijk. We lazén al dat op 20 oktober 1637 besloten was dat men twee peilbalken zou laten leggen. Die werden ook wel grondbalken genoemd. Ze lagen in de vaart, onder water, zodat iedereen er overheen moest varen. De ene lag bij de uitgang van het Lageveen en de andere in de huidige Schutstraat, voor het verlaat. Uit de opmerkingen uit de notulen van 10 mei 1645 over verlaatsman Gerrit Lucas, kunnen we een conclusie trekken met betrekking tot de peilbalk aldaar. We lezen dat hij bij schaars water *"geen water in 't Kleine Veen zal laten inschieten, en de pramen die uit het Kleine Veen laden te doen afvaren anders als gelijkelijk met de vloten, die van boven komen, ten ware daartoe hebbende speciale order"*. Als deze verlaatsman zowel over het water als over de uitvaart van het Kleine Veen ging, was de verlaatsman daarmee ook automatisch degene die controleerde of men wel over de balk kon varen. Wie zag erop toe dat de balk op het Hooge Veen zelf gecontroleerd werd? Die vraag kwam in 1647 op tafel. De rentmeester van de Compagnie van 5000 Morgen moest erop toezien dat de balk goed lag en dat het waterpeil voldoende hoog stond. Dat hield in dat de balk 2 ½ voet, 75 centimeter, onder de waterspiegel lag. Dieper mocht een praam niet in het water steken, want dan bleef hij vastzitten in de vaart of op de schotten van de verlaten. Als vergoeding voor dat werk mocht de rentmeester de stuiver houden die hij ontving voor de afvaartbiljetten. Aldus besloten de directeuren op 18 juni 1647.

Op 6 mei 1648 sprak de Compagnie van 5000 Morgen opnieuw over de peilbalk. De rentmeester (Carst Peters, de opziener van de vaart) werd op het hart gedrukt zich strikt aan de besluiten rondom de peilbalk te houden, zonder daarin iets door de vingers te zien, zonder dat de directeuren daar kennis van hadden. Carst Peters vatte zijn taak wat te gemakkelijk op, of nam zelf besluiten zonder ruggespraak? Op 2 juli 1649 lag de zaak weer op tafel bij de directeuren. De pramen werden veel te hoog met turf opgeladen. Dit tot nadeel van de verkopers en tot 'krenking', beschadiging van de vaart. Opnieuw werd daarbij gesproken over de grondbalk, de peilbalk. Vanaf dat moment gold daarvoor dat de sleutels moesten worden gelegd in de 'gemene kist', de kist waar alle belangrijke spullen en documenten van de compagnie in lagen. De sleutels mochten niet worden gebruikt zonder toestemming van de rentmeester. Blijkbaar was de peilbalk zo opgehangen, dat hij aan twee kanten vast zat met een slot. Buiten de rentmeester om werden de sloten geopend en werd de balk verhangen. Zo kon men met veel te zware ladingen in de Hoogeveensche Vaart komen, bleef men vastzitten op ondiepten en beschadigde men verlaten.

Op 31 maart 1650 werd nog eens uitdrukkelijk gelast dat de rentmeester (mr. Jacobus van Overschie, tevens opziener) de grondbalk moest leggen en hem niet anders mocht wegnemen dan wanneer een meerderheid van de directeuren dat zou zeggen. Deze beslissing werd genomen nadat was genoteerd dat verzuimd was in het leggen van de grondbalk. Deze balk lag dus niet altoos in de vaart. In de winter, wanneer er geen afvaarten waren, zal de balk op het droge hebben gelegen. Toen in het begin van 1650 het varen weer op gang zou komen, had de rentmeester verzuimd de balk te leggen. Te diep geladen pramen zouden echt niet over de balk komen, tot de lading was teruggebracht, zodat de toegestane diepgang was bereikt. Aldus bekrachtigden de directeuren nog eens weer op 27 mei 1651. Ze voegden er meteen een nieuwe maatregel aan toe: een tweede grondbalk c.q. peilbalk. Die zou 30 voet van de andere peilbalk af moeten komen te liggen. Dit ter extra controle. Wie met een beetje geluk over de eerste balk kwam, maar eigenlijk toch wat te diep geladen was, die zou wel vast blijven zitten op de tweede. Zo zou men het verval van de vaart beter kunnen tegengaan. De pramen werden langzamerhand wat groter en konden meer turf meenemen. Twee peilbalken op 30 voet uit elkaar, dat is met een tussenafstand van pakweg 9 meter. De pramen waren langer dan 9 meter. Ze zouden dus bij het overvaren op een gegeven moment boven twee balken tegelijk drijven. Wie het geluk had gehad dat hij door beweging van het water over de ene balk was gekomen, zou gegarandeerd op de tweede blijven steken.

Rentmeester mr. Jacobus van Overschie nam van alles aan, het opzichterschap, verbeteren van panden van de vaart, innen van het lastgeld, maar hij had een slechte gezondheid. Hij overleed oktober of begin november 1653. Uit de notulen van de Hollandse Compagnie weten we dat hij als rentmeester werd waargenomen door zijn weduwe en veenmeester Marten Andries. Uit de notulen van de Compagnie van 5000 Morgen van 16/26 mei 1655 wordt duidelijk dat Jan Carsten, de zoon van Carst Peters, andere taken heeft waargenomen. Hij meldde zich bij de directeuren met een declaratie voor het waarnemen van mei 1653 tot mei 1655 van het opzichterschap over vaart en verlaten, orde houden bij het schutten, het ophangen van de grondbalk en het overvaren van pramen over de balk. Hij ontving f 160,-,-.

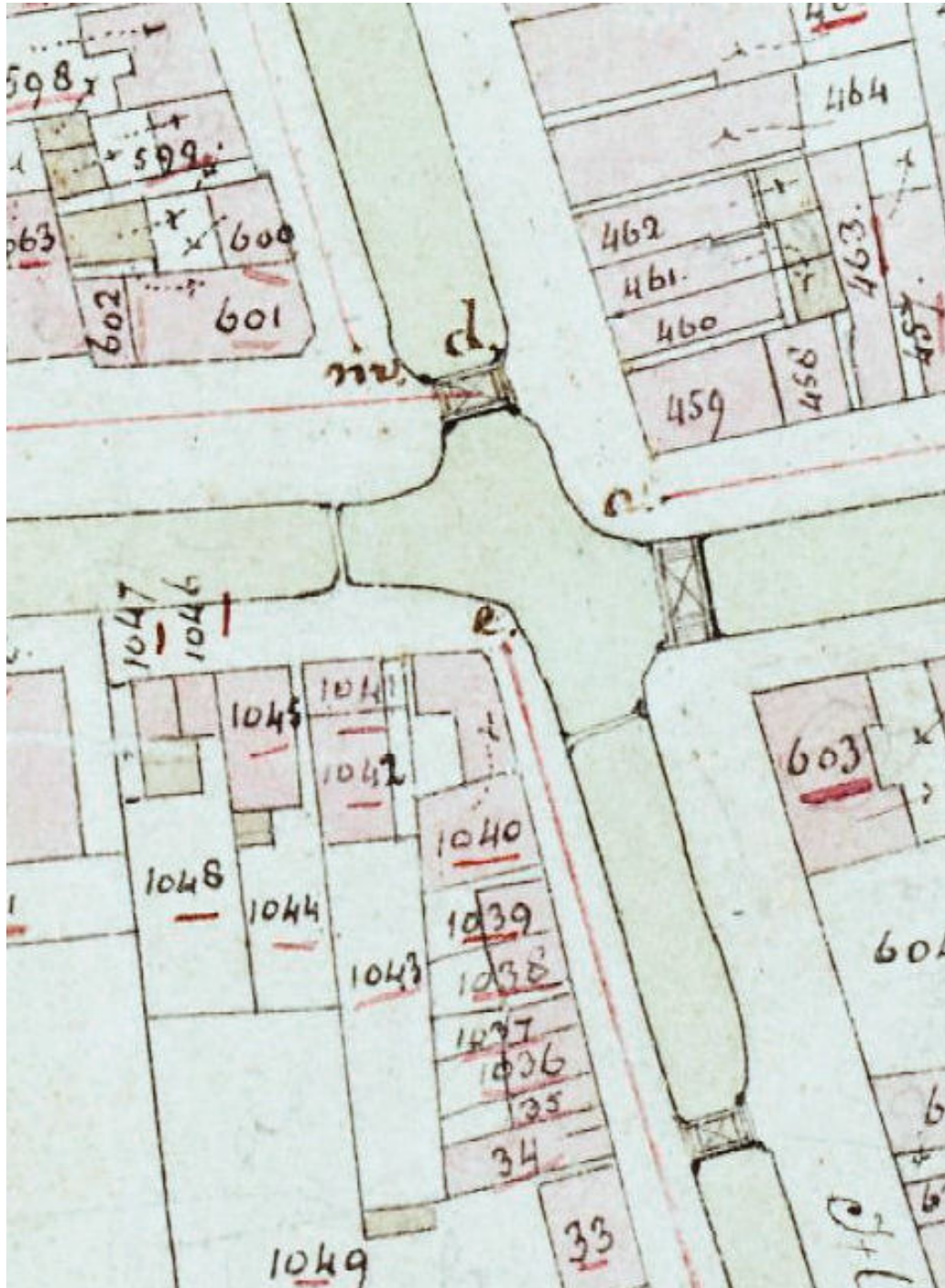
De schippers bleven creatief in het ontduiken van regels en het ophogen van de vracht op de praam. Vandaar dat op 10/20 mei 1658 de Compagnie nog preciezer werd in het regelen van hoe men over de balk zou varen. Diverse schippers hadden matten, planken en ander gereedschap aan boord. Als je die nu eens bij een verlaat voor Hoogeveen neerlegde, en je haalde dan turf op, dan had je minder gewicht en kon je meer turf laden. Tijdens de afvaart kon je dan die andere spullen wel weer inladen, maar bleef je vervolgens steken op de ondiepe delen van de vaart of de onderste deuren van een verlaat. De directeuren bekrachtigden oude regels en voegden toe: de balk werd gehangen op 2 ½ voet, meer niet. De praam mocht er niet overheen worden getrokken, zoals in de seizoenen daarvoor gebeurde, maar moest zelf drijven. Ieder contact met de balk werd vervolgens onmiddellijk geregistreerd. De praam moest erover drijven met alle spullen aan boord. De opzieners van de vaart kregen de opdracht erop toe te zien dat men dat deel van de regels niet probeerde te ontduiken. Als bij een verlaat gereedschap lag, dan zouden zij het zien. Wanneer een praam bleef haken, dan werd die teruggetrokken en moest men de lading aanpassen. Die schipper kreeg een boete van twee goudgulden. Een goudgulden was 28 stuivers waard, in tegenstelling tot een carolusgulden, die 20 stuivers was. De boete zou in de kas van de Compagnie komen. Wanneer iemand geen boete wilde betalen, zou de schulte van de Heer van Echten worden ingeschakeld om die alsnog af te dwingen.

Tot 14/24 mei 1663 was het opzicht van de peilbalk een taak van de opzieners van de vaart. Op die datum werd dat uit elkaar gehaald. De nieuwe opzieners van de balk c.q. balkmeesters heetten rentmeester Samuel Seijtz, Broer Oene en Marten Andries. Ze waren al bekend met dat werk. In 1664 werd Tijmen Peereboom opziener van de balk. Op 3/13 juni 1665 werd hem een jaarlijks traktement toegekend van f 50,-,-. De peilbalk zou vernieuwd worden en zou een andere plaats krijgen, zo hadden de heren directeuren in gedachten, toen in 1667 bleek dat dit op problemen stuitte bij de Zuidwolder Compagnie. In een overleg tussen de directeuren van de Compagnie van 5000 Morgen en vertegenwoordigers van de Zuidwolder Compagnie werd door de Compagnie van 5000 Morgen voorgesteld het Zuidwolder verlaat te laten verwijderen. Besluiten werden uitgesteld, want de vertegenwoordigers van de Zuidwolder Compagnie wilden eerst bijpraten met hun participanten. Daarmee werd het besluit over de peilbalk feitelijk verplaatst tot het jaar erop. De 28^e mei 1668 besloot men de tweede peilbalk ook op te hangen en bij de andere te maken, bij de Zuidwolder brug en dat van de materialen die nog over waren van de oude peilbalk. Er was dus tevens sprake van vernieuwing van de eerste peilbalk. Die bleef waar hij was. Wat was er nog over van de oude peilbalk? De smeedijzeren hangsloten zullen nog goed zijn geweest. Waarschijnlijk hing de balk aan twee kettings, die ook nog bruikbaar waren.

We lazten hiervoor over een akkoord tussen de Zuidwolder Compagnie en de directeuren van de vaart. De Zuidwolder Compagnie zou in 1671 hun Schipsloot verdiepen. Men zou het eigen verlaat vierkant open laten staan of verwijderen, zodat er geen water meer opgestuwd of achtergehouden zou worden. De Zuidwolder Compagnie deed niet wat was afgesproken. De directeuren van de Compagnie van 5000 Morgen bezonnen zich op maatregelen. Op 14/24 juni 1671 werd een maatregel genomen die de Zuidwolder schippers zouden moeten voelen. Wanneer het zover was dat de pramen over de peilbalk konden varen, dan verzamelden zich volop schippers met pramen in zowel het Haagje, als in de wijk bij de Huizen (nu Hoofdstraat) als in de Zuidwolder Schipsloot. Die laatste schippers wilden wel graag voorop in de vloot, of invoegen tussen de anderen. De Compagnie van 5000 Morgen besloot dat men eerste de pramen uit het noorden en het Hollandsche Veld over de balk zou halen, om dan vervolgens de Zuidwolder pramen erover te halen. Dat betekende voor de Zuidwolder schippers langer wachten, minder gunstige omstandigheden in de vaart, en mogelijk ook minder gunstige posities op de turfmarkt. Er wordt letterlijk gezegd: *“dat de pramen uit 't noorden, of Hollandsche Veld komende gestadig zullen voortvaren, en malkander volgen, zodanig als nu een tijdlang is geobserveerd, zonder naar hun om te zien.”* De maatregel was dus al ingevoerd en werd in juni bekrachtigd door de directeuren. Dit is ook de eerste keer dat in de notulen van de Compagnie sprake is van het Hollandsche Veld. Het veengebied ten oosten van het dorp was nu zover afgegraven, dat er al een flink gebied zonder turf en veen lag. Een gebied dat in aanmerking kwam voor de naam ‘Veld’.

We lezen in het voorgaande ook waar de peilbalk lag: bij de Zuidwolder Brug. Maar die brug had twee kanten. De 17^e eeuwse notulen geven niet veel extra details, behalve dat hij boven, dat is ten oosten van het verlaat in de huidige Schutstraat lag. Dit brengt ons dus niet dichterbij. De plaats van de peilbalk is echter exact bekend uit andere bronnen, want de balk maakte het punt zo bijzonder, dat het gebruikt werd om aan te duiden waar men woonde. Zo werd bijvoorbeeld op 18 september 1849 in de Drentsche en Asser Courant vermeld dat er drie vierde gedeelte van een huis en schuur te koop was, staande aan de noordkant van het Schutsche Opgaande, bij de peilbalk te Hoogeveen, kadastraal in de sectie A, no. 462. De oudste kadastrale kaart van Hoogeveen is van omstreeks 1829. Perceel en woning no. A 462 is het vierde pand gerekend vanaf het Kruis in westelijke richting. Zie bijgevoegde kaart. We vinden het vierde pand terug op een luchtfoto van Hoogeveen van omstreeks 1950. Conclusie:

de peilbalk lag naast de Zuidwolder Brug, naast het prachtige monumentale pand waarin we de gevelsteen uit 1703 vinden. Dit hele rijtje woningen is in zijn basis 17^e eeuws. Helaas kennen we geen bewonerslijsten uit de periode voor 1691, maar uit de jaren daarna zijn ze allemaal bekend. Met de peilbalk voor de deur is het vanzelfsprekend dat deze grond al zo vroeg werd bebouwd. Hier kwamen grote groepen mensen bij elkaar. Goed voor de handel⁶⁵.



Hoogeveen, volgens de oudste kadastrale kaart van 1829. Het Kruis en omgeving. De peilbalk lag bij de Zuidwolder Brug, voor pand 462. Pand 603 was de rentmeesterswoning van de Hollandse Compagnie en vanaf 1649 ook van de Compagnie van 5000 Morgen. In pand 459 woonde Carst Peters. Het was in 1633 gebouwd als rentmeesterswoning.



Vijf panden op een rij, met een geschiedenis die teruggaat tot in de 17^e eeuw. Dit is nu aan het begin van de Schutstraat. Op de oude kadastrale kaart van 1829 ligt de brug iets meer naar rechts. Blijkbaar is hij later enkele meters naar het westen verplaatst. De peilbalk lag ongeveer op de plaats van de brug, zoals we die zien op deze foto.

5. De inners van het lastgeld

We lazen in het voorgaande dat de rentmeesters een stuiver kregen per afgegeven biljet. Iedereen die door de vaart wilde moest een biljet halen. We lazen nog niet over het afvaartsgeld zelf. Ook voor het afvaren op zich moest worden betaald. Dit was een goede bron van inkomsten. Die inkomsten, daarvan wilde de Compagnie van 5000 Morgen financiële zekerheid en men wilde als compagnie liefst niet teveel gedoe over het innen ervan. Een mooie oplossing was het verpachten van het lastgeld, het afvaartsgeld. Een enkele keer lezen we daar iets over in de notulen. Waarschijnlijk werd het lastgeld aanvankelijk geïnd door rentmeester Carst Peters. De taak lag namelijk ook bij zijn opvolger. Op 31 maart 1650 werd op verzoek van mr. Jacob van Overschie genoteerd dat hij de grote en de kleine pacht had verkregen, zowel voor op- als voor afvarende goederen. Dit gold voor de tijd van een jaar, ingaande 1 mei 1650. Hij betaalde daarvoor f 364,9,-. Verder werden er nog 28 stuivers aan de armenkas gegeven. Die zou mr. Jacob zelf in de armenbus doen. Hij zou het pachtgeld in vier termijnen betalen. Onder het gepachte viel ook het stuivergeld, zo werd nog uitdrukkelijk vermeld. Wie af wilde varen kon dus bij één persoon terecht voor het betalen van het afvaartsgeld en het halen van een afvaartbriefje van een stuiver. Het geld dat het verpachten

opleverde was te weinig om alle onkosten voor de vaart te kunnen betalen. Het resterende geld werd verrekend met de participanten van de Compagnie. Ieder betaalde naar rato van het aantal morgens dat hij bezat.

Op 27 mei 1651 constateerde de Compagnie dat het verpachten van het lastgeld niet had plaatsgevonden. Men besloot het innen van het geld te verdelen over drie personen. Het lastgeld van het Hooge Veen werd gelaten aan mr. Jacobus van Overschie (per abuis Jans genoemd), het lastgeld van het Kleine Veen (Lageveen) zou geïnd worden door schulte Coop Luitjens van de Van Echten, en alle op en afvarende goederen die geen turf waren zouden lastgeld schuldig zijn aan Jan Aerjensen van der Weijden. Mr. Jacobus en Coop Luitjens zouden voor hun werk de twintigste penning ontvangen. Oftewel: 5% van de inkomsten mochten ze houden als loon voor hun administratie. In 1652 en 1653 werd deze constructie gewoon voortgezet. In die jaren begon ook de turfvaart uit de Zuidwolder venen op gang te komen. Die pramen betaalden eveneens lastgeld.

Na het overlijden van mr. Jacobus van Overschie werd het lastgeld weer verpacht. Dit werd gedaan door Johan van Echten, die daarover rapporteerde op de vergadering van de directeuren van de Compagnie van 16/26 mei 1655. Reinder Reinders, alias Klein Reindert, had het lastgeld gegund gekregen vanaf 1 mei 1654, voor vier jaar, voor 370,- per jaar. Op de vergadering van de Compagnie van 23 april 1657 besloot men de pramen op een andere manier lastgeld te laten betalen. De pramen werden doorgaans zo zwaar beladen, dat er niet meer één last op werd vervoerd, maar een hoeveelheid turf die groter was. Men besloot de lading van de pramen te meten en de schipper naar rato lastgeld te laten betalen. Dit werd ook meegenomen in het besluit van 10/20 mei 1658, bij het opnieuw aanstellen van Klein Reindert tot inner van het lastgeld. Zijn contract is bewaard gebleven⁶⁶. Hij pachtte het lastgeld vanaf toen voor f 450,- per jaar, te betalen in vier termijnen, ieder kwartaal. Hij kreeg de opdracht om iedere praam aan te slaan voor 1 ½ last. Wie het als schipper daar niet mee eens was, zou de praam apart moeten laten meten, meetkosten voor de schipper, en naar rato betalen. We weten hierdoor dat er steeds meer nieuwe en grotere pramen kwamen. Inmiddels was de hele vloot al aangepast op de nieuwe maatvoering. Overigens had men ook een andere inner voor het lastgeld van alle last buiten de turf om. In dezelfde notulen waarin we Klein Reinderts pacht verlengd zien, lezen we dat die andere inner van lastgeld een zekere Hooijken uit Meppel was. Hij zou worden aangespoord om zijn boekhouding te presenteren. Blijkbaar was er weinig contact. Klein Reindert ontving wel het lastgeld van het Hooge Veen van de afvarende schippers, maar dat uit het Kleine Veen kwam uiteindelijk bij de Heer van Echten terecht, terwijl Klein Reindert daarvoor pachtgeld moest betalen. Klein Reindert deed zijn beklag hierover bij de directeuren van de Compagnie. Die stelden hem 21/31 juli 1659 in het gelijk. Johan van Echten zou ervoor zorgen dat Reindert alsnog zijn geld zou krijgen.

In 1661 verliep het contract van Klein Reindert. De heren directeuren vroegen zich stevig af hoe het verder moest. Weer het lastgeld verpachten, of laten collecteren? In het eerste geval nam iemand het werk aan, betaalde de Compagnie daarvoor een vast bedrag, en mocht als salaris alles houden wat daar aan inkomsten bovenop was gekomen. Bij het collecteren stelde de Compagnie een werknemer aan die het zou innen, maar die zou dan wel moeten worden betaald door de Compagnie zelf. Op 29 en 30 mei 1661 besprak men deze zaak. Men besloot om over te gaan tot collecteren, zelf innen dus. Het was een proef voor een jaar. Voor dat werk werd Tijmen Peereboom aangesteld. Tijmen was daarvoor kamerling van Johan van Echten. Daarmee zal bedoeld zijn dat hij ooit de dagelijkse leiding op zich had van het personeel en alle voorkomende werkzaamheden in het Huis te Echten en de bijgebouwen.

Het originele contract met Reinder Reinders, alias Klein Reindert, uit 1658.

Tijmen kreeg de opdracht administratie bij te houden, op datum, op naam van degene die de turf uit wilde voeren, over welke soort turf het ging en hoeveel lastgeld daarvoor ontvangen werd. Dat is precies wat we terug zien in de boekhouding van 1693, het oudste jaar waarvan het overzicht is bewaard⁶⁷. Het werk zelf werd dus 30 jaar eerder ook al zo gedaan. Tijmen Peereboom kreeg bij zijn aanstelling de opdracht al het geld dat hij zou ontvangen direct in een bus te stoppen. De sleutel daarvan zou beheerd worden door rentmeester Samuel Seijtz. Eens per maand zouden Tijmen en Samuel samen de bus open maken. Vervolgens zou een briefje worden gemaakt, en in de bus worden gestopt, met daarop het bedrag dat eruit was

gehaald. Tijmen zou voor zijn werk de 20^e penning ontvangen, 5 % van de inkomsten dus. Zijn aanstelling zou ingaan op 1 juni 1661. Dit werd vervolgens jaarlijks verlengd.

De schippers en de scheepstimmerlieden slaagden erin om de turfschuiten nog steeds beter te maken, zo constateerde men 26 juni/6 juli 1666. Rekening houdend met de maximale diepgang en de breedte van de vaart was het zoeken naar wat wel en wat niet kon. Het gevolg was dat nieuwe pramen nog steeds groter werden dan de vorige generatie pramen. Dat was lastig bij het innen van het lastgeld. Men inde premie voor 1 ½ last, terwijl er vaak al meer op zat. Men besloot alle pramen te laten meten en een brandmerk te geven, aan de hand waarvan gemakkelijk gezien kon worden hoeveel men op kon laden. Bij het innen van het lastgeld betaalde men het bedrag dat volgens het brandmerk bij de praam hoorde. We zien hier dat de later zo bekende praam van 2 last, twee dagwerk turf, in 1666 al volop in bedrijf was. Hij werd zo algemeen, en de kosten van het onderhoud van de vaart bleven zo stijgen, dat 10/20 juli 1669 door de directeuren werd besloten iedere praam op 2 last te stellen en voor iedere praam die door de vaart wilde het dubbele lastgeld te vragen. Voor iedere praam zwarte turf moest vanaf dat moment 12 stuivers lastgeld worden betaald. Een praam met grauwe turf zou 8 stuivers moeten gaan betalen. Deze bedragen bleven nog lang in zwang. Wanneer een schipper bezwaar maakte, omdat zijn praam geen twee last zou kunnen voeren, dan zou een praam gemeten worden. Vervolgens zou naar rato betaald moeten worden. Maar dat gold ook voor de schipper die zelfs meer dan twee last zou kunnen laden. Ook die zou gemeten worden, als de inners het idee zouden hebben dat er meer op zijn praam zat dan die twee last. Zo werd het begrip 'last' van een feitelijke lading een maateenheid. Meer dan twee last werd nooit algemeen. In 1669 werd de lading veralgemeniseerd. Het bleef de standaardmaat zolang deze oude Hoozeveensche Vaart met al zijn verlaten, stijgende en dalende panden heeft bestaan.

Tussentijds bleef Tijmen Peereboom steeds in functie als inner van het lastgeld. We vinden hem 14/24 juni 1671 weer terug in de notulen. Hij bleek de boeken waarin hij zijn administratie bijhield zelf te komen. Voor boeken en papier zou hij jaarlijks 2 gulden en tien stuivers ontvangen, zolang hij zijn functie uitoefende.

6. Aannemers van het verbeteren van de vaart en hun arbeiders

Clein Reindert werkte al langer met de Compagnie samen en had daarbij een contract gekregen waarbij ook de Van Echten betrokken waren. Op 27 mei 1651 werd Clein Reindert samen met Heer Luitenant Echten het verdiepen van de vaart en het herstellen van alle '*rijs- of tuijnwerck*' gegund. De beschoeiing. Dit gold voor vijf jaar, ingaande diezelfde 27 mei 1651. Heer Luitenant Echten was de latere Ritmeester Hendrik van Echten, de jongere broer van Johan van Echten. Het contract staat tussen de notulen van de Compagnie. Ze zouden ervoor zorgen dat de hele vaart 3 voet diep zou zijn. Ze genoten het eerste jaar f 900,- en de vier daarop volgende jaren f 400,- voor hun diensten. Daarvoor zetten ze een ploeg arbeiders aan het werk, die de uitvoer regelden. Bij een luitenant te paard denken we niet direct aan een arbeider of een ploegbaas die daadwerkelijk zelf aan het spitten zou gaan. Wat wel voorstelbaar is: Clein Reindert, de bijnaam van Reinder Reinders, kan de hoofduitvoerder zijn geweest die leiding gaf aan de arbeiders. Luitenant Hendrik van Echten zal erbij betrokken zijn geweest in verband met het voorfinancieren van de arbeidslonen. Zo konden deze twee mensen samen beter worden van vijf jaar werkzaamheden, die ze afzonderlijk niet hadden kunnen aannemen. Konden, maar ze deden het niet. Op 21/31 mei 1652 constateerde de Compagnie dat de vaart er slechter en ondieper bij lag dan het jaar ervoor. Schulte Coop Luitjens van Heer Johan van Echten kreeg de opdracht de aannemers aan te zeggen zich niet

langer met de vaart te bemoeien. Rentmeester Mr. Jacobus van Overschie moest het werk verder regelen. Clein Reindert werd tevens verweten niet zorgvuldig omgegaan te zijn met het dammen leggen en doorsteken, zodat de wijken van derden vol waren gelopen met modder.

Tussen de notulen vinden we bij 1652 een gedetailleerde beschrijving van de afspraken over het in orde maken van de vaart. Mr. Jacobus kreeg de vaart toebedeeld vanaf de 8^e wijk in het Haagje, waar het bovenste pand begon, tot het Boojenverlaat. Hij ontving voor het werk f 140,-,-. Mr. Jacobus kreeg ook het vierde pand toebedeeld, voor f 120,-,-. De borgen van Mr. Jacobus waren in beide gevallen Ambrosius Theunemans en Johannes Siljeurs, twee Hollandse participanten. Het tweede pand, het Schoemakerspand, zou opgeknapt worden door Heer Johan van Echten voor f 74,-,-. Deze kreeg tevens het zesde, zevende en achtste pand toebedeeld, samen voor f 222,-,-. Verder kreeg hij het tiende en het elfde pand, voor f 103,-,-. Zijn borgen waren in alle gevallen Evert Wolters van Rossum, landspander van de Landschap Drenthe, en rentmeester Carst Pieters. De heren onderling waren hier en daar aan het stuivertje wisselen, steunden elkaar bij het oppakken van taken. Wie kreeg het derde en het vijfde pand, en wie waren de borgen? Het derde pand kreeg Carst Pieters toebedeeld, voor f 70,-,- en het vijfde pand kreeg hij voor f 21,-,-. Zijn borgen waren in beide gevallen Heer Johan van Echten en mr. Jacobus van Overschie. Het negende pand was een Meppeler aangelegenheid. Dat werd voor f 160,-,- toebedeeld aan Marten Lamberts, met als borgen Crijn Jans en Bartholt Berents, allen van Meppel. De contracten over het opmaken van de vaart werden ondertekend op 13/23 juli 1652, dit keer in Meppel. De stukken werden ondertekend door Johan van Echten, zijn broer Hendrik van Echten, zwager Feijo Sickinghe van Warffum, Cornelis Willems Dedel, Johannes Spiljeurs en Ambrosius Theunemans. Oftewel: men speelde elkaar de bal niet alleen toe, men ondertekende ook de contracten met zichzelf, vanuit de positie van participant en directeur. Maar de heren waren wel consequent. Toen op de bijeenkomst van 9/19 mei 1653 werd geconstateerd dat er aannemers waren die hun werk niet naar behoren hadden uitgevoerd, werden deze conform contract beboet.

Onderhoud van de vaart bleek geregeld nodig, maar niet altijd werden alle aannemers en hun borgen genoemd. Op 14/14 juli 1657 werd Marten Andries nog eens genoemd als aannemer. Hij zou het bovenste pand verbeteren. Dat hield in: verdiepen tot drie voet = bijna 90 centimeter en zo breed maken dat twee pramen konden wisselen, langs elkaar varen, op gelijke bodem. Alle andere panden zouden voortaan ook aan die standaard moeten voldoen. De vaart werd dat jaar dus weer eens grondig aangepakt. Tussentijds onderhoud zou ook beter moeten. Op 10/20 mei 1658 besloot men een experiment aan te gaan met 3 of 4 mannen die met een diepe beugel de vaart op diepte zouden kunnen houden. Dat was de manier waarop in Holland laagveenturf werd gewonnen. Via een beugel verwachtte men alles van de bodem van de vaart te kunnen vissen wat die vaart ondiep zou maken. Ook wat in het water dreef was er met een beugel makkelijk uit te halen. Het aanstellen van de beugelaars werd toebedeeld aan de opzichters van de vaart. Dat waren vanaf die vergadering Broer Oenen, Samuel Seijtz en Marten Andries. Het was een proef, het was afwachten of het effect zou hebben. De opzieners zouden daarvoor mannen uit Wanneperveen vragen, waar men ervaring had met het beugelen van laagveen. In juli 1658 werd geconstateerd dat de opzieners nog niets gedaan hadden met hun opdracht.

Uit 1658 kennen we een lijst met arbeiders, die zowel op het Hooge Veen als op de Ossehaar gewoond kunnen hebben: *"Anno 1658 de 16 augustus hebben volgende personen gediapt in het pand beneden en in het pand boven de Echtense molen, beneden zijnde Carst Peters en boven Marten Andries pand"*, zo lezen we boven een lijst met de namen van arbeiders, gewerkt aantal dagen en uitbetaald loon. Op één na hadden ze allemaal slechts één dag aan de

vaart gewerkt. Ze ontvingen voor die dag 16 stuivers loon. Meester Sijmon had een kwart dag meer gewerkt en ontving 20 stuivers. Hij was veenbaas en zal als zodanig ook enig voorbereidend of afrondend werk hebben gehad. Omdat zowel de Hollandse Compagnie als de andere onder-compagnieën van de Algemene Compagnie van de 5000 Morgen erop gericht waren om hun eigen meijers, vaste personeelsleden met huurwoningen en/of huurgrond van compagnieën, zoveel mogelijk aan het werk te houden, en voor vaste werkzaamheden zo min mogelijk losse werkkrachten in te schakelen, kunnen we er van uit gaan dat de lijst met arbeiders voornamelijk bestaat uit vaste werknemers uit de venen van Echtens-Hoogeveen. De meiers, een deel van de inwoners van het dorp op het Hooge Veen en de mensen van de Ossehaar. Hun namen, in de volgorde waarop ze op de lijst voorkomen⁶⁸:

Lulof Hendrix Hendrick Hermes Claes Goosens Roelof Jans Goosen Jans Hendrick Smet Jan Dirx Berend Teunis Hendrick Claes Sjuert Lamberts Sibeer Vocken Jan van Recken Jan Rosten Henric Leudringe	Lambert Gerrits Meester Sijmon Wigger Roelofs Henric van der Vecht Jan Stevens Albert Peters Herman Seubers Geert Geerts Sjuert Berens Geert Hermens Geert Schrap Andries Tams Roelof Jans Gerrit Titemas	Jacob Carsten Berent Prens Jan Geerts Sijbert Alberts Lienibe Abrahams Jan Joosten Albert Hermens Jan Barttels Evert Cremer Claes Kiers Jan Martens Hendrick Tams Arent Berents
---	--	--

Of de Wanneperveeners daadwerkelijk gebeugeld hebben, we weten het niet. Op 20/30 juni 1660 besloten de directeuren in zee te gaan met drie anderen. Om de vaart '*diep navigabel*' te houden, om de kaden en stuwen bekwaam te onderhouden, had hoofdparticipant Sinapius drie mannen uit Amersfoort laten komen. Ze kwamen naar het Hooge Veen. Ze gingen langs de vaart, samen met Ritmeester Hendrik van Echten en Broer Oenes, en ze namen het werk aan. Ze beloofden terug te komen. Voor dag- en reisgeld en verteringskosten kregen ze elk twaalf gulden. Rentmeester Samuel Seijtz kreeg toestemming de voornoemde personen uit te betalen. Blijkbaar waren ze op dat moment nog op het Hoogeveen. Cornelis Sinapius was er ook nog, want die was een van de ondertekenaars van de notulen. Het contract met Pieter Jans Hooft uit Amersfoort staat achter de notulen van die dag. Daaruit blijkt dat ook hij aan het beugelen zou slaan, waar ondiepten werden geconstateerd. Verder is interessant te zien dat hij ook op zich nam om de bochten die hier en daar nog lagen uit de vaart te halen. Weliswaar zou hij daarvoor niet graven door het vaste land, zo lezen we, maar '*daar het in de vaart aangewassen is*'. De vaart reageerde nog steeds als een riviertje, was bezig zichzelf te verleggen, en dat werd handmatig gecorrigeerd. Overal zou de vaart op zijn minst 32 voet breed moeten worden. Waar die nu smaller was, en nooit breder was geweest, ook daar zou die 32 voet gehaald moeten worden. De aannemer zou daar de betuining en de palen moeten verwijderen en iets achteruit opnieuw moeten plaatsen. Zo werd de vaart geschikt gemaakt voor de steeds breder wordende pramen.

De aannemer zou ook de verlaten moeten herstellen. Die reparatie lag meestal bij de vaste timmerman, die bij deze dus een keer dit werk misliep. Dat kwam omdat mr. Willem Bogaart niet meer naar behoren functioneerde. Pieter Jans Hooft zou voor zijn werk een woning krijgen, met gepaste gelegenheid om als aannemer te kunnen gebruiken. Dat zou een woning bij een verlaat zijn. Hij werd tevens aangesteld als verlaatsman en zou dit verlaat blijven bedienen. Voor zijn reparatiewerk kreeg hij een praampje ter beschikking. Voor het beugelen kreeg hij een vlet ter beschikking gesteld. Een klein vaartuig, kleiner dan een praam. In de volksmond werd dit later wel 'een vlottie' genoemd. Hij kon zich zo vrij over het water van de vaart bewegen. De aannemer zou zelf moeten zorgen voor 12 kruiwagens, om aarde en zand uit te rijden, en 50 planken, zodat de zwaar beladen kruiwagens met hun wielen niet weg zouden zakken in de grond. Voor kruiwagens en geld om met zijn gezin te verhuizen ontving Pieter Jans Hooft f 60,-,-. Hij zou per 1 maart 1661 in dienst komen, voor een periode van zes jaar. De eerste drie jaar ontving hij f 960,- per jaar, de volgende jaren f 800,-,-. Dat zijn hele bedragen, maar daar zou hij ook arbeiders voor aan moeten nemen. We lazen over 12 kruiwagens, dus de hele ploeg was 12 man sterk. Verder had Pieter Jans Hooft 'vrije brand'. Hij kon gratis turf halen uit het veen, wat zijn huishouding maar nodig had, als hij het ook zelf op zou laden en zelf zou vervoeren. De rentmeester zou hem aanwijzen wat hij zou kunnen halen. Het contract tussen Pieter en de Compagnie werd door hem en de directeuren ondertekend op 12 oktober 1660. Dat gebeurde in Meppel.



***Beugelaars aan het werk in het Hollandse laagveen.
Een beeld dat in 1660 ook in de Hoogeveensche Vaart was te zien.***

Er werd niet alleen gebeugeld. Er werd ook geëxperimenteerd met andere methoden. Op 2 november 1662 sprak de Compagnie over een instrument om de vaart te verdiepen. Er zat een

rad op het instrument. Het instrument stond zelf blijkbaar op een vaartuig. Maar door het rad kon het niet goed onder de bruggen door en niet goed door de verlaten. Men zou met de meester gaan spreken over de vraag of hij het rad niet plat kon leggen of dat hij niet met een spil zou kunnen werken. Dat maakt nieuwsgierig, zulke notities. Op die vergadering werd Pieter Jans Hooft aangenomen als opziener van de vaart, in combinatie met zijn arbeid als werkman op de vaart. Hij zou werken voor daggeld. Verder kreeg hij de bekende opdracht van de opzieners: iedere week de vaart op en neer, wat niet goed was melden aan directeuren en/of rentmeester, goed opzicht houden over de verlaten en iedere verlaatsman bestraffen die iets kwalijks deed. Als hij het niet alleen af kon, dan moest hij er maar hulp bij nemen.

7. De verlaatsmeesters

De Hoogeveense vaart met zijn op en neer gaande waterpeilen in de panden van Hoogeveen tot Meppel kon alleen bestaan per gratie van de verlaatsmeesters. Die moesten hun werk doen en die waren actief op het moment dat de turf naar Zwartsluis werd vervoerd. Met twaalf verlaten tussen Hoogeveen en Meppel, een dertiende over meerdere jaren in het Haagje, en zeker drie verlaten in de greppels die de vaart van water voorzagen, was de groep verlaatsmeesters de grootste groep van het directe personeel. De Compagnie van 5000 Morgen hield zich voornamelijk bezig met de elf verlaatsmeesters in de vaart zelf. Een daarvan hield ook het 12^e verlaatje naar het Kleine Veen bij. De namen van de eerste verlaatsmeesters zijn gedeeltelijk bekend. We ontmoeten hen als we de heren directeuren van de compagnie op de 22^e oktober 1637 horen overleggen over verbeteringen aan de dan nog jonge vaart. Het eerste verlaat van dat moment was een verlaat in de huidige Schutstraat, het Mathijssenverlaat. Mathijs kennen we verder niet, maar toen zal zijn naam een begrip zijn geweest. Op het tweede verlaat zat Schoenmaker. Op het derde Lense Volckers. Boije Lewes zat toen nog op het zevende verlaat, bij Echten. Daarna kwam het verlaat van Jan Rinsen. De familie Booij/Booy, en een familie Ten Caat/Caate, ze stammen rechtstreeks af van Boije Lewes. Lense Volckers' nageslacht noemt zich nu Giethoorn.

In de groep verlaatsmeesters waren nog wel eens wisselingen. We krijgen er soms wat van mee via de notulen, lang niet altijd. Op 6 maart 1644 besloten de directeuren om Tijmen Arents van Meppel aan te nemen op het eerste verlaat vanaf Meppel gerekend. De overeenkomst met Tijmen Arents staat samengevat in de notulen, zodat we mee kunnen kijken naar wat van de verlaatsmeesters werd verwacht en wat ze verdienden. Tijmen Arends werd aangenomen voor zes jaar. Hij verdiende f 70,- per jaar. Hij zou ervoor moeten zorgen dat het pand van het verlaat – het stuk vaart naar het volgende verlaat – op behoorlijke diepte zou blijven. Hij moest ook de kaden onderhouden, de wal van de vaart. Dit betrof het gebruikelijke lopende onderhoud aan de vaart en niet het grote onderhoud. Dat werd door derden gedaan, zoals we hiervoor zagen. Bij de aanstelling van Tijmen Arends nam de compagnie op zich een huis voor hem te bouwen, bij het verlaat, dat minder dan f 600,- zou moeten kosten.

Alle andere verlaatsmeesters hadden een huis van de compagnie. Dat hield dus in dat bij ontslag of het aflopen van de termijnen waarvoor een verlaatsman was aangesteld, ook een andere woning gevonden moest worden. De nieuwe verlaatsman kon direct de verlaatswoning betrekken en daarmee kon het functioneren van de vaart ongehinderd doorgang vinden. Hoe de compagnie zich gedroeg als woningbaas, daarover lezen we weinig in de notulen. In de praktijk zullen lopende zaken afgehandeld zijn tussen de verlaatsmeesters en de rentmeester. De woning van Tijmen Arents was zijn particuliere bezit. Op 21/31 juli 1659 besloot de Compagnie dat die van hem overgenomen zou worden om als verlaatshuis te dienen. De

woning stond buiten Meppel, lezen we. Het pand zou f 750,- kosten en dat zou in drie termijn worden betaald, ieder jaar met Sint Maarten. Tijmen Arents zou het huis vrij en onbelast leveren. Waarom vertrok Tijmen? De voornaam is niet zo algemeen. Timen Arents van der Weijde, zo zegt het trouwboek van het kerspel Meppel, is op 1 januari 1659 in Amsterdam getrouwd met de jongedochter Geesien Jacobs. Timen was weduwnaar van Aeltien Jans Budde, met wie hij op 1 januari 1628 in Meppel was getrouwd. Een andere Timen of Tijmen Arents komt niet voor in het Meppeler trouwboek. Dit moet Tijmen de verlaatsman zijn geweest. Hij vertrok dus, omdat hij door een huwelijk een nieuwe start elders ging maken. In de notulen van de Compagnie van 27 mei 1651 is sprake Jan Aerjensen van der Weijden, die het lastgeld inde van alle op en afvarende goederen die geen turf waren. Dat zal een broer zijn geweest.

Samengevat kunnen we concluderen dat Tijmen Arents verlaatsman was van 1644 tot 1659 en er nadien een nieuwe verlaatsman op zijn post kwam, die in zijn huis kwam. Vanaf 1659 waren dus alle verlaatshuizen eigendom van de Compagnie. De nieuwe verlaatsman die Tijmen Arents huis kreeg heette Gerrit Wiggers. Hij beheerde het verlaat *'aan Mullers hof'*, zo lezen we in de notulen. Dat was dus het 11^e verlaat. Overigens was Gerrit Wiggers op 20/30 juni 1660 al weer weg, het huis stond leeg constateerden de directeuren. Er zou een bekwaam man in moeten komen, zodat het verlaat weer bemand was. De Heer van Echten zou ervoor moeten zorgen, zeiden de directeuren.

We stappen weer even terug in de tijd. Op 6 mei 1648 besloten de directeuren alle verlaatsmeesters te ontslaan. Er waren dagelijks klachten over de verlaatsmeesters. Daar kwam nog bij dat die geen schriftelijke opdracht hadden, dus er was onduidelijkheid over wat ze wel en niet moesten doen. De rentmeesters zouden de verlaatsmeesters meedelen dat hun dienst er na het lopende seizoen op zat. Er zou een schriftelijke opdracht worden gemaakt, volgens welk de verlaatsmeesters zouden moeten gaan werken. Vervolgens zou het werk publiekelijk of uit de hand worden aanbesteed, dat lieten de directeuren open. In de opdracht zou ook opgenomen moeten worden dat ze zelf hun huis moesten onderhouden. De eerste twee jaar in alles wat aan onderhoud nodig was, want dat zat niet in een nieuw akkoord dat met de timmerman meester Gerrit van Benthem was gesloten.

Voordat een verlaat kon worden geopend verzamelden zich de pramen daarvoor. Er lag een vloot van pramen klaar voor doorgang. De praamschippers werden toentertijd ook wel praamschuivers genoemd. Ze duwden de praam met een boom. Die kleine praam had geen anker. De praam werd vastgezet aan een paaltje, dat door de praamschuivers ter plekke in de grond werd geslagen. Een vloot pramen stond dus gelijk aan een web van touwen en een veelheid aan paalgaten. Gevolg: de weg en de wal naast het water bij de verlaten werd doorlopend beschadigd. Op 2 juli 1649 werden maatregelen afgesproken. De directeuren van de compagnie noteerden: *"Vermits zij haar palen, daar de pramen aan vaste te maken te na aan de weg slaan, is goed gevonden dat geen praamschuivers haar schepen en pramen anders zullen mogen vast maken dan aan een paal geslagen, acht voeten uit de kant of de wal van de weg nevens de vaart."* De verlaatsmeesters moesten iedereen beboeten die ze betrapten op overtreding van deze regel. De boete was zes stuivers. Diezelfde dag besloten de directeuren dat de weg tussen het verlaat van Boijs en het Schoenmakersverlaat te verbeteren, want die was helemaal vervallen. De Heer van Echten zou het laten aanbesteden door de rentmeesters. Wat we tussen de regels door ook kunnen lezen: het ontslag van alle verlaatsmeesters had niet overal voor wisseling gezorgd. Boije Lewes en Schoenmaker waren nog steeds verlaatsmeester. Ze waren blijkbaar opnieuw aangesteld.

“Provisionele Ordre

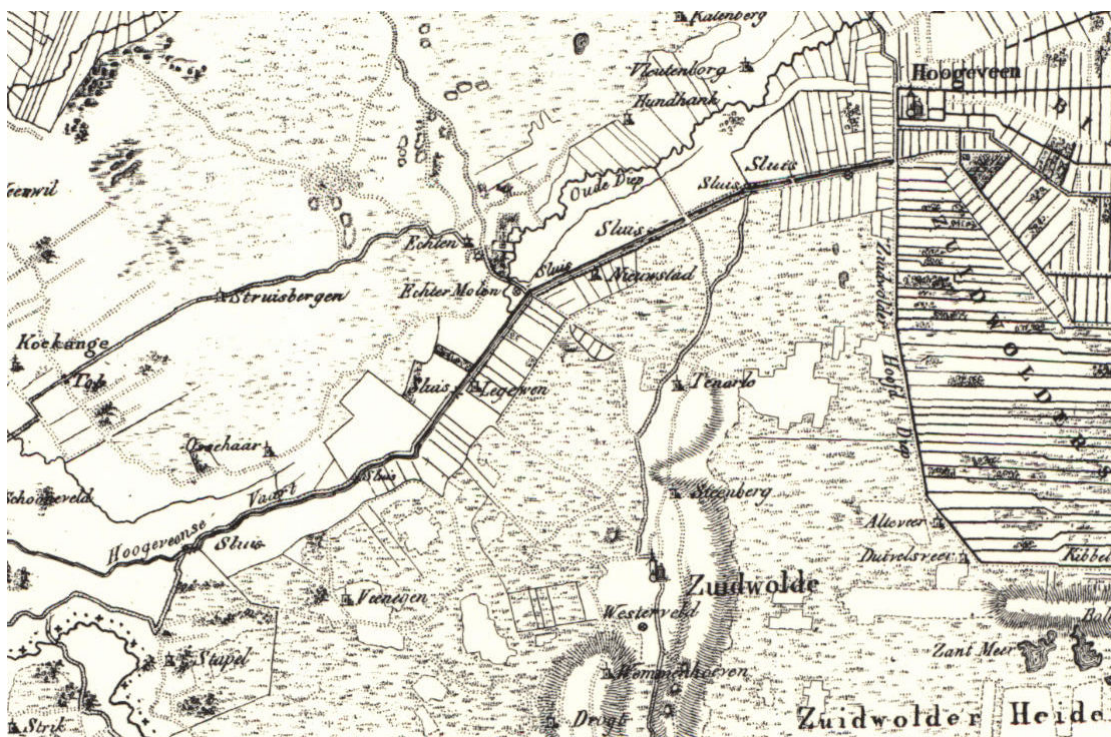
voor de verlaatslieden zullen gehouden wezen haar panden te allen tijden vol water tehouden, volgens aantewijzen peil, bij poene (= boete) van een goudgulden de eerste reise (= keer), de tweede reise twee goudgulden, en de derde vijf op verbeuren van een viertal jaars traktement zo der bevonden wordt hij contrarie (= het tegendeel) gedaan hebben.

De verlaatslieden zullen niet vermogen enige schippers en pramen te slompen hun hun water na te geven. Maar zo haast zij zullen bevinden enige ondiepte en droogte in de panden of enige laagten aan de kade en dijken te wezen, 't zelve in tijds aan de heren directeuren en hoofdparticipanten op 't Hoogeveen bekend te maken, om 't zelve te laten helpen, bij poene als hierboven in 't eerste artikel.

De verlaatslieden zullen gehouden wezen indien der enige schippers of iemand anders met haar pramen tegen de verlaten, verlaatsdeuren of de vleugels kwamen te zeilen of haar pramen met geweld daar tegen aan lieten lopen en een en anders schaloos maakten, of tegens wille van de verlaatslieden met op- en afschutten zich onbehoorlijk droegen, 't zelve en de namen der schippers aan de heren directeuren en hoofdparticipanten op 't Hoogeveen bekend te maken, bij poene indien de verlaatslieden 't zelve niet en doet, dat alle de schade aan het verlaat en de aanvang van dien gedaan aan de verlaatslieden haar traktement zal worden verhaald en profijtelijk gekortet.

Dat niemand van de verlaatslieden zal vermogen zondags te schutten, of gedogen geschutet te worden, zonder 't zelve dadelijk aan te brengen”.

De kaart van Kraaijenhoff, die onder andere weergeeft waar de eerste verlaten c.q. sluizen lagen, in de eerste helft van de 19^e eeuw. Het liep van de huidige Ossesluis (linksonder) tot het punt waar de Jos van Aalderelaan uitkomt op de Zuidwolderweg te Hoogeveen (rechts).



De Compagnie bemoeide zich ook met het zedelijke leven van haar personeelsleden. Verlaatsman Lambert, naam verder niet bekend, bleek in mei 1652 met zijn zoon en zijn dochter op één bed te slapen. Op het andere bed sliep Jan Soldaat. Zo heette hij echt. Om schandalen te voorkomen besloot de Compagnie op 21/31 mei van dat jaar dat rentmeester mr. Jacobus van Overschie over zou moeten brengen dat de Compagnie gelaste dat Jan Soldaat binnen 14 dagen uit de woning zou moeten vertrekken. In het contract dat Mr. Jacobus van Overschie in 1652 met de Compagnie sloot over het opknappen van de vaart vinden we de namen van vier anderen die de verlaten bedienden. Het Boojenverlaat werd op dat moment bediend door Emmetje Bojens. De andere bovenste verlaten, tussen Echten en Hoogeveen, werden bediend door Hendrik Gerrits Schoemaker, Jan Pauls Wever en de weduwe van Jacob Mulder. Ook hun namen vinden we in het contract vermeld, om lokaties aan te duiden. Het contract staat in het resolutieboek ingeschreven, bij de notulen van 1652.

Opzieners, inners van het lastgeld, turfmeters, vaak werd per seizoen of ze in functie bleven. Verlaatslieden hadden wat meer zekerheid, maar ook die was beperkt. Op 10/20 maart 1656 besloot de Compagnie van 5000 Morgen opnieuw dat alle verlaatslieden hun huizen opgezegd zouden worden, zodat er opnieuw gepraat kon worden over traktement en voorwaarden. Onder de nieuwe voorwaarden vinden we vermeld dat men onder geen beding hoger mocht schutten dan door de directeuren was bepaald. Ook mocht men geen extra water doorlaten, om het pand onder een verlaat wat dieper te laten worden, of om een golf water mee te geven, waarop een praam wat makkelijker over ondiepten heen kon komen. Er waren klachten over ondiepten in de vaart, dat wisten de directeuren. Blijkbaar speelden de verlaatslieden met de regels, onder druk van de klagende schippers. Maar hen werd op het hart gedrukt zich absoluut aan de regels te houden, en onregelmatigheden te melden bij de directeuren of de rentmeester. Wie erop werd betrapt dat hij sjoemelde met het water, die verloor als boete een kwart van zijn jaartraktement. Aldus lezen we in de notulen van 13/23 mei 1656, waarin we als nieuw of opnieuw aangestelde verlaatslieden de namen vinden van de volgende personen en hun jaartraktementen:

- 1^e verlaat, Roelof Jans, f 40,-,- (Veeneschut)**
- 2^e verlaat, Jan Pauls, f 40,-,- (Slouterssschut)**
- 3^e verlaat, Hendrik Gerrits, f 40,-,- (Oldenbaasschut)**
- 4^e verlaat, Frans Jans Mulder, f 30,-,- (Echtingerschut)**
- 5^e verlaat, Gerrit Luijcas, f 30,-,- (Arend Koopsschut)**
- 6^e verlaat, Willem Bogaart, f 40,-,- (Willem Moesschut)**
- 7^e verlaat, Lambert Heijndriks, f 45,-,- (Osseschut)**
- 8^e verlaat, Bartholomeus van Wee, f 45,-,- (Jurriaansschut)**
- 9^e verlaat, Alijds, f 30,-,- (Rogatschut)**
- 10^e verlaat, Reijner Prijs, f 30,-,- (Knijpeschut)**
- 11^e verlaat, Tijmen Arents, f 40,-,- (Klaas Seinenschut)**

Wat het totaal aan traktementen van de verlaatslieden bracht op een somma van f 410,-,-. De namen achter de bedragen verwijzen naar de namen die later golden voor deze kunstwerken in de Hoogeveensche Vaart. De verlaatsmeesters kregen het steeds drukker, want met het toenemen van het werk in het veen kwamen er meer pramen met zwaardere lasten. Om twee pramen tegelijk te kunnen schutten, moest het verlaat van Mr. Willem Bogaart worden aangepast. Het verlaat werd hiervoor ‘verhangen’ en met een voet verbreed, zo lezen we in de notulen van 10/20 mei 1658. Hij ontving hier f 42,-,- voor en zou dan ook de brug bij Mulder wat verzetten.

De verlaatsman van 't Mullersverlaat, het 11^e verlaat bij Meppel, had ook als taak het inzamelen van de biljetten. Iedere schipper moest voor een stuiver een biljet kopen, los van het te betalen lastgeld, zo lazen we hiervoor, anders werd hij niet door de vaart gelaten. Die biljetten werden weer ingenomen bij het laatste verlaat. Maar omdat dit verlaat in de zomer van 1660 geen vaste verlaatsman had, konden daar de biljetten niet meer worden ingenomen. De directeurs besloten 20/30 juni 1660 dat ze voortaan zouden moeten worden ingenomen bij het Schoemakersverlaat. Verlaatsman Hendrik Gerrits Schoemaker werkte op het derde verlaat. Wie daar kwam zou ook de rest van de vaart wel uit moeten varen. Hendrik Gerrits kreeg tevens de opdracht niemand door te laten die zijn biljet niet af wilde geven. Wanneer iemand een biljet zou houden, zou een andere praam daarop af kunnen varen. Vandaar dus dat ze ingeleverd moesten worden. Hendrik Gerrits zou alle biljetten moeten bewaren en iedere maand afgeven bij rentmeester Samuel Seijtz. Aldus besloten 20/30 juni 1660.

Sommige boeren uit het kerspel Zuidwolde maakten gebruik van de wijk in het Kleine Veen, het Lageveen, om zo via het verlaat van dat Kleine veen op de Hooegeveensche Vaart te komen. En dat zonder het betalen van lastgeld. De Compagnie besloot op 10/20 juni 1662 dat ze dit via timmerman/verlaatsman Willem Bogaart zouden kunnen oplossen. Willem Bogaart kreeg de opdracht dat hij alleen maar schippers mocht doorlaten die een biljet hadden, dat ondertekend was door de veenmeester van de Heer van Echten. Die veenmeester beheerde ook het veen van de Van Echten in dat Kleine Veen. Op dat biljet zou moeten staan dat het bij de lading van de praam ging om turf uit het veen van de Heer van Echten. Willem zou al die ingenomen biljetten aan elkaar moeten rijgen en bewaren.

Het was steeds een drukke boel bij de verlaten, als er weer een vloot lag te wachten om door te kunnen varen. Bart Leijssenaar (1832-1927) vertelde in 1925 over de laatste vloten, die hij in zijn jonge jaren nog had meegemaakt⁷⁰: *“Wat het vloten varen aangaat weet ik bij overlevering dat het alleen gebeurde in de zomer met laag water. Dan moest er eerst een zeker gedeelte kleine pramen en schuiten bij elkaar zijn, men zeide bij toeren wel honderd en meer om te mogen varen. Voor de sluizen was dan een grote diepte waarin ze alle opgepakt bij elkaar konden liggen, en dan schutten ze al die scheepjes naar beneden. Dan was er zoveel water door dat schutten in dat pand gekomen, dat ze allen weer varen konden naar het andere sluisje, vanzelf moesten ze dan ook zolang wachten op elkaar. Hoe ze het echter met lege schepen maakten weet ik niet. Van leeg tegen laden opschutten was dan vanzelf geen sprake. Dat heb ik nog gekend met laag water. Dat vloten varen was toen een grote bende. De boeren waren huiverig voor de vloot. Koeien werden uitgemolken, aardappels gerooid, koemelksters gemolesteerd, groenten geroofd enz. enz. Dat kon vanzelf ook niet anders. 200 man bij elkaar, iedereen bracht zijn ondeugden mede.”* Tot zover Bart Leijssenaar.

8. De timmerman

De compagnie had ook een vaste timmerman. Mr. Gerrit van Benthem uit Hasselt maakte bestekken van verlaten, timmerde, herstelde, deed wat nodig was om de vaart in bedrijf te houden. We vinden zijn naam voor het eerst genoemd in de notulen van de compagnie van 22 oktober 1637. Hij zal niet vast op en rond het Hooegeveen aanwezig zijn geweest, maar kwam zijn werk doen als dat nodig was. Vanaf 1 mei 1644 had hij een vast contract voor zes jaar voor alle voorkomende onderhoudswerkzaamheden aan de verlaten, verlaatshuizen, pompen en bruggen die de compagnie moest onderhouden. Het contract werd opgenomen tussen de notulen van de compagnie. Vanaf 1650 was dit werk opgedragen aan Mr. Willem Cornelis Bogaart en zijn zoon. Op 13 mei 1650 werd als volgt met hem afgesproken:

1. Mr. Willem werd gehouden alle verlaten van de Compagnie goed te repareren en te onderhouden, dat had voorrang op ander werk. Daarvoor ontving hij in daghuur in de winter en de zomer 22 stuivers voor zichzelf en 14 stuivers voor zijn zoon.
2. De heren participanten zouden op hun kosten al het materiaal leveren dat voor die reparaties nodig was. Dat werd geschat op een bedrag van f 150,- en dat zou mr. Willem worden uitgekeerd. Verder kreeg hij een verlaat en een verlaatshuis toebedeeld. Voor het verlaatswerk ontving hij f 50,- per jaar.
3. De woning zou een werkplaats moeten hebben. Die zou op kosten van de Compagnie getimmerd worden.
4. Mr. Willem zou ook werkzaam zijn voor de heren participanten op hun particuliere bezittingen op het Hoogeveen. In dat geval zou hij 25 stuivers per dag ontvangen. Zijn zoon en zijn knechten zouden 14 stuivers per dag verdienen.
5. Mr. Willem zou iedere week bij de rentmeester langs gaan. Dan zou hij doorgeven waar hij de week daarvoor had gewerkt, wat hij daar precies had gedaan, voor welke participant hij had gewerkt en hoeveel geld hij van de Compagnie of een particuliere participant zou moeten ontvangen.

Onder het contract, tussen de notulen, vinden we ook de naam van Willem Cornelissen Boogaart, zoals hij zichzelf schreef. We gaan voorbij aan de vele opdrachten van teren, aanpassen van een verlaat, herstel, noem maar op. Een nieuw uitvoerig contract, gesloten op 27 mei 1651, staat vol met details over wat Mr. Willem allemaal zou moeten doen voor zijn geld. Ook dit contract staat weer tussen de notulen van de Compagnie. Hij gaat met het nieuwe contract over van daghuur naar aangenomen werk, voor de tijd van tien jaar, ingaande 1 juni 1651. Waar hij naar tevredenheid handelde, werd er geen woord aan hem gewijd. Waar iets niet goed ging, kreeg hij alle aandacht. De schouw van de vaart was een vast onderdeel van het werk van de vergaderende directeuren. Hoe kon het ook anders, als ze via Meppel naar het Hoogeveen kwamen was het als vanzelfsprekend langs de vaart, of door de vaart, toen er een trekschuit kwam. Op 20/30 juni 1660 werd ter vergadering geconstateerd dat mr. Willem Bogaart zijn werk niet goed deed. Hij bleef in gebreke bij het repareren van het houtwerk van vaart en verlaten. Er zou een ernstig gesprek volgen, waarbij mr. Willem te horen kreeg dat hij alles zo spoedig mogelijk zou moeten repareren. Bij de schouw was een lijstje gemaakt van wat er allemaal moest gebeuren. Die reparaties moesten geen enkele hinder geven bij de scheepvaart in de vaart. Alles moest dus gebeuren tussen de vloten door. En dat vanaf 20/30 juni 1660 tot aan augustus toe. Hij kreeg dus een ultimatum gesteld, want feitelijk werd gezegd: voor 1 augustus moet alles klaar zijn. Kwam het werk niet klaar, of niet tot tevredenheid, dan zou men het door een ander laten repareren op zijn kosten en zijn salaristermijnen die nog betaald moesten worden, die kon hij dan wel vergeten. Zolang er niet was gerepareerd zouden er ook geen termijnen meer worden betaald.

Hoe het precies is afgelopen, dat vertellen de notulen niet. Maar dat de samenwerking met Willem Bogaart zwaar onder druk stond, dat is wel duidelijk. Het contract met hem verliep in 1661 en het zou niet worden vernieuwd. Op 12 oktober 1660 ging de Compagnie namelijk een nieuw contract aan met een andere aannemer, Pieter Jans Hooft uit Amersfoort. Die kreeg bij zijn aangenomen werk ook het timmerwerk aan de verlaten, met ingang van 1 maart 1661. In mei 1661 bij het schouwen van de vaart gingen de directeuren ook nog eens weer met Willem in gesprek. Het staat in de notulen van 29 en 30 mei 1661 zo mooi aaneensluitend dat we ons kunnen voorstellen dat ze al controlerend met de verlaatsman/timmerman aan de praat zijn geweest, toen ze bij het Houten Wambuis kwamen. Zo heette het pand waar hij woonde⁷¹. Willem nam tijdens dat gesprek nog wat reparaties aan verlaten en verlaatshuizen aan, maar gaf ook aan geen langlopend contract meer te willen.

Op 10/20 juni 1662 noteerde de Compagnie dat Cornelis Bogaart in daghuur belast werd met het verlagen van de bovenste verlaatsdeuren van het bovenste verlaat. Dat zou negen duimen lager moeten worden. Het was het verlaat van Tijmen Arents, zo werd vermeld, waar op dat moment Pieter Jansen woonde. Met het bovenste verlaat bedoelde men in dit geval dus het verlaat bij Meppel. We zagen hiervoor al dat dit verlaat in 1660 onbemand was en het huis leeg stond. We zagen tevens dat Pieter Jans Hooft, aannemer voor het verbeteren van de vaart, een verlaatshuis en verlaatswerk werd beloofd. Hij is dus in het verlaatshuis bij Meppel getrokken. Maar we zien hier ook dat de zoon van Willem Bogaart de plaats van zijn vader in begon te nemen. Aanvankelijk was hij met zijn vader voor de Compagnie aan het werk, later kreeg hij zelf de contracten.



Het Bathingeschut bij Dwingeloo ondersteunde de boeren bij het opstuwen van het water van de Dwingelerstroom, zodat ze dit water konden gebruiken voor de landbouw. In 1989 werd een replica gebouwd. De windas en de balken waarop die windwas werd geplaatst waren ook aanwezig bij de Hoogeveense verlaten. Aan die windas hing een zware valdeur, die bij de replica niet aanwezig is. De onderbouw was in het schut van de Dwingelerstroom anders dan bij de verlaten van de Hoogeveense Vaart, anders konden er geen pramen door varen. Op de foto het gelijkende bovendeel.

Op de vergadering van 1 en 2 november 1662 besloot de Compagnie dat bij drie van de bovenste verlaten, in dit geval bij Hoogeveen en De Weide, het bovenwerk vernieuwd zou moeten worden. Men besloot een bekwaam timmerman naar het Stift Münster te zenden om daar goed hout te verwerven. Het werk werd uiteindelijk (14/24 mei 1663) toebedeeld aan mr. Willem Bogaart, zijn zoon Cornelis Bogaart en timmerman Roelof Mouring. Daarbij zou ook nog extra werk komen omdat sommige verlaatshuizen gerepareerd zouden moeten worden.

Verder moest de vaart op diverse plaatsen worden verdiept. De Hooegeveensche Vaart werd hiervoor droog gelegd. Op 22 juni 1663 stond de hele vaart droog. Dat werd 14 dagen van tevoren afgekondigd bij kerkespraak, in de kerken. Al het voorwerk werd natuurlijk al voor die 22^e juni gedaan, want men kon dan kant en klare deuren, windassen, palen, planken en balken plaatsen. Bij hun werkzaamheden moesten de timmerlieden de deuren van het bovenste verlaat zodanig maken, dat er gemakkelijk twee voet af gehaald kon worden. Het waterniveau op het Hooge Veen zelf zou namelijk twee voeten moeten dalen. Iedereen kreeg 3 jaar de tijd om de wijken en de vaarten te verdiepen. Daarna zou de 2 voet van het bovenste verlaat verwijderd worden, en zou dus het hele waterpijl blijvend gedaald zijn. Om ervoor te zorgen dat alles goed zou verlopen, zouden de directeuren 22 juni 1663 zelf als opzichters aanwezig zijn, lezen we in de notulen. Door het opgraven van de verlaten was de weg tussen Hooegeveen en Echten op veel plaatsen onbruikbaar geworden. Er moest extra zand op. De rekeningen van de timmerlieden en de smeden (spijkers en ander ijzerwerk) vielen blijkbaar flink tegen. De directeuren besloten 5/15 september 1663 dat de rentmeester 1/5^e van alle rekeningen niet uit moest betalen, totdat de gezamenlijke directeuren deze hadden gecontroleerd.

De eerste drie verlaten, vanaf Hooegeveen gerekend, waren in de zomer van 1663 dus helemaal vernieuwd. Op 25 juni/6 juli 1664 werd besloten om de andere verlaten één voor één te vernieuwen, ieder jaar één. Tussentijds zouden de verlaten waar nodig is gerepareerd worden. Er bleef dus werk voor een timmerman. Ook aan de verlaatshuizen. Waar een verlaatshuis helemaal op zijn eind was, zou hij opnieuw worden opgetrokken in steen. Vaart, verlaten en verlaatshuizen functioneerden op dat moment ongeveer 30 jaar. Dat was dus de termijn waarop het hout van veel verlaten helemaal af was. Dat was de tijd dat de in traditionele stijl opgetrokken woningen (hout, wanden van leem en vlechtwerk, rieten daken) eveneens hun taak hadden gedaan. De stenen woningen zullen daarna langer mee zijn gegaan. Na 30-40 jaar werd dus eigenlijk alles vernieuwd. Wetend dat de vaart in die tijd ook werd verbreed, kunnen we zeggen dat er na 30-40 jaar eigenlijk een nieuwe vaart lag.

Toen 3/13 juni 1665 werd geconstateerd dat er weer van alles gerepareerd moest worden, werd mr. Willem Bogaart weer ingeschakeld. Hij had dus weer vast werk bij de Compagnie. Het Jurriaans- en het Mullersverlaat moesten worden gerepareerd. De verlaten waren echter al zo slecht, dat reparatie niet voldoende zou zijn. Mr. Willem werd gevraagd een bestek te maken voor een nieuw verlaat. Hij zou het hout kunnen leveren en men zou zien of men met hem goeie afspraken zou kunnen maken over de bouw ervan. Blijkbaar was men na het maken van nieuwe verlaten in 1663 zeer tevreden over zijn werk. Mr. Willem kreeg ook opdracht het verlaatshuis van mr. Hendrik Schoemaker te verbouwen. Dat zou helemaal in steen opgetrokken worden. Het oude houten dak zou wel weer gebruikt moeten worden. Mr. Willem zou zien wat hij daaraan kon doen en verder was er in de notulen sprake van 'de metselaar'. Hoe heette die? Die metselaar zou ook aan het werk kunnen bij het Mullershuis, het huis bij Mullersverlaat. Het voor- of woonhuis van het Mullershuis zou in steen opgetrokken worden. De dragende delen bleven wel van hout. Het traditioneel met gebinten opgebouwd pand kreeg dus stenen wanden, maar hield wel zijn gebinten. Ritmeester Hendrik van Echten zou zorgen voor de benodigde steen. Er zou kalk besteld worden in Zwartsluis, zo gauw de metselaar door zou geven hoeveel daarvan nodig zou zijn.

Op 28 juni/6 juli 1666 kwamen de directeuren er achter dat het huis van mr. Hendrik Schoemaker nog steeds niet in steen opgetrokken was. Het besluit was slechts gedeeltelijk uitgevoerd, zo lezen we. Men besloot alsnog de helft van de woning in steen op te trekken. Blijkbaar was het slechts half gebeurd, het jaar daarvoor. Het vernieuwen van verlaten, wat

men mr. Willem had willen laten doen, was ook nog niet gebeurd. Dat kwam omdat de Bisschoppelijke troepen waren binnengevallen, zo lezen we. Het ging om de 1^e Münsterse Oorlog. Die bracht voor Drenthe veel angst en onrust, maar de schade bleef beperkt. Op 13/23 juni 1667 werden het Jurriaans- en het Mullersverlaat meegenomen in een akkoord met drie timmerlieden. Het Mullersverlaat lag bij de Echter korenmolen en het Jurriaansverlaat werd op dat moment beheerd door Marigie, Jurriaans weduwe. Het verlaat bij de korenmolen werd besteed aan Dirk Boukoij, meestertimmerman uit Medemblik voor f 1200,-,-. Daarvoor zou Dirk zelf zorgen voor het hout, ijzerwerk, spijkers, het spitwerk, droog houden (de vaart moest dus droog worden gelegd), en het loon van ondersteunende arbeiders. Het Jurriaansverlaat werd op dezelfde condities besteed aan mr. Reijnt te Laar en mr. Jan ten Tijne, beiden uit Twente, en mr. Cornelis Bogaart, timmerman in de Hoge Echter Venen, voor 1075,-,-.

De vernieuwing zou plaats gaan vinden in 1668. We vinden de verlaten terug op de vergadering van 8 mei 1668. Men besloot het water van de vaart op 1 juli Oude Stijl te laten lopen. Vervolgens konden de verlaten bij Marigie en de korenmolen van Echten worden vernieuwd. Er kwam steeds meer hout aan een verlaat. De diepte voor het verlaat werd 'de kolk' genoemd. Daarvan waren de wanden opgezet met zoden. De wallen stortten gemakkelijk in en het steeds weer opzetten van die wallen kostte veel zoden, veel tijd en arbeidsloon. De directeuren besloten 14/24 juni 1671 dat voortaan als een verlaat gerepareerd zou worden, dat zou gebeuren met goede grenen delen, behoorlijke palen en ankers, verankering in de omliggende grond.

We zien diverse personen terug in allerlei functies. Ook timmerman of verlaatsman was een nevenactiviteit, zoals eigenlijk alles wat men deed maar één van de bronnen van inkomsten was, zolang het duurde, en men daarnaast andere bestaansmogelijkheden in het oog hield. Timmerman was een nevenactiviteit. Men kon niet leven van de opdrachten die er kwamen, in een omgeving waarin mensen gewend waren zelf onderhoudswerkzaamheden aan de huizen te verrichten. Een verlaatsman kon niet leven van het laten passeren van de vloten. Het Houten Wambuis, waar Willem woonde, was een woning en een verlaat bij Echten. Daar woonde hij al in 1651. Toen hij op 27 mei van dat jaar een onderhoudscontract aanging als timmerman van de Hooogeveensche Vaart werd tussen de notulen genoteerd: *"tegenwoordig op de Echter Veensche Vaart wonende"*. In 1672 werd over hem geschreven in het haardstedenregister⁷². *"Mr. Willem Timmerman, verlaatsman, houdende enige koopmanschap en tapper, heeft verlaatstraktement, f 2,-,-."* Hij had dus vier bronnen van inkomsten.

9. De turfmeters

Dezelfde 2^e juli 1649 dat de directeuren van de Compagnie van 5000 Morgen constateerden dat de pramen veel te hoog met turf opgeladen werden, en daardoor de vaart werd beschadigd, werd besloten tot een uniform meetsysteem. Men besloot dat er alleen turf mocht worden afgevoerd die gemeten was met de stokmaat. Een stok was 8 voet, 45 stokken vormden een dagwerk, de hoeveelheid turf die aanvankelijk op een praam geladen werd. Een voet was 29,5 centimeter, zodat een stok 2,36 meter mat⁷³. Twee stokken samen vormden een roe. 600 roeden in het vierkant vormden een morgen. Wie zijn schip niet oplaadde volgens de stokmaat, mocht niet afvaren, voordat hij de hele lading opnieuw had opgebouwd volgens de stokmaat. De rentmeester kreeg als extra taak dat hij de pramen moest aanhouden die in gebreke waren gebleven. Johan van Echten nam op zich om een biljet te maken waarmee deze maatregel algemeen bekend zou worden gemaakt. Tijdens die vergadering van de 2^e juli werden ook de eerste turfmeters aangesteld. Dat waren mr. Jacobus van Overschie (dubbel

rentmeester), Marten Andries (veenmeester van de Hollanders), Reijndert Prijs en Peter La Court. Peter La Court en mr. Jacobus van Overschie waren ook opzichters van de vaart. Reijndert Prijs was voor de Hollanders turfmakelaar op hun turfmarkt in Zwartsluis⁷⁴. Al met al zien we nogal wat dubbelfuncties. De aanstelling van turfmeter was blijkbaar maar voor een jaar. Op 31 maart 1650 werd opnieuw gekeken wie dat jaar turfmeters zouden zijn. Peter La Court, mr. Jacobus van Overschie en Marten Andries kregen opnieuw de aanstelling. De vierde man werd dat jaar Hilbrand Olpsen.

Blijkbaar waren de veenbazen en de schippers hardleers. Op 27 mei 1651 moesten de directeuren nog weer bekrachtigen dat er echt alleen maar turf per stokmaat verkocht kon worden. De koper en de verkoper die zich daar niet aan zou houden, zouden vijf goudgulden boete krijgen. De turfmeters werden niet betaald door de compagnie, maar zouden betaald moeten worden door de eigenaren van de gemeten turf, zo werd die datum bekrachtigd. Dat was *'naar ouder gewoonte'*. De turfmeters van de stokmaat waren vanaf die 27^e mei Pieter La Court en Marten Andries, die de helft van het meetgeld zouden ontvangen, en de rentmeester van de Heer Van Echten, als administrateur van de metingen, die daarvoor de andere helft van het meetgeld ontving. Die laatste rentmeester was nog steeds Carst Peters.

Op 21/31 mei 1651 viel Carst Peters uit bij het opnieuw aanstellen van boekhouder en meter. Pieter La Court zou voortaan de boekhouder van het meten zijn en Marten Andries de feitelijke meter. De Heer van Echten zou spreken met de Zuidwolder Compagnie, want men was als Compagnie van 5000 Morgen van mening dat de metingen en de meters ook actief zouden moeten zijn op het gebied van Zuidwolde. Daarmee begon de Compagnie van 5000 Morgen dus bepalingen te maken, die buiten het eigen grondgebied om gingen, waarmee men zichzelf regulerend opstelde naar Zuidwolde toe.

Op 5 juli 1652 werd door de Compagnie ter vergadering vermeld dat het overleg met de Zuidwoldigers al wat had opgeleverd. De directeuren van beide compagnieën waren van mening dat alle afspraken die er waren moesten worden vastgelegd in een reglement. Toen dit werd geconstateerd heette Hendrik van Echten al geen luitenant meer, maar ritmeester. Hij was op dat moment een van de directeuren van de Compagnie van 5000 Morgen. In mei van dat jaar heette hij in de notulen nog luitenant. Hij was dus net bevorderd.

Na mei 1651 lezen we aanvankelijk niets meer over nieuwe turfmeters en boekhouders bij het turfmeten. Wel dat men de zaken continueerde. Het duo Pieter La Court en Marten Andries bleef het werk jarenlang gegund. Op 13/23 mei 1656 werd weer gezegd dat hun werd gecontinueerd, maar er staat ook een nieuwtje tussen. Pieter La Court was nog boekhouder van de turfmetingen en de metingen zelf stonden voor het jaar zelf op naam van Marten Andries en Jan Hendriks. Tussentijds is Jan Hendriks er dus al bij gekomen, maar welk jaar dat was, dat blijft in het ongewisse.

Op 25 juni 1656 kwamen de directeuren van de Compagnie met een compleet reglement over het graven van turf en het hanteren van verplichte methoden, in het meten en opzetten van turf. Dat reglement zou zowel voor de kant van de Compagnie als voor die van Zuidwolde moeten gelden. De stokmaat zou daarbij leidend zijn, zoals al zo vaak was gezegd. De meting was dan de basis voor de hoeveelheid turf die op een praam geladen zou worden en voor het lastgeld dat daarover zou worden betaald. Zo zien we dus de problematiek van hoe zo goed mogelijk gebruik te kunnen maken van een beperkte vaart, met relatief weinig water, richtinggevend worden voor het steken en meten van de turf zelf. De Compagnie van 5000 Morgen stelde die dag ook meters aan voor de Zuidwolder venen en praamladingen. Daar

zouden Marten Andries en Jan Hendriks ook moeten gaan meten. De boekhouder van die kant zou Jan Carsten moeten zijn. De samenwerking was goed op dat moment, zoals ook mag blijken uit het feit dat er een gezamenlijke publicatie werd opgesteld door de Compagnie van 5000 Morgen en de Zuidwolder Compagnie, over die stokmaat. Ook deze werd tussen de notulen opgenomen. Het werd een biljet, een gedrukt pamflet, verspreid onder de bevolking, en hoogst waarschijnlijk voorgelezen in de kerken van Hoogeveen en Zuidwolde. We lezen:

Publicatie van den turf bij stokmaat te verkopen.

Alzo bevonden wordt, bij den Heer van Echten en de Heren Hoofd Participanten van de Hoge Echter Venen en Zuidwolder Venen, dat in 't kopen en verkopen van den turf in voorzeide venen grote disordren zijn, de welke daaglijks hoe langer hoe meerder inkruipen, en de aanwassen tot merkelijke prejudici en schade, ja ruïne en bederf van hun luiden venen, en derhalve nodig gevonden hebben daarin te voorzien.

Zo is't dat zij voor allen en iegelijk die haar met kopen en verkopen van zijn bemoeiende hier mede laten waarschouwen dat voortaan in de voorzeide venen geenen turf meer met de voorzeide disordre in toekomende zal mogen verkocht worden. Maar zal den koop en verkoop geschieden bij de stokmaat, zullende den koper zowel als den verkoper gehouden zijn, zo het nodig bevonden wordt, zich wegens den koop bij ede te purgeren, op verbeurte zo wanneer contrarie zal bevonden worden geschied te zijn, voor den koper en verkoper elks 5 goldgulden, telkens paratelijk te betalen.

Welke voorschreven ordre zijn begin zal nemen met den nieuwen gemaakten turf van dezen jare 1656. En opdat niemand hiervan ignorantie zoude mogen pretenderen, wordt het voorzeide bij affictie van biljetten bekend gemaakt, opdat ieder zich hoede voor schade.

Actum in 't Hoogeveen den 15/25 juli a.o 1656

De stokmaat bleef nog vele vergaderingen naar voren komen. De schippers bleven proberen onder extra lastgeld weg te komen..... en de zo mooi begonnen samenwerking met de Zuidwolder Compagnie liep stuk. Dit bleek op de vergadering van 28 maart 1660. De aanleiding was een conflict tussen Johan van Echten als Heer van Echten en Echts-Hoogeveen, over de omvang van zijn jurisdictie. Hij was van mening dat de Zuidwolder venen daar ook onder vielen⁷⁵. Ten onrechte, zoals later hard kon worden gemaakt, maar de toon was gezet. De verveners van de Zuidwolder Compagnie, grond- en veeneigenaren in de marke van Steenberg en Ten Arlo, weigerden vervolgens de turfmeters nog toe te laten die de Compagnie van 5000 Morgen had aangesteld. Er werd al gemeten in het veld zelf, waar de turf lag te drogen. De eigen turfmeter van de Zuidwolder kant, Jan Hendriks, die mocht wel aan de slag. De boekhouder van het turfmeten was Jan Carsten, zelf ook participant in de Zuidwolder Compagnie. Die kon dus ook wel aan het werk. De turfmeters en de boekhouder van de Zuidwolder kant mochten niet meer in “'s Heeren Veld” aan het werk, zoals de tekst zo mooi zegt. Ze gingen niet meer opmeten in Echts-Hoogeveen, het gebied van de Compagnie van 5000 Morgen. Marten Andries was verlegen met de situatie, zo lezen we, want hij kon het werk niet alleen af. Johan van Echten was die 28^e maart 1660 niet zelf op de vergadering aanwezig. De heren participanten vergaderden “in 't Hoge Echter Veen”. Te denken is aan een vergadering in de rentmeesterswoning van de Hollandse Compagnie, tevens kantoor van de Compagnie van 5000 Morgen, vanwege de dubbele aanstelling van de rentmeester. Hun oplossing was het aanstellen van extra turfmeters. Drie veenmeesters kregen het voorstel om te komen praten om vervolgens samen een aanstelling te krijgen. Dat waren Marten Andries, Broer Oenen en Abel Oegges. Zo krijgen we ook zekerheid over de hoofdfunctie van de al vaker genoemde Broer Oenen. Hij was dus ook veenmeester. De veenmeesters kwamen langs en ze namen het aan. Ze zouden in dienst zijn tot het moment dat de directeuren samen met de Heer van Echten een nieuwe vergadering zouden houden.

Daarna zouden ze ook in dienst blijven, daar twijfelden de directeuren niet aan, maar het was even wachten op de officiële vergadering waarop ook de jaarrekening gepresenteerd zou worden. Dat was het moment van aanstelling van personeel.

9. De ordening van werkzaamheden van de werknemers in een reglement.

In 1626 was bij de verlening van het octrooi op de vervening van het Hoogeveen in het 8^e artikel geordonneerd dat Roelof van Echten een reglement ter advies aan Drost en Gedeputeerden voor moest leggen, die het dan ter bekrachtiging mee zouden nemen naar de Landdag. In dat reglement moest aangegeven worden hoe het onderhoud van de vaart, afvoer van de turf, en het schutten en sluiten van de verlaten geregeld zou zijn⁷⁶. Roelof van Echten heeft dat niet gedaan. De Compagnie van 5000 Morgen maakte vervolgens diverse richtlijnen, om vaart en waterwerken goed te kunnen beheren, maar liet deze niet toetsen door Ridderschap en Eigenerfden. We lazzen hiervoor dat op de vergadering van 5 juli 1652 aan de directeuren van de Compagnie werd gemeld dat de Zuidwolder Compagnie vroeg om een algemeen reglement op de vaart. Daarbij stonden de Zuidwolder participanten volledig in hun recht. Niet de Compagnie van 5000 Morgen was bevoegd hen regels op te leggen, het was het Drentse gezag dat daarin zou voorzien, op voordracht van en in overleg met alle betrokkenen. De Compagnie van 5000 Morgen ging hier niet op in, ondanks de in 1626 opgelegde verplichting.

Als in 1656 Johan van Echten ook nog zijn jurisdictie, zijn rechtspraak, aan de Zuidwolder Compagnie wil opleggen, is de samenwerking verstoord. De turfmeter van de Hollandse kant is niet meer welkom in de venen van Zuidwolde. Het is het begin van een lange rechtsgang. We kennen daarvan vele bladzijden dossier. Aanvankelijk ging het om de klacht bij Ridderschap en Eigenerfden dat de Compagnie van 5000 Morgen reglementeerde zonder tussenkomst van Drost en Gedeputeerden. Formeel ging het tussen de markegenoten van Steenbergen en Ten Arlo en de Heer van Echten, omdat de eersten de grondeigenaren waren van het gebied van de Zuidwolder Compagnie en de tweede in 1626 de opdracht had gekregen het reglement te verzorgen. De Heer van Echten, inmiddels Johan van Echten, was echter rondom de vaart inmiddels ingekapseld in het college van directeuren. Feitelijk ging het dus tussen de directeuren van de Zuidwolder Compagnie en die van de Compagnie van 5000 Morgen. Ridderschap en Eigenerfden stelden op 11 maart 1662 de Zuidwolder participanten in hun recht. Inmiddels was Johan van Echten overleden. De opdracht om voor een reglement te zorgen ging daardoor naar de mombers over de kinderen van Johan van Echten⁷⁷.

Zijn broer Ritmeester Hendrik van Echten was waarnemend Heer van Echten en een van de directeuren van de Compagnie van 5000 Morgen. In de praktijk waren het de directeuren van de Compagnie van 5000 Morgen die de regels maakten die in het reglement waren opgenomen. Het conceptreglement werd weer besproken met alle betrokken instanties, de directeuren waren ver weg, en Hendrik van Echten zal de spil zijn geweest waarover het overleg is gedraaid, als vertegenwoordiger van de mombers en als directeur. Tussen de mombers, de participanten van Hoogeveen en de markegenoten van Steenbergen en ten Arlo werd op 24 Februari 1664 een overeenkomst gesloten. Een reglement werd vastgesteld, waarin we veel herkennen wat hiervoor al werd besproken. Verder werd ook bepaald, dat de markegenoten van Steenbergen en ten Arlo een eigen reglement over hun venen, sloten, wijken, arbeiders en verkoop van turf, van Drost en Gedeputeerden zouden mogen vragen. Daarmee garandeerden de participanten van de Zuidwolder Compagnie de zeggenschap in de eigen venen. In de tussentijd waren alle bestaande problemen opnieuw boven water gehaald en werd er gezocht naar een totale regeling waarin al die zaken uit de wereld geholpen konden

worden. Zo werd door de Markegenoten van Steenberg en Ten Arlo aangedragen dat hun grond nog nooit was betaald en dat die grond nooit was overgedragen. De directeurs van de Compagnie van 5000 Morgen vertegenwoordigden een organisatie die zich baseerde op grondbezit, dat ze formeel nog steeds niet bezaten! Op 15 februari 1664 werd de stok gelegd, waarbij de markgenoten van Steenberg en Ten Arlo de stok legden en de directeurs van de Compagnie van 5000 Morgen deze opnamen⁷⁸. Vanaf dat moment waren die directeurs feitelijk ook rechtsgeldige onderhandelingspartners, en konden die op 24 februari het akkoord met de markegenoten over de andere zaken sluiten. Het Drentse recht was misschien niet zo ver uitgewerkt als dat van andere gewesten, maar het zat helder in elkaar en dit recht werd tot in de details gevolgd. Zo werd het reglement van 1664 rechtsgeldig. Oude en nieuwe richtlijn, beproefde formules en nieuwe oplossingen, gaven een beeld van het reilen en zeilen rondom de vaart⁷⁹:

Het reglement op de vaart van 1664

“Zo hebben dien volgens welgemelde momboirheren van de kinderen wijlen de Heer van Echten, en de gezamenlijke participanten, vertoonders in dezen geconcipieerd verscheiden pointen en ordonnantiën op het onderhouden van de vaart, afvoeren van de turf, schutten en sluiten van de verlaten, arbeidsloon van de arbeiders, verkopen van turf, gebruiken van peilbalken. En uit al dezelve pointen op de poenen en boeten op de contraventeurs geformeerd inconformiteit van het voorgemelde octrooi artikel 8, het navolgende reglement, om bij U Edele Mogenden gevisiteerd en geapprobeerd te worden, het welke zij vertoonders als nu exhiberen en inleveren.

I

Eerstelijk, dat geen op- en afvarende schippers zich zullen mogen verstouten enige verlaten haars gevallen te openen of te sluiten in weerwil van de verlaatslieden, die zulks is aanbevolen, bij de poene van tien goudgulden, boven de schade daardoor veroorzaakt.

II

Dat ook niemand enige damming, dat is stourbinge en kaden, waarmee het water in de vaart gehouden wordt, bij de Heer van Echten, en de gezamenlijke participanten gedaan maken, zal mogen doorstreken of vernielen bij de boete als voren, boven de generale straf tegen zodane overtreders bij U Edel Mogendens plakkaat van de 5^e september 1627 gestatueerd.

III

Dat schippers noch andere lieden in 't op- en afvaren van de vaart de verlaten niet zullen mogen beschadigen, bij poene van de gedane schade te repareren, en daarboven bij de boete van tien goudgulden.

IV

Dat geen schippers haar pramen aan tuinen, noch aan palen, nader als zes voeten van de vaart geslagen, zullen mogen hechten, bij de poene van zes stuivers boven de reparatie van de schade.

V

Dat alle schippers op- of afgaande haar pramen zodanig zullen moeten vastleggen en

verdelen, als men gevoeglijk de vaart kan gebruiken en voorbij varen, bij de poene van een goudgulden, bij iedere schipper telkens te verbeuren.

VI

Dat de schippers in 't laden geen turf in de grachten mogen laten vallen en wegdrijven, maar een boom moeten uitschieten, om de afgevalen turf weder te bergen, bij de poene van drie stuivers voor elke turf, zo in 't water wordt bevonden, te verbeuren.

VII

Dat geen schippers in 't doorvaren enig draaivonder mogen afschuiven zonder dezelve weer op haar plaats te leggen, bij de poene van een goudgulden, noch ook dezelve te beschadigen, bij de poene van een goudgulden boven de schade.

VIII

Dat de schippers de pramen over de peilbalk niet mogen trekken, maar zonder enigerhande geweld al drijvende daar over zullen moeten varen, zonder enige lasten of gereedschap van masten, roers, planken aan het een of 't ander verlaat op te leggen, en dan wederom afkomende in te nemen, maar dat zij met alle gereedschappen, daar mee zij tot Meppel willen varen, over de peilbalk zullen kunnen passeren, bij de poene van twee goudgulden.

IX

Dat die van het lage of kleine veen met haar lasten afkomende, niet dieper mogen laden als derdehalve voet, gelijk de andere schippers, bij gelijke poene als hiervoren op de overtreders van de peilbalk is gestatueerd.

X

Dat de schippers in gevolg van 't octrooi, al eer zij over de peilbalk zullen mogen varen, van iedere last zwarte turf die afgevoerd zal worden, zullen betalen zes stuivers, en van iedere last grauwe turf vier stuivers, en dat men tot dien einde in kas van kwestie over de grootte der pramen, dezelve door een onpartijdige zal mogen doen meten tot kosten van ongelijk, om het lastgeld daar naar te ontvangen, alles bij de boete van twee goudgulden, zo nochtans, dat de meting eens geschied zijnde, daarna niet wederom zal gedaan worden.

XI

Dat insgelijks ieder zal gehouden zijn te halen een biljet, en voor ieder biljet te betalen een stuiver, welk biljet zal moeten ter bestemder plaatse vertoond en overgeleverd worden, tot bewijs dat het lastgeld volkomenlijk betaald is, al mede bij de boete van twee goudgulden, welverstaande dat het biljet der Zuidwolder schepen of vrachten van de geconstitueerde van Zuidwolde gehaald zal mogen worden.

XII

Dat geen turf anders als bij stokmaat zal worden verkocht, bij de boete van vijf goudgulden, bij de koper en verkoper elk te verbeuren, en dat beide verkoper en koper in kas van suspicie

des verzocht zijnde, zich zullen moeten purgeren met ede geen turf verkocht of gekocht te hebben dan bij de stokmaat of de boete te betalen.

XIII

Dat tot dien zin alle turf door de bezworen meesters zal worden opgemeten, en door een boekhouder pertinentelijk te boek gebracht, genietende van 't dagwerk als de participanten met dezelve opmeters en boekhouder zullen kunnen accorderen.

XIV

Dat niemand ander lieden gereedschap noch materialen, als planken, vonders, kruiwagens en anders zal mogen verbrennen of gebruiken, bij poene van twee goudguldens te verbeuren bij degene, in wiens werk of land 't zelve bevonden wordt, ten ware hij de schuldige man wist aan te wijzen.

XV

Dat alle veenlieden haar wijken zullen voorzien met behoorlijke draaivonders, bij de poene van twee goudguldens.

XVI

Dat langs alle opgaande vaarten zal geslecht en schoon gehouden worden een pad van vier voeten breed, zonder dat het zelvige met turf of vuiligheid zal belegd mogen worden, of zoveel min of meerdere als na gelegenheid van tijd en plaats bij de Heeren vertoonderen nodig gevonden zal worden, blijvende nochtans die van Meppel en Oosterboer hierdoor ongeprejudiceerd ten aanzien van haar landen en wegen.

XVII

Dat geen arbeiders, schippers of iemand anders enig vuur, nadat zij uit haar werk gegaan zijn, op 't lege veld zullen laten leggen, maar haar werk verlatende, moeten uitblussen, bij de boete van twee goudguldens. Noch ook geen vuur op 't hoge veld brengen of gebruiken, (branden van boekweiten uitbezonderd) bij de boete van twee goudguldens boven de reparatie van de schade, dit alles voor de eerste reise, en voor de tweede reise dubbel.

XVIII

Dat al de voorzeide boeten zullen staan ter executie en profijt van de Heer van Echten. Dat U Edele Mogenden al deze punten en reglementen believen 't aggreëren, approberen en ratificeren, behoudelijk nochtans haar remonstranten recht, om na dezen van tijd tot tijd na gelegenheid van zaken, volgens 't geoctrooieerde deze nader met kennis en aggreatie van U Edele Mogenden te altereren, vermeederen en verminderen.

HOE ZAGEN DE PRAMEN ERUIT?

Er zijn geen afbeeldingen bekend van Hooogeveense turfpramen uit de 17^e eeuw. We moeten het doen met wat we weten uit latere jaren, of wat we weten van de scheepstypen in de

omliggende gebieden, in de verwachting dat we zo kunnen komen tot een geslaagde reconstructie. De praam is een van de oudst bekende scheepstypes en komt al voor in de Romeinse tijd. Met ‘praam’ doelt men oorspronkelijk op een relatief klein vaartuig, met een platte bodem, bedoeld voor ondiep water, dat wordt voortbewogen met een vaarboom, een lange ranke paal. Uitzonderingen hierop vormen de veel grotere 19^e en 20^e eeuwse pramen. Het woord ‘praam’ is dan ook afgeleid van het Latijnse ‘premere’. Dat staat voor dringen, drukken, knellen, persen, pressen. Een praam is feitelijk niet één scheepsvorm, maar een hele familie van op elkaar lijkende kleinere schepen. Het gevolg is dat we niet exact weten hoe de Hoogeveense pramen eruit zagen in de eerste helft van de 17^e eeuw.

Het enige wat we met zekerheid weten is dat ze aanvankelijk niet groter waren dan nodig was voor het vervoer van één dagwerk turf. Voor de hand liggend is dat ze sterk leken op de kleinere schepen met een gelijkende grootte, zoals die geschilderd werden op schilderijen uit het begin van de 17^e eeuw en zoals die nog gebruikt werden in het begin van de 20^e eeuw. We weten ook dat ze in 1658 al zo groot waren geworden dat er 1 ½ last turf op kon. We lazen het hiervoor, en we lazen ook dat de grootte in 1666 al was gegroeid tot 2 last. Het was in de periode dat de Hollandse Compagnie de eigen pramenvloot had verkocht en had besloten om geen gebruik meer te maken van een kleine vloot gehuurde pramen⁸⁰. Het centraal laten afvaren door de participanten van die compagnie was verleden tijd. De individuele participanten, zetschippers en vrij gevestigde schippers c.q. kleine verveners gebruikten dus deze ruimte door binnen het commerciële vervoer zoveel mogelijk turf op een praam te krijgen, op een groeiende praam, zolang die maar net door de vaart kon.



Uit een winterlandschap van Hendrik Avercamp (Toledo, Ohio, VS).

Voor een beeld van de 17^e eeuwse kleine binnenvaart in het oosten van het land kunnen we bijvoorbeeld terecht bij Hendrik Barents Avercamp (1585-1634), bijgenaamd “*De Stomme van Kampen*”. Hoewel zijn schilderijen geen exacte weergaven van de werkelijkheid hoeven

te zijn, zien we in zijn composities zoveel bekends uit de 17^e eeuw dat we mogen aannemen dat hij bij zijn beeld van de kleine binnenvaart de voorbeelden uit zijn naaste omgeving gebruikte. Het Toledo Museum of Art (Toledo, Ohio, VS) heeft van hem een schilderij van olieverf op hout, waarop we een winterlandschap op een Nederlandse rivier of een brede vaart aantreffen. Bijgaand een detail uit dit schilderij. We herkennen vaartuigen die we als verwanten kunnen beschouwen van de latere houten bok en de punter. Een van de vaartuigen ligt onder water, zoals kan gebeuren als het vaartuig in de herfstregens buiten ligt en niet op tijd wordt leeg geschept. We zien in de uit het water stekende punt van deze bok nog de vaarboom liggen.

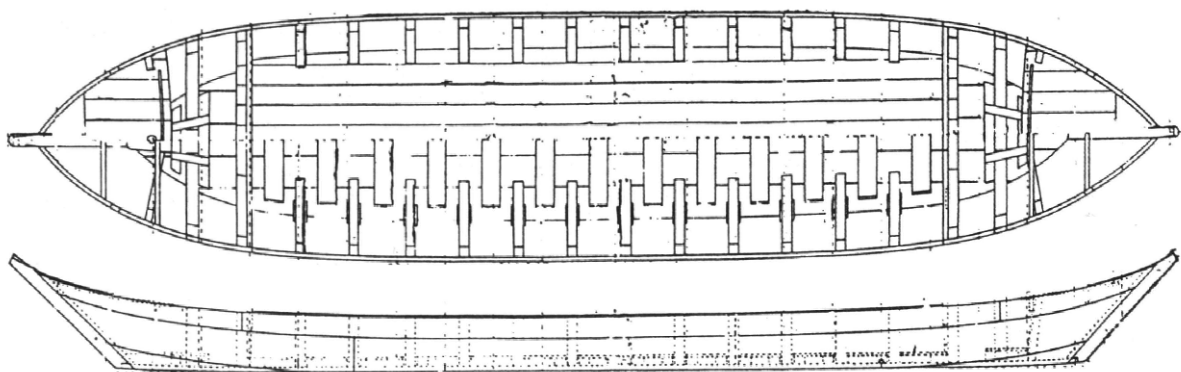
Het Rijksmuseum te Amsterdam heeft een schilderij uit 1608 (onder), waarop we de bok in volle glorie voor ons zien liggen. Vast in het ijs, dat wel, maar klaar om na de dooi weer een lading op zich te nemen. Links ervan zien we een puntertje, zoals dat nu nog in Giethoorn en omgeving rondvaart en in het verleden ook in Hogeveen voer.



We zien de laatste nazaten van de eerste houten Hogeveense pramen-familie op oude ansichtkaarten. Het gaat dan om de 'brandschuit' en de grote houten 'bok'. Beiden hadden ze een draagvermogen van plm. 10 ton, en vervoerden ze ongeveer een dagwerk. Met 'de brand' bedoelde men in Hogeveen en omstreken de turf die nodig was om de winter door te komen. Een brandschuit was dus een turfschuit. Het type kon blijven bestaan omdat het later ook nog uitermate geschikt was om in ondiepe wijken te varen. In de naam bleef de oorspronkelijke functie bewaard. De brandschuit was de turfschuit van de 17^e eeuw, al zal het type in de loop der eeuwen kleine wijzigingen hebben ondergaan. De bok was het vervoermiddel bij uitstek van de boeren en arbeiders met een boerenplaatsje in de buitengebieden van Hogeveen in de 19^e- en de 1^e helft van de 20^e eeuw. Aanvankelijk waren ze van hout, later van ijzer. We vinden dit type niet genoemd in het Hogeveen van de 17^e of de 18^e eeuw, maar dat wil niet zeggen dat het er toen niet was. Waarschijnlijk vielen ze onder de algemene benaming 'schuit'. De overeenkomst tussen de bok en de vaartuigen op de schilderijen van Hendrik Avercamp is zo groot, dat we kunnen aannemen dat ze ook in het 17^e eeuwse Drenthe werden gebruikt. Daar komt nog bij dat we een schilderij kennen uit het Veenkoloniaal Museum te Veendam, waarop turfpramen te zien zijn. Het is een schilderij van Mancadan waarop een 17^e eeuwse veenderij wordt uitgebeeld. Het schilderij wordt gedateerd op omstreeks 1650. Lucht en land gaan vaag in elkaar over, boven een landschap waarin alle toenmalige facetten van de verving een plaatsje hebben gekregen. Centraal in het midden, voor het landschap ver

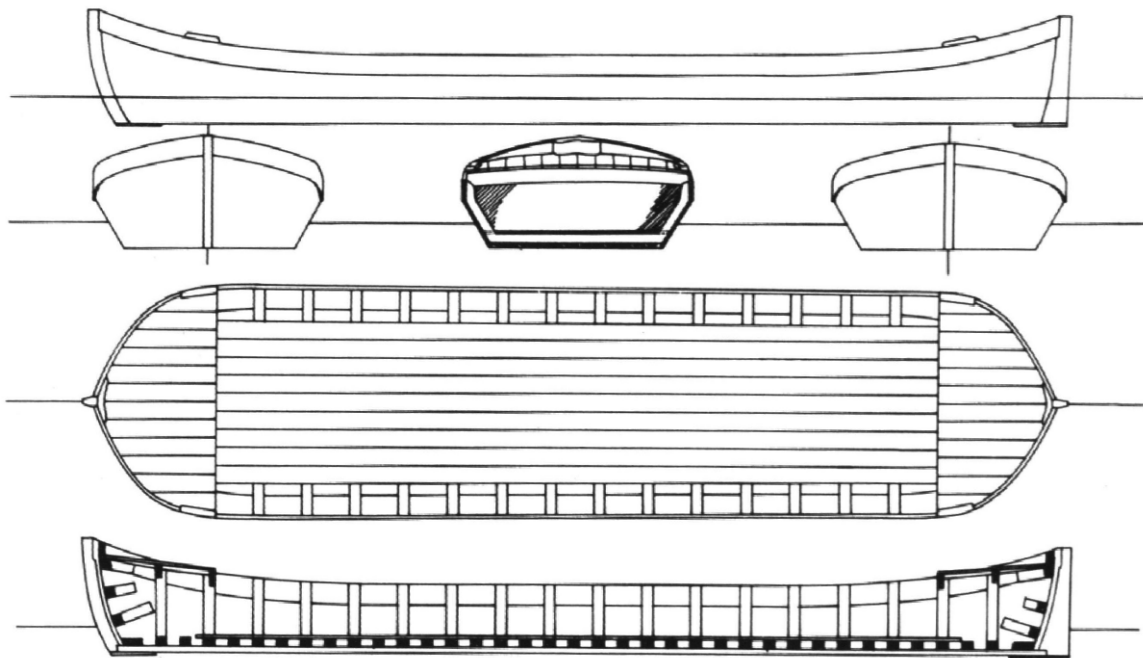
achteraan, zien we een herder over het veen trekken. Naar voren werkend zien we turfgravers aan het werk, wordt de turf in verschillende fasen gedroogd en opgestoekt, om uiteindelijk in kleine pramen geladen te worden. De pramen bevinden zich links en rechts van een centrale voorstelling van enkele groepjes werkers. Omdat zoveel facetten van de vervening in één afgewogen beeld gevat zijn is het niet waarschijnlijk dat hier een bestaande veenderij in beeld is gebracht. Waarschijnlijker is dat Mancadan met alle onderdelen van de veenderijen die hij leerde kennen een landschap combineerde, waarin ze allemaal een plekje kregen⁸¹. De pramen van het schilderij van Mancadan houden het midden tussen een brandschuit en een bok. Dichter bij de 17^e eeuwse turfpraam als met deze afbeeldingen kunnen we (nog?) niet komen. Het ging om pramen zonder mast, voortgeduwd door een boom. De praamschippers werden daardoor ook wel praamschuivers of schuitenschuivers genoemd. De schipper of schuiver kon op de praam zelf staan, maar kon ook op de kant staan en vanaf de kant met een boom het vaartuig over het water duwen.

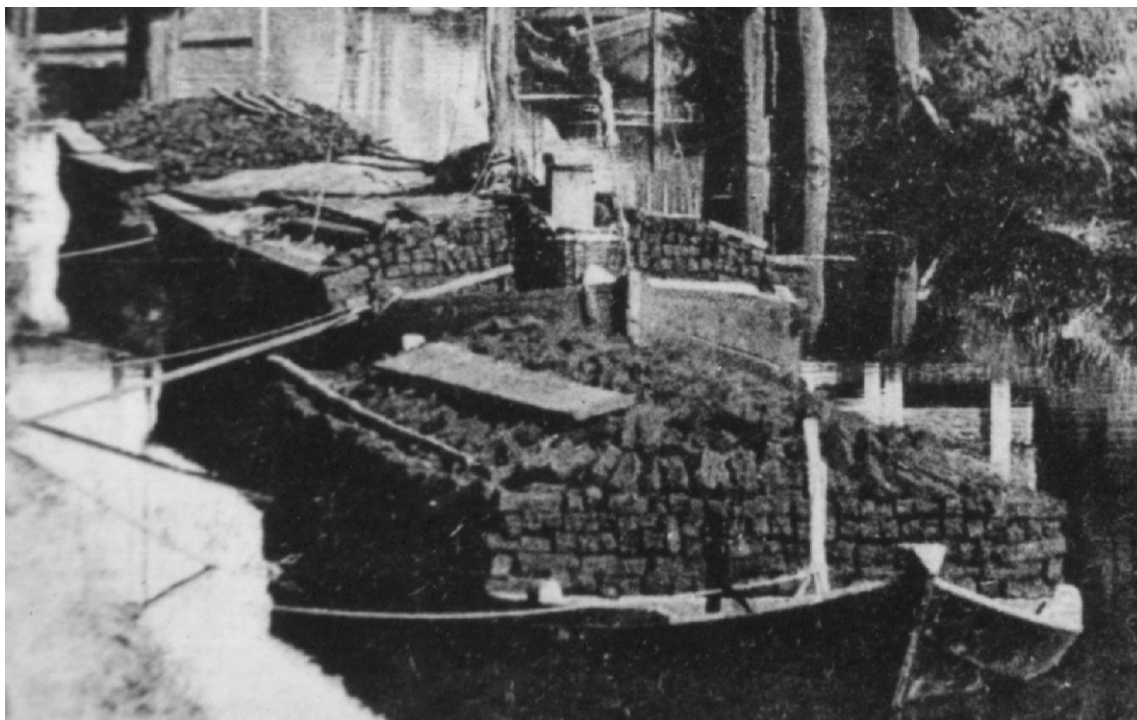
Een fragment uit het schilderij van Mancadan.



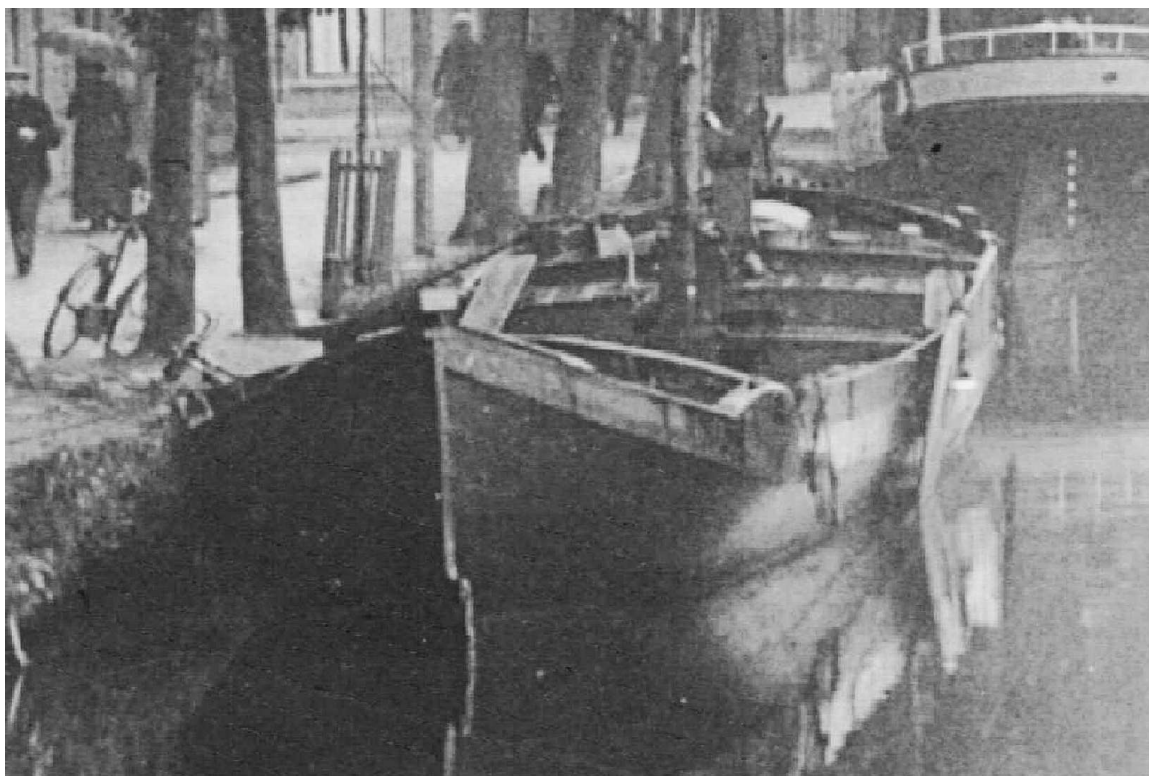
Een houten bok met een lengte van 12 meter en een breedte van 2 ½ meter. Eind 19^e eeuw werden de bokken in Hoogeveen voornamelijk nog vervaardigd van ijzer. Ze waren in gebruik tot de dempingen, na de Tweede Wereldoorlog. De laatsten werden vaak opgekocht door boeren uit Giethoorn en omstreken. Die waren er niet zo tevreden over, want de Hoogeveense bok was doorgaans wat kleiner dan wat ze gewend waren. De 20^e eeuwse Hoogeveense ijzeren bok mat doorgaans 8 ton. Een enkeling had een groter exemplaar van 10 ton. Sommige boeren hadden een bokje van 4 ton⁸².

*Een Hoogeveense brandschuit met een maximum laadvermogen van 10 ton,
een lengte van 11 en een breedte van 2,6 meter⁸³.*

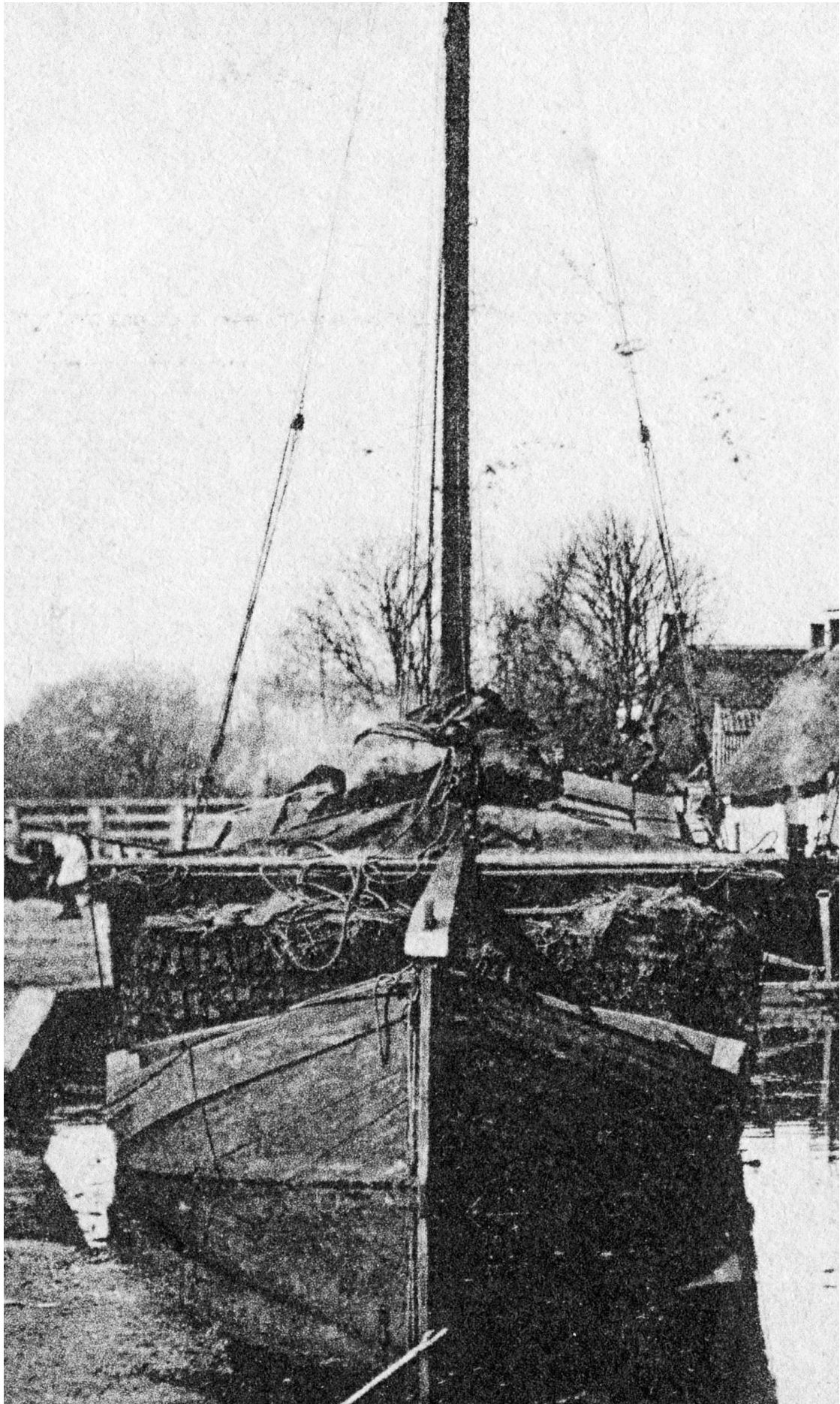


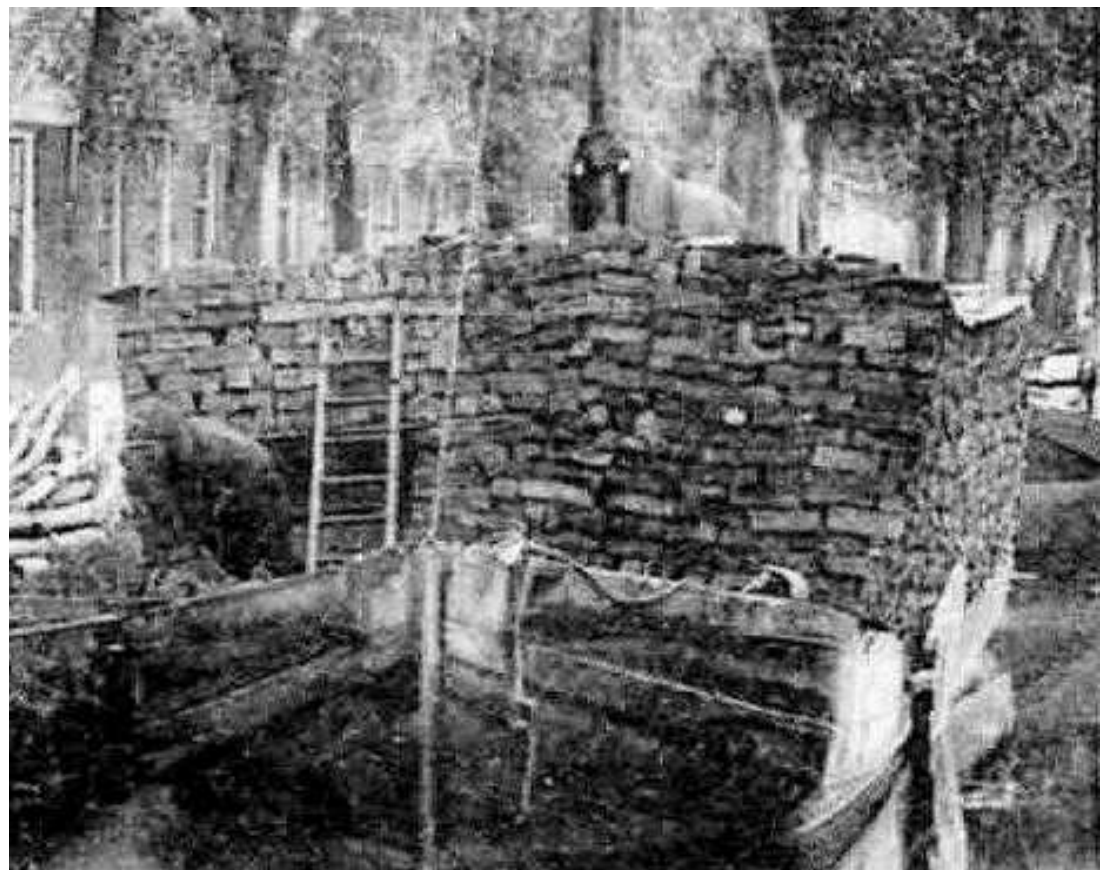


Twee turfschepen. Boven op de voorgrond een houten bok met turf. Onder een Hoogeveense praam. De bovenste heeft 1 dagwerk last, de onderste twee.



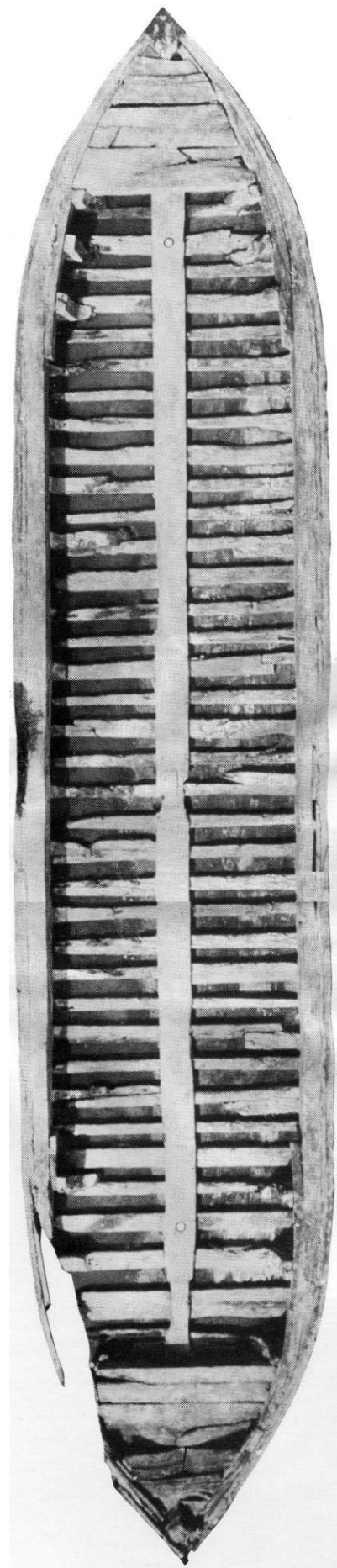
Twee dagwerk turf bleef de gangbare grootte tot 1851, zolang de oude Hoogeveense Vaart heeft gefunctioneerd. Deze pramen van twee dagwerk turf kregen een mast en een zeil, maar bleven ook nog wel voortgeduwd door een boom. Een Hoogeveense praam van twee dagwerk mat gemiddeld 15x2,10x1,27 meter. Het laadruim mat 30 kubieke meter terwijl er 50 kubieke meter als deklust opgestapeld kon worden. De pramen maten 20-25 ton. Op de volgende bladzijden pramen van twee dagwerk, een keer achter- en tweemaal vooraanzicht.

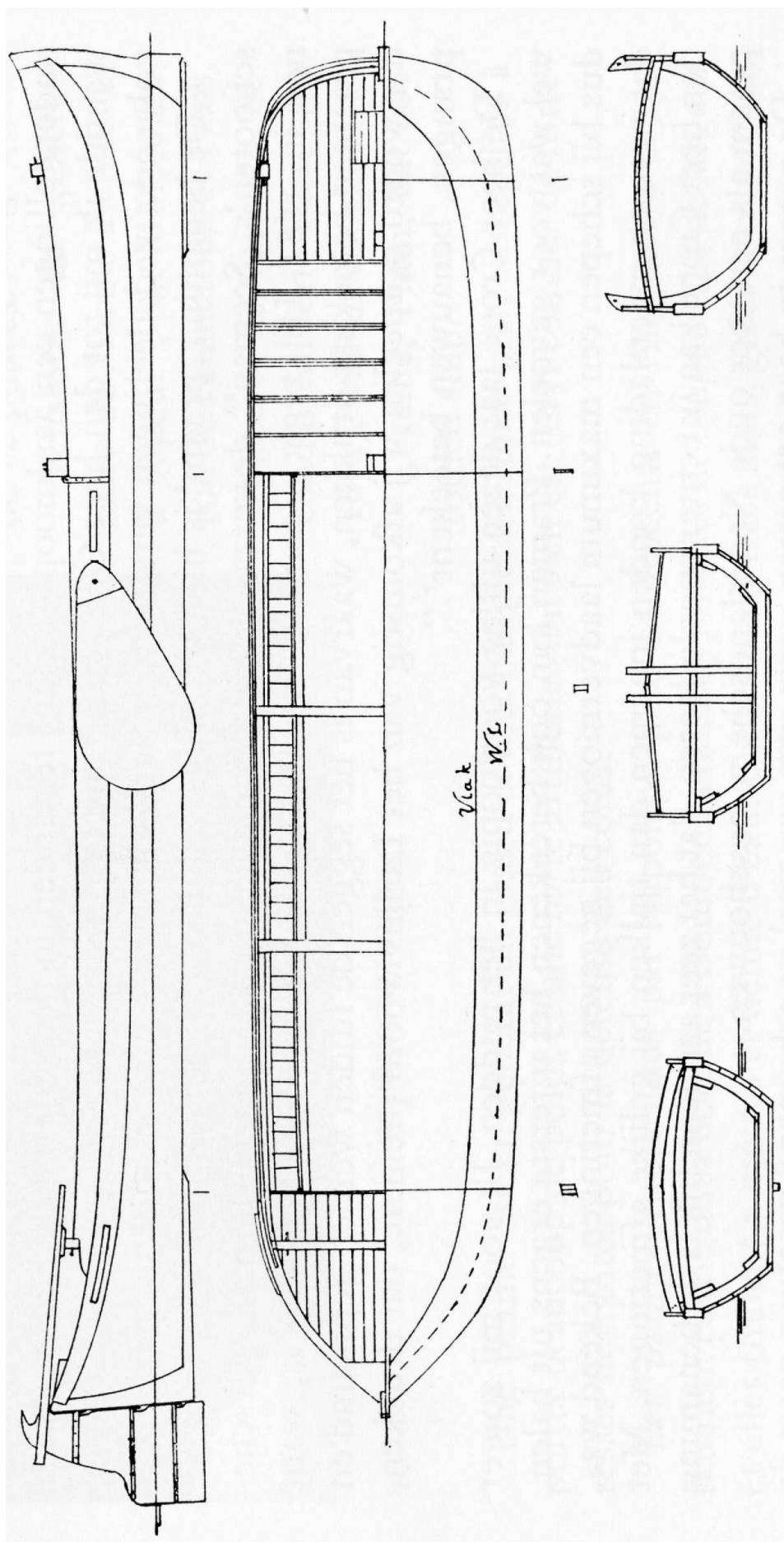




Er is nog een manier waarop we dichterbij de turfschuiten van de 17^e eeuw kunnen komen. Via de scheepsarcheologie. Bij het droogvallen van de IJsselmeerpolders kwamen veel en zeer verschillende scheepswrakken naar boven. Daaronder was ook een 17^e eeuwse werkschuit, gebruikt voor het vervoer van turf⁸⁴. Het schip is bekend geworden als de veenderijschuit van kavel B 51. Ongeveer 18 kilometer ten noordwesten van Harderwijk is op het eind van de 17^e eeuw een turfschip ten onder gegaan. In de toenmalige situatie stond er ongeveer 3,1 meter water op die plaats. Het schip werd in 1966 terug gevonden en in 1972 onderzocht. Het schip was rechtstandig gezonken en tijdens het onderzoek nog in goede staat. Het ging om een schip van eikenhout. De planken en balken werden onderling verbonden door houten pennen en spijkers. Het had geen mastgat, dus geen mast of zeil en werd voortgeduwd door middel van een boom. Er was ook geen roer, wat ook bij de schuiten op de Hoogeveense Vaart oudtijds zelden aanwezig was. We zien hiernaast een foto van het schip. Aan boord werden enkele voorwerpen gevonden. Een houten schep met een korte steel, waarschijnlijk gebruikt om te hopen, een grape (kookpotje), een test en een aardewerken deksel, fragmenten van een ketting en diverse glas- en aardewerkscherven waren de meest in het oog springende zaken. De lengte van voor tot achtersteven was 14,45 meter. De breedte was 2,98 meter. De diepte van het schip was 66 centimeter. In het ruim lag bij onderzoek nog een 6 centimeter dikke laag veen of turfresten tussen de inbouden, de balken op de bodem. Het schip bleek niet de enige van zijn soort te zijn geweest die was opgegraven. Ook voor 1945 bleek een dergelijk schip opgegraven te zijn, maar verdere gegevens ontbreken.

Het schip kon geladen en wel niet dieper dan twee voet in het water steken. Het zou dus zondermeer over de peilbalk kunnen varen. Bart Leijssenaar, in 1925 de laatste schipper die nog leefde van de oude vloten, gaf aan dat een praam in de Hoogeveense Vaart van voor 1850 niet groter kon zijn dan 13 voet, pakweg 3,8 meter. Dit vaartuig bleef binnen de breedte. Vanaf 1661 werd eraan gewerkt om de hele vaart overal minstens 32 voet breed te maken, zo lazen we. Dat is 9,44 meter. Twee van deze schuiten konden dus gemakkelijk naast elkaar in een vloot liggen, of elkaar passeren in de vaart, wat een standaardisatie aan de scheepvaart was. Door de platte bodem was droogliggen met lading geen probleem. We zullen nooit weten waar deze turfschuit precies werd gebruikt of waarom hij zover op zee terecht is gekomen. Wat we wel weten is dat deze turfschuit sterke overeenkomsten vertoont met de houten bok en de vaartuigen op de schilderijen van Hendrick Avercamp. Hij was geschikt voor Hoogeveen. Maar hij had ook ingezet kunnen worden bij Smilde of elders....





De Hoogevense praam is 1931 helemaal uitgetekend aan de hand van het laatste houten exemplaar dat op dat moment nog voer⁸⁵.

*Lang: 17.35 m
Breed: 3,52 m
Hol: 1.50 m
Diepgang leegvlot 0.40 m*

Inmiddels was het laadvermogen opgevoerd tot 32,5 ton.

DE EERSTE VEERSCHUITEN OP MEPPEL

Tussentijds kwam ook het eerste openbaar vervoer en vrachtvervoer naar Hogeveen op gang: de veerschuitten. De groeiende veenkolonie op het Hoge Veen had behoefte aan aangevoerde waren, terwijl de bevolking ook mogelijkheden nodig had om zaken vanaf het Hoge Veen af te voeren en een geregeld systeem daarvoor. Voor turf was alles geregeld, voor post, goederen en personen was dit nog niet gebeurd. Voor een geregelde doorgang van personen en goederen was de aansluiting op veerschuitten of een postkoets elders van belang. Daarvoor was het nodig dat er een veerschuit op vaste dagen en tijden vanaf het Hoge Veen 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 verklaring⁸⁶:

“Ik Jan van Echten Heer tot Echten en Hogeveen, mede gedeputeerde staat der Landschap Drenthe etc. consenteer mits dezen Sijtske Oeges dat hij alle weken des woensdags 's morgens met een veerschuit van 't Hoge Veen op Meppel mag varen, met alle zodanige afvarende goederen als hem de inwoners op 't Hoge Veen of van elders zouden mogen medegeven, en zo van gelijken des donderdags wederom van Meppel naar boven, en op dat gemelde Sijtske door de verlaten of de verlaatslieden geen verandering 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.”

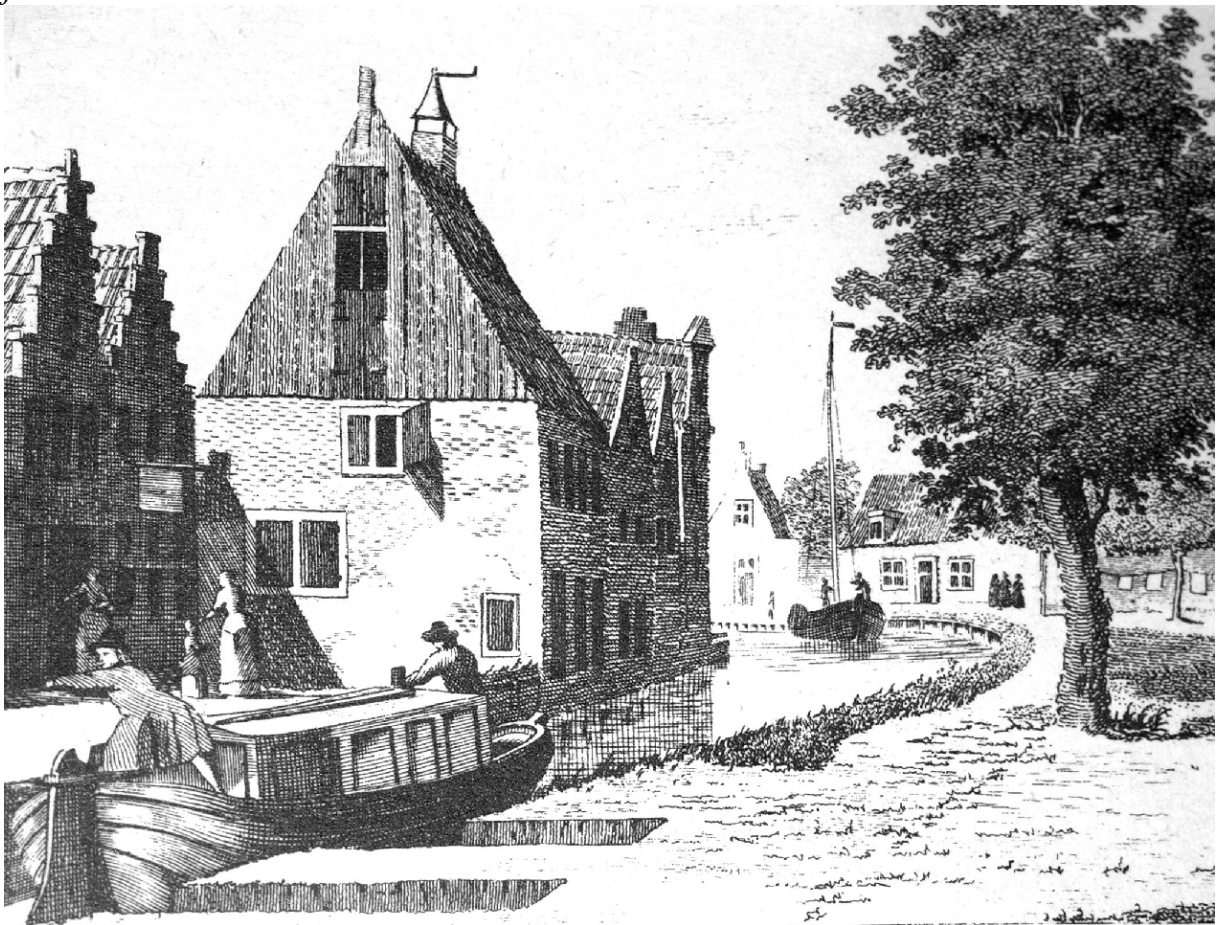
Nadat de veerdiensten van Sijtse Oeges tot stilstand waren gekomen was er sprake van ongeregelde veerschippers en veerschuitten, die op- en afvoeren als het hen uitkwam, ook als dat ten nadele was van de Hogeveense Vaart. In 1707 besloot Roelof van Echten II tot een nieuwe en uitvoeriger regeling. We lezen⁸⁷:

“Alzo sedert enige jaren deze en gene zich hebben laten employeren met veerschuitjes waren en koopmanschappen van en naar het Hoge Echts Veene op en af te varen, 't welk zich zelfs wel tot grote dienst van de ingezetenen was strekkende, maar geconsideerd dat daar de veelvuldige misbruiken en onordelijkheden bij deze veerschippers gecommitteerd 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 Echtsense 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 Echtsense 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.

- 1. 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.*
- 2. Zullen niet te min niet vermogen te schutten of door te varen, zonder kennis of consent der verlaatslieden bij de poene van twee goudgulden.*
- 3. 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.*

4. Doch bij abundantie van water of ingeval daardoor geen incommaditeit 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.
5. 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”



De aankomst van de Hoogeveense beurtschipper in Meppel, volgens een 18^e eeuwse prent.

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 was de weduwe van Jan Hendriks Gasten. 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 Neeltien 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 Hoogeveensche 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. Sijtse Oeges kreeg toestemming om eventueel alleen af te varen, ongehinderd, al moest alleen voor zijn veerschuit een pand aangepast worden.



Beurtschepen waren actief zolang er geen goede wegen waren. We zien hier de snikke van Noordscheschut en Nieuweroord in het Noordse Opgaande.

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 VAART IN EN ROND EEN VERWOESTENDE OORLOG

In het voorgaande hebben we de vaart leren kennen vanaf zijn prille begin. Het graven, het onderhouden, de functionarissen rondom de vaart, de schepen, ze kwamen voorbij. We konden dat doen tot in details, omdat er zoveel informatie bewaard is gebleven uit de periode 1632-1672. Daarna is wat we weten meer verbrokkeld. De notulen van de Compagnie van 5000 Morgen zijn minder gedetailleerd. Er werd niet ieder jaar meer vergaderd. De oorlog had de turfgraverij verstoord. Tijdens de Münsterse inval van 1672 was de vaart intact gebleven. Toen de troepen zich terug hadden getrokken, en er een nieuwe opmars dreigde, besloot het opperbevel van de troepen in Groningen dat tal van molens en verlaten vernield moesten worden. De molen op het Hoogeveen bleef intact, als een van de weinigen in Zuidwest-Drenthe, maar de vaart werd niet gespaard. In mei 1673 was majoor Sickinga twee dagen in Echten met 14 compagnieën ruitery en een luitenant met een eenheid dragonders. Ze vernielden de eerste vier verlaten, net voor het turfseizoen goed op gang kon komen. Dat waren dus verlaten die in de jaren daarvoor net helemaal waren vernieuwd. Hoe dan ook, voor de vijand geen turf, als die zou toeslaan, tenzij ze de turf per karrevracht af zouden voeren. Dat zou echter opmerkelijk langzamer gaan als met een praam. Het vernielen ging grondig, de verlaten werden in stukken geslagen. Los daarvan vernielden ze bruggen en molens.

In 1674 werden de verlaten weer opgebouwd. De situatie leek weer veilig. Het herstel van de verlaten heeft f 2492,4,- gekost. Er waren ook pramen vernield. De totale schade die Hoogeveen in rekening bracht aan arbeidsloon, vernielde verlaten en pramen, inkwartiering, wagenvrachten en bevoorrading voor de Republiek bedroef f 5976,-⁸⁸. We weten uit de notulen van de Compagnie van 5000 Morgen dat het herstel van de verlaten het werk was van mr. Willem Bogaart en zijn zoon Cornelis. Hun rekening werd pas gepresenteerd in april 1676. Willem Bogaart en zijn zoon gaven aan dat ze in 1671, 1672, 1674 en 1675 voor de Compagnie hadden gewerkt, voor onderhoud en herstel van vaart en verlaten. Willem diende een rekening in van 1027,10,12. Cornelis had er een van f 1895,14,12. Dat waren voor die tijd grote bedragen. Gedurende de oorlogsjaren hadden ze gedaan wat ze konden. In 1673 konden ze niets doen. Zo gauw de vijand geweken was, waren ze aan de slag gegaan om de verlaten te herstellen. De bedragen waren zo groot, dat het waarschijnlijk ook ging om geld van knechten en arbeiders, dat ze hen als aannemers nog moesten betalen. Cornelis Bogaart was aanwezig op het overleg van de hoofdparticipanten, in het Bentinckshuis te Hoogeveen, april 1676. Het gesprek kreeg voor hem een dramatische wending. Zowel hij als zijn vader zouden maar f 900,-,- betaald krijgen. Een kleinere rekening van f 71,1,0 zou afgedaan worden met f 64,-,-. Hier zien we de macht van de Compagnie en de onmacht van haar werknemers. Als Cornelis Bogaart niet akkoord was gegaan, hadden hij en zijn vader geen geld gekregen. Een rechtsgang zou ook geld kosten. En Roelof van Echten II, een van de hoofdparticipanten, was verwalter-Drost. Dat beloofde niet veel goeds. Ze slikten het aanbod.

Tussen de beide Münsterse oorlogen (1665 en 1672) kwam de turfgraverij goed tot bloei en was het aantal afvaarten groot. In 1672 ging het aanvankelijk nog goed, maar zo gauw de

oorlog los was gebroken was het helemaal mis. De afvaarten stagneerden, de handel lag stil. Het turfjaar 1673 ging helemaal verloren. Er kon een voorzichtige start worden gemaakt in 1674. Toen de verlaten hersteld waren kwam ook de totaal verarmde economie van het Hooge Veen weer op gang. We lezen het af aan het aantal pramen dat afvoer van het Hooge Veen⁸⁹:

1664: 1723	1669: 2934	1674: 758
1665: 2067	1670: 2010	1675: 2231
1666: 2456	1671: 3380	1676: 2124
1667: 2250	1672: 1053	1677: 2139
1668: 2908	1673: 0	

We vervolgen de notulen van de Compagnie van 5000 Morgen, voor indrukken uit de fase na de Münsterse oorlogen.

BLADEREND DOOR DE NOTULEN VAN DE COMPAGNIE VAN DE VAART

Vergadering 14/24 mei 1675, Compagnie van 5000 Morgen:

Er zou weer gepraat moeten worden met de Zuidwolder Compagnie, over het wegnemen van het verlat in hun vaart en het verwijderen van pompen. De Hooogeveensche Vaart eindigde bij Meppel en liep vervolgens door de stad. Men besloot in overleg te gaan met vertegenwoordigers van Meppel over het verleggen van die vaart. Het idee was om een nieuwe vaart om de stad heen te leggen. Die nieuwe vaart is toen niet doorgegaan. Mr. Cornelis Bogaart was op dat moment timmerman in vaste dienst. Met Sint Maarten 1675 zou hij ander werk moeten zoeken, want de Compagnie besloot de samenwerking op te zeggen. Er was een probleem met sommige kavels binnen de Compagnie, waarvan niet meer bekend was wie de eigenaar was. Doe kavels werden echter wel keer op keer belast met ommeslagen, die niet geïnd konden worden. Besloten werd deze kavels te verkopen en daarmee de schulden aan de Compagnie te betalen. Er werd nog gesproken over reparaties, ontstaan door de oorlog of door gebruik van de vaart. Wat nodig was om gerepareerd te worden, dat moest gerepareerd worden. Er werden weer nieuwe ommeslagen vastgesteld, per kavel te betalen belasting. Tot slot kreeg de Heer van Echten de opdracht het reglement van 1664 *'scherp en rigureuselijk'* uit te voeren. Daarmee gebeurde wat al zo vaak was gebeurd. De gezamenlijke directeuren stuurden de Heer van Echten aan om ter plekke in Drenthe werkzaamheden uit te voeren.

Vergadering 4/14 augustus 1675, Compagnie van 5000 Morgen:

Het gesprek begon over geld, ommeslagen en de schulden die de inmiddels overleden Ritmeester Hendrik van Echten nog had bij de Compagnie. Ook ten laste van de nieuwe Heer van Echten, Roelof II, waren er schulden. Roelof van Echten II, zoon van Johan van Echten, nam op zich, beloofde, dat alle schulden van het Huis te Echten en de erven Hendrik van Echten zouden worden voldaan. Er werd een stok achter de deur gezet. De schulden zouden met rente en al in vier termijnen moeten worden voldaan, ieder jaar een termijn. Er werd niet letterlijk verwezen naar de vorige vergadering, maar duidelijk was dat kavels die te zwaar belast bleven met ommeslagen publiekelijk zouden worden verkocht. Er moest nog steeds een accoord komen met de afgevaardigden van Meppel, want de doorvaart was nog steeds niet goed geregeld. Men was coulant naar timmerman mr. Cornelis Bogaart toe. Hij mocht namelijk nog een jaar aanblijven als verlaatsman en tussentijds ook de nodige werkzaamheden verrichten aan verlaten en verlaatshuizen. Blijkbaar was het niet gelukt een opvolger te vinden. Er zou voor f 300,- hout gekocht mogen worden, bedoeld om gebruikt te worden bij reparaties aan verlaten en verlaatshuizen. Dat zou opgeslagen worden in een schuur of als dat

niet kon op het erf van Frens Jans, opziener van de vaart. Die opziener was 20/30 maart 1671 als zodanig aangesteld en nog steeds in functie. De notulen werden ondertekend door Pieter van Maersche, Daniel de Dieu, Adriaan Schoonhoven en Johan van Nieuwenhoven. Ze hadden, zo kunnen we dus concluderen, de jonge Roelof van Echten II wel uitgenodigd voor overleg, maar die had nog niet als directeur meevergaderd. Het moest eerst tot een vergelijk komen tussen de Van Echts en de Compagnie.....

Vergadering 8/18 april 1676, Compagnie van 5000 Morgen:

De Compagnie bereidde zich voor op een compleet nieuwe doorstart, toen de oorlog op Nederlands grondgebied tot rust was gekomen. Op Europees niveau was hij nog gaande, maar dat was in 1676 geen belemmering voor het doen van zaken in de Republiek zelf. Alle hoofdparticipanten waren uitgenodigd om naar het Hooge Veen te komen. De eersten die om tafel gingen waren de weduwe van Hendrik Bentinck, die het Bentinckshuis op het Hooge Veen beschikbaar stelde voor dit overleg, Roelof van Echten II, Pieter van Maersche, Adriaan Schoonhoven, Daniel De Dieu, Johan van Nieuwenhoven en Abraham Calkoen. Er werden nog veel meer participanten verwacht, dus beslissingen werden er nog niet genomen. Voorgaande heren vervolgden hun overleg in de rentmeesterswoning van de Hollandse Compagnie. Er werd vervolgens aangeschoven door Cornelis Sinapius, Willem van Dashorst en Rutger de Beer. Er misten ook participanten, maar die hadden hier en daar derden gemachtigd. Abraham Calkoen was voogd over de kinderen van dominee Francius Gomar, en Johan van Nieuwenhoven vertegenwoordigde ook het bezit van Johan van Ravensteijn. We zien in de notulen nieuwe namen verschijnen. Oude namen keerden niet weer terug.

Er werd weer veel gesproken over geld, over de penningen die iedereen naar zijn quota had bij te dragen in de omme-slagen. De grondbelasting om de vaart te kunnen onderhouden. Er werd ook geklaagd over de schippers. Men was gewend om achteraf te betalen, zo lijkt het, en verscheidene schippers en andere personen, zowel die uit het gebied van de Compagnie als van anderen die de venen koloniseerden (Zuidwolder Compagnie?), betaalden traag of liepen lange tijd achter met betalen. Dat frustreerde en beschadigde de handel, want de verkopers hadden zo steeds te weinig geld voor nieuwe investeringen. Soms moest men jarenlang wachten en het kwam voor dat het helemaal onmogelijk was om de kooppenningen te innen. De participanten beloofden elkaar dat ze zelf anders zouden omgaan met geld, en altijd precies op de verschijningsdag hun omme-slagen zouden opbrengen en in handen stellen van de penningmeester c.q. rentmeester, ieder naar zijn quota. Wat mooi dat men zo begaan was met elkaar en het welzijn van de handel. Wat wrang dat op dezelfde vergadering timmerman Cornelis Bogaart en zijn oude vader Willem Bogaart rekeningen over een periode van vijf jaar inleverden, en dan ook nog werden afgescheept met een afgeknepen betaling. Cornelis kreeg maar de helft van wat hij in rekening had gebracht. Dat was precies waar de participanten over klaagden, wanneer het hen werd aangedaan. De hoofdparticipanten gingen die dag nog verder in het onderling afspraken maken over onderlinge betalingen dan ze ooit hadden gedaan. Geen omme-slagen betaald, dan zouden huizen, landen en turf binnen het gebied van de Compagnie mogen worden verkocht. Geen omme-slagen betaald, dan zou de turf voor de peilbalk aangehouden mogen worden, in beslag worden genomen en bij executie worden verkocht. Schippers die achterliepen met betalingen van turf, die zouden voortaan bij de peilbalk te horen krijgen dat hun praam in beslag genomen zou worden. Die zou eveneens bij executie verkocht worden. Dit alles volgens de methode van het Drentse Landrecht.

De wallen langs de vaart vroegen extra aandacht. De opziener van de vaart zou iedereen die er mest had opgeslagen, of andere materialen, moeten sommeren dat te verwijderen. Bleef men in gebreke, dan werd men beboet. De Kerkenkavel kwam ook ter sprake. Hoe zat dat met de

ommeslagen die daarover zouden moeten worden betaald? Zou dat de Heer van Echten niet moeten doen? Tot die vergadering was de Heer van Echten degene die de Kerkenkavel beheerde. De gezamenlijke directeurs trokken op deze vergadering het beheer van de inkomsten van de Kerkenkavel naar zich toe. Dit speelde in een tijd dat er volop klachten waren over de wijze waarop de Van Echten om waren gegaan met de kerk en de kerkelijke gelden⁹⁰. Cornelis Bogaart kreeg opnieuw een aanstelling als timmerman van vaart en verlaten, plus een aanstelling als verlaatsman van het 6^e verlaat. Dit alles voor de tijd van een jaar. Een troost, misschien een schrale troost, na de ongelukkige onderhandelingen over de rekeningen. Hij kreeg ook opdracht om een bestek te maken voor een 'stuitverlaat' ten zuiden van Meppel. Als er oostenwind stond, dan was er te weinig water in Meppel, tussen de Hooogeveensche Vaart en het Meppelerdiep. Met een stuitverlaat op Overijssels grondgebied hoopte men het water ervoor voldoende hoog te houden. Het bleef eerst bij plannen, maar die extra opdracht voor Cornelis Bogaart was ook weer meegenomen. Frens Jans kon doorgaan als opziener van de vaart. Opziener, verlaatslieden en schippers zouden zich getrouwelijk moeten gedragen en alles wat misging moest worden gemeld, anders werd er ingegrepen.

De gezamenlijke participanten kozen uit hun midden de directeurs voor dat jaar. Ze stelden nog een nieuwe omme slag vast. Tien stuivers per morgen, de eerste helft op te brengen op Sint Jan en de rest op Sint Maarten. Tot slot zou er weer met afgevaardigden van Meppel moeten worden gepraat. Er werd al jaren door de Meppelers twee stuivers doorvaartgeld per praam geïnd, met de belofte dat ze de vaart door en beneden Meppel zouden verdiepen. Dat gebeurde dus niet. Men zou gerechtelijke stappen gaan nemen om de afspraak over de 2 stuivers op te kunnen zeggen, zo gauw het stuitverlaat gezet zou zijn. De aanwezigen zetten hun handtekeningen onder de resoluties, de genotuleerde afspraken. We vinden daarbij ook de handtekening van Anna Elisabet van Haarsolte, de weduwe van Johan van Echten. In de aanhef werd ze niet genoemd, maar ze was blijkbaar wel aanwezig. In een aanhangsel lezen we nog een pijnlijke zaak. Er rustten nog grote schulden op de venen en gronden van de erven Hendrik Schaap, in leven Proost van Sint Marien te Utrecht. Het ging om f 2830, 8, 9. Er werden gerechtelijke stappen genomen. Of ze het geld nu kregen van de nieuwe eigenaren van de boedel of van degenen die de kooppenningen van de inmiddels verkochte goederen hadden gekregen, dat maakte niet uit, als schulte Engbert Steenbergen van Echten-Hooogeveen er maar voor kon zorgen dat ze als Compagnie het geld in ontvangst konden nemen. Aldus maakte de Compagnie van 5000 Morgen een doorstart na woelige tijden.

Vergadering 11/21 augustus 1677 en volgende dagen, Compagnie van 5000 Morgen:

Door het wegspoelen van het derde verlaat waren er problemen ontstaan. Er zou zo snel mogelijk gerepareerd moeten worden. Abraham Calkoen, de rentmeester, zou aan Cornelis Bogaart schriftelijke toestemming verstrekken om hout en spijkers in te kunnen kopen. Het geld zou hem 'voor zijn vertrek' worden terugbetaald. Waarschijnlijk bedoelde men dat Cornelis het geld terug zou krijgen, voordat Abraham Calkoen zou vertrekken. De vloot pramen die keer op keer door Meppel trok bracht daar nogal wat roering. Schulte en Volmachten van Meppel wilden ze een dag van te voren gewaarschuwd werden als er een vloot door de stad kwam. Zo niet, dan zouden ze volgens contract maatregelen nemen. Er werd weer een omme slag vastgesteld, zes stuivers per morgen. Dit om de reparaties aan vaart en verlaten op te vangen. De weduwe van Johan van Echten was op de vorige vergadering niet als directeur aangesteld, maar ze tekende deze notulen wel. Zo ging het ook met de weduwe Bentinck, Anna van Bloemendaal. De weduwen vertegenwoordigden de erven. Men vergaderde bij de weduwe Bentinck. Anna van Bloemendaal (1622-1685) en haar man Berend Bentinck (1597-1668) hadden een zoon Hans Willem Bentinck (1649-1709, *zie portret*). Hij was de vertrouweling van Prins Willem III van Oranje. Zoon Hans Willem was in 1677 naar

Engeland gestuurd om te onderhandelen over een huwelijk tussen de prins en Maria II van Engeland, de latere Queen Mary. Dat was belangrijker dan die vergadering op het Hooge Veen die hij zo moest missen.....



Vergadering 22 en 23 november 1678, Compagnie van 5000 Morgen:

Men vergaderde op 't Hooge Echter Veen, ten huize van de rentmeester Calkoen. Abraham Calkoen was rentmeester van zowel de Hollandse Compagnie en de Compagnie van 5000 Morgen, en hij had inmiddels een positie als hoofdparticipant verworven door het overnemen van de venen van Gomarus. Vooraf was de vergadering mondeling en per brief bekend gemaakt aan alle directeuren en participanten. De notulen werden slechts ondertekend door Drost Hendrik Bentinck, Adriaan Schoonhoven en Abraham Calkoen, dus veel opkomst was er niet. Vandaar dat er zo duidelijk in de aanhef geschreven zal zijn dat iedereen was uitgenodigd. De vaart was er slecht aan toe. Veel verlaten waren vervallen en er waren op veel plaatsen ondiepten ontstaan. Mr. Cornelis Bogaart zou ervoor zorgen dat het die winter niet nog erger

zou worden en kreeg toestemming materiaal aan te schaffen en de reparaties uit te voeren, op kosten van de kas bij de rentmeester. Mr. Cornelis werd tevens ermee belast op papier te zetten hoeveel hout hij nodig had om de zomer erop alle verlaten in orde te maken. De brief zou dan naar Hendrik Bentinck, Drost van Vollenhoven, directeur van de Compagnie, die vervolgens in Twente voor een redelijke prijs hout zou proberen aan te schaffen. Dat hout zou op zijn laatst in maart 1679 in Zwolle moeten worden geleverd. Daar konden de praamschippers van het Hooge Veen wel weer voor vervoer zorgen, moet de redenatie zijn geweest.

Er was al geprobeerd de ondiepten weg te werken. Frens Muller had daar zelfs al een rekening over gestuurd. Het ging om excessieve onkosten, zo lezen we, terwijl de vaart nog steeds onbruikbaar was. Frens Muller zou te horen krijgen dat zijn dienstverband per maart toekomende zou worden opgezegd. Het moet hier gaan om dezelfde persoon als Frens Jans, opziener van de vaart. Hij was ook identiek aan Frans Jans Mulder, verlaatsman in 1656 van het vierde verlaat. Vier veenmeesters zouden samen de functie onder zich verdelen en om de beurten de vaart insepcteren: Wopke Reijthes, Sijtse, Lijkle en Oeble Oegges. Ze ontvingen ieder f 52,-,- per jaar. Rutger, de zoon van Timen Peereboom, was al enige tijd balkmeester, zo lezen we. Hij kon dat blijven, mits hij er wel voor zou zorgen dat met het begin van de dag, en overdag zo snel het hem aangezegd zou worden, de praamschuivers geprest zouden worden. Het werkwoord 'pressen' staat letterlijk in de notulen. De duwers moesten geduwd worden. Blijkbaar had Rutger niet echt haast en de praamschuivers ook niet. Mr. Cornelis Bogaart zou als timmerman mogen blijven functioneren. Hij zou wekelijks zijn geld krijgen, net als de arbeiders die hij onder zich aan het werk had. Ook rentmeester Calkoen kon

aanblijven. De rekeningen konden nog niet gesloten worden, omdat er zoveel heren ontbraken. Dat werd uitgesteld tot mei 1679, in de verwachting dat een nieuwe vergadering meer mensen zou brengen. Opmerkelijk was dat veel van die schulden waren voorgeschoten door de Hollandse participanten. Drost Hendrik Bentinck deed het voorstel dat die Hollanders 8 % rente zouden krijgen. Dat werd aangenomen. Er was nog een bedrag van f 3562,- aan onbetaalde schulden, boven die andere schulden. In die schulden zat ook nog enig traktement. Salaris van werknemers was niet gegarandeerd, of kwam veel later dan verwacht, zo wordt ons duidelijk. Een omme slag van 8 stuivers per morgen zou lucht moeten geven. In mei zou een nieuwe omme slag opgelegd worden, om de schulden van de Hollanders te kunnen voldoen en om de vaart te kunnen onderhouden.

De drie directeuren die daar om tafel zaten, in de rentmeesterswoning van de Hollandse Compagnie, besloten dat voortaan weer ieder jaar op 1 mei vergaderd zou worden. Dat was de jaarvergadering, voor de rekening van de Compagnie, de omme slagen, het beleid over de vaart en de verlaten, de schouw van de vaart..... Niemand zou vooraf nog aangeschreven worden. De dag werd voor eens en altijd vastgesteld en iedereen kon zich daar naar reguleren. De aanwezigen zouden beslissingsbevoegdheid hebben over alle zaken en de niet aanwezigen zouden zich daar bij neer moeten leggen. Iedere hoofdparticipant zou daar een schrijven over krijgen. Abraham Calkoen hield bij wanneer hij een uittreksel van dit besluit had verzonden. 27 november, een brief aan Adriaan Schoonhovens en een kopie aan zijn veenmeesters. 3 december, een brief aan Van der Maersche. 7 december, een brief aan Johan van Nieuwenhoven, en een kopie aan zijn veenmeesters. 10 december, brief aan de Heer van Echten, en kopie aan de veenmeesters. Opmerkelijk: er werd vergaderd op het Hooge Veen, Adriaan Schoonhoven uit Holland was er wel, maar Roelof van Echten II was niet aanwezig. Een instructie aan de nieuwe opzieners van de vaart werd als bijlage aan de notulen toegevoegd. Ze zouden ook de vaart moeten verdiepen en de panden moeten verzorgen, naast het gebruikelijke werk van het begeleiden van de vloten. Ze hadden opzicht over zowel vaart als verlaten en verlaatshuizen. Als er wat mis was, moest het worden gemeld aan de Heer van Echten en de rentmeester van de Compagnie van 5000 Morgen, net als aan rentmeester Loman. Die vinden we hier voor het eerst genoemd. Hij was rentmeester van de familie Van Echten.

Vergadering 1/11 mei 1679, Compagnie van 5000 Morgen:

Het is maar één keer gelukt, zo'n vergadering op 1 mei, maar de boodschap was helder, we moeten in overleg, we kunnen niet wachten op wie er niet is, en die vergadering heeft dan ook alle punten weer recht getrokken die nodig waren. Drost Bentinck had het hout ingekocht, dat nodig was voor het herstellen van de verlaten. Dat zou die zomer gaan gebeuren. De vaart zou worden verdiept. Sinapius en Roelof van Echten II hadden inmiddels overleg gehad met vertegenwoordigers van Meppel. Die hadden beloofd de vaart door Meppel te laten verwijden en verdiepen, ook bij het Meppeler kerkhof, en ook de vaart ten zuiden van Meppel aldus aan te gaan pakken. De opzieners van de vaart mochten in functie blijven, op gelijke beloning. Wel moest er een nieuwe opzichter bij worden aangesteld, want Sijtze Oeges was inmiddels overleden. Zijn opvolger werd Rutger Alberts.

De naweeën van de Bisschoppelijke inval waren nog steeds te voelen. Het verkopen van de turf per dagwerk, volgens de stokmaat, was in onbruik geraakt. Dat maakte de handel minder goed overzichtelijk, net als de te innen lastgelden. De directeuren besloten dat dit weer helemaal volgens de oude genomen besluiten doorgevoerd moest worden. De Zuidwolder Compagnie zou daarover ook worden ingelicht. Het ging in met ingang van het graafseizoen van de nieuwe turf van 1679. Maar dan had je ook weer opmeters nodig. Turfmeters werden

op de noordkant, dus voor de Compagnie van 5000 Morgen, Wopke Reijtses en Reijner Reijnerts de Jonge. Rentmeester Loman zou daar de boekhouding van doen. Op de zuidkant, dus voor de Zuidwolder Compagnie, werden Oeble Oegges en Lijkles Oegges de opmeters en rentmeester Calkoen de boekhouder. Dit alles op beloning 'als voordezen'. Het stuivergeld in Meppel werd besproken, er was onduidelijkheid over het lastgeld van alles wat geen turf was, het zou worden uitgezocht door Roelof van Echten II om te zien of zijn voorouders daar wat over hadden afgesproken. Historisch onderzoek was ook toen niet vreemd. Roelof van Echten II had voordien al beloofd de ommeslagen van de Kerkenkavel te zullen betalen. Dat had hij nog steeds niet gedaan, maar hij zou het doen zonder dit nog langer te vertragen. Er was ook 2 morgen schoolveen, in 1660 ontstaan als gift van Ritmeester Hendrik van Echten, als tegenprestatie voor het feit dat hij turf uit een belendend stuk veen (10 morgen groot) mocht uitvaren via de Hoogeveensche Vaart. Dat veen lag in de Marke van Pesse, dus buiten de 5000 Morgen. Het geld van dat schoolveen was voor de school op het Hooge Veen. Het veen was net verkocht en de opbrengsten werden vermeld. Het schoolveen had f 1920,- opgebracht. De helft was gekocht door Geert Hermens Sargers, een kwart door Vaake Booijss en het laatste kwart door Ouble Ougges, de veenmeester. We vinden hem ook wel als Oeble Oeges, zoals we zoveel namen op diverse wijze geschreven vinden. Voor het komende jaar werden de directeurs vastgesteld. De ommeslag werd berekend, dat zou 15 stuivers per morgen worden. Was getekend: Roelof van Echten tot Echten, Hendrik Bentinck, Pieter van Maersche, A.E. van Haersolte, weduwe van Johan van Echten, Cornelius Sinapius, Adriaan Schoonhoven en Abraham Calkoen.



In de 18^e eeuw werden er in de buitengebieden van Hoogeveen drie schutten aangelegd. Dit keer niet voor de watervoorziening van de vaart, maar om het water achter de schutten zodanig op te stuwen dat er bevaarbare wijken ontstonden. Het waren de verlaten c.q. schutten in de Schutswijk, bij Veenlust (nu Coevorderstraatweg) en het Noordsche Schut. We kennen een afbeelding van Veenlust. In dat geval ging het om een schut met draaideuren. Dit vraagt om nader onderzoek.

Vergadering 24 mei 1680, Compagnie van 5000 Morgen:

Directeur Adriaan Schoonhoven was overleden tussen de vorige en deze vergadering. Ommeslagen, bekijken en afsluiten van de jaarrekening van de Compagnie, schouw, verdiepen van de vaart, mr. Cornelis Bogaart die als timmerman aanbleef, net als de rentmeester, de turfmeters en de boekhouders daarvan, overleg met de afgevaardigden van Meppel, al die zaken herhaalden zich. Wonderlijk genoeg herhaalde zich ook het punt van de Kerkenkavel. Roelof van Echten II verklaarde de directie daarover vanaf dat moment over te geven aan het hele college van directeuren. Maar dat had hij al vaker gedaan. Blijkbaar bleef hij zich er teveel mee bemoeien. Een nieuw punt: Beneden Jan Rutgers verlaat was een opening in de kade van de vaart gemaakt, waardoor Roelof Arents en Roelof Steenberghe uit het Lageveen konden uitvaren, buiten alle afspraken om. De nieuwe toevaart zou worden gedicht en de beide verveners zouden wettelijk worden aangezegd geen nieuwe opening te maken.

Vergadering 20/30 oktober 1681, Compagnie van 5000 Morgen:

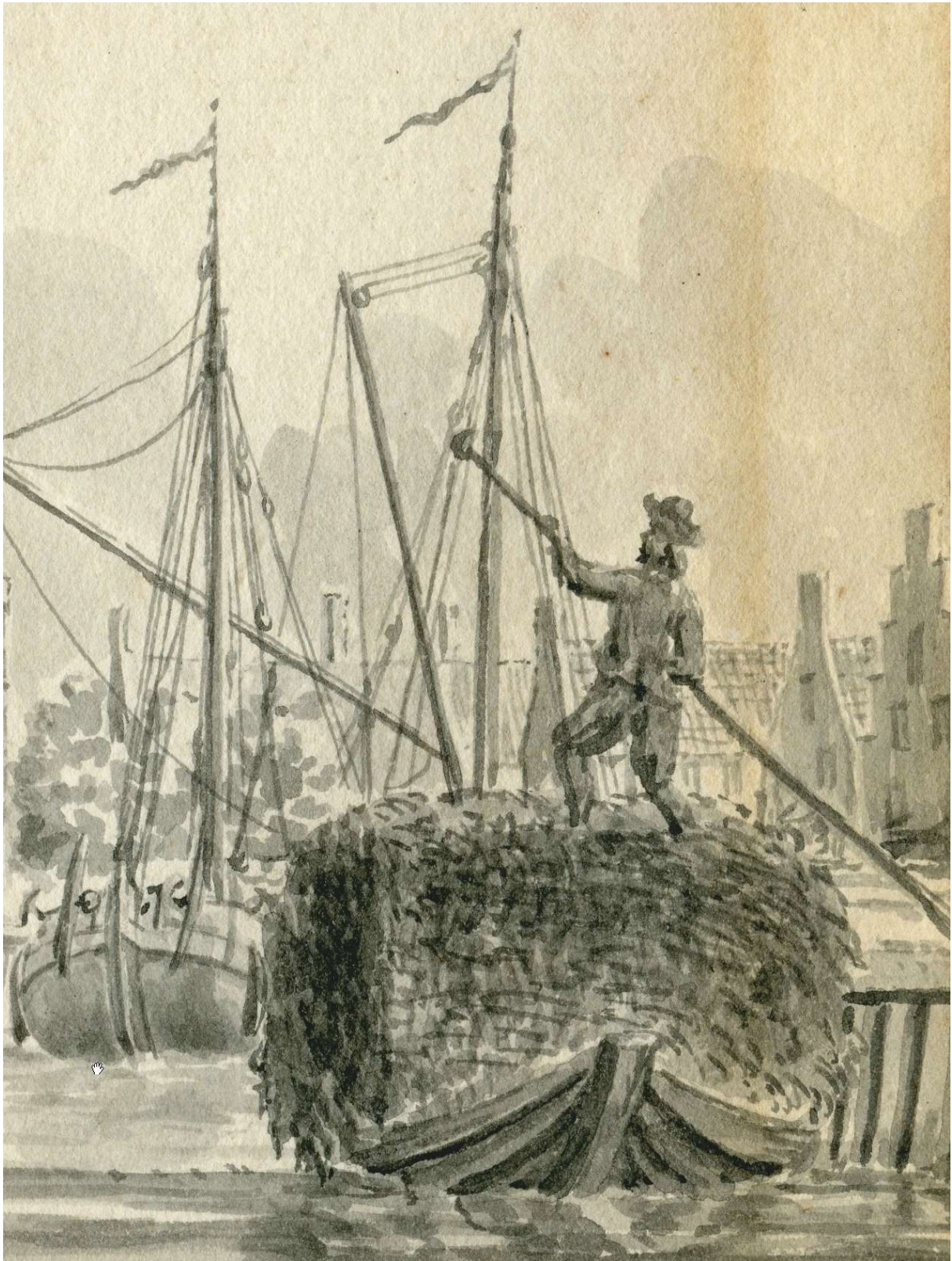
Bij uitzondering mocht ook Berent van Graas erbij zijn, namens de weduwe Schoonhoven. Bij uitzondering, want het was gebruikelijk dat iemand een andere participant machtigde als die er zelf niet bij kon zijn, en Berent was geen participant. Er werd vooral gesproken over de grote schuld van f 1110,15,8 die er nog was aan traktementsgelden bij de verlaatslieden en de opzieners. Rentmeester Calkoen leende de Compagnie een flinke som geld om alles recht te kunnen trekken. Dit tegen een flinke rente van 6%. Calkoen zei toe dit geld niet buiten de afgesproken aflossingstermijnen (drie jaar achter elkaar een deel) op te zullen eisen. Dit alles ondanks dat het Landrecht van Drenthe niet toestond dat er rente werd gevorderd zonder stoklegging. Verder lezen we welke participanten welke verlaatsluiden hun traktement zouden betalen, uit de nog te betalen ommeslagen.

Vergadering 11/21 mei 1682, Compagnie van 5000 Morgen:

Ommeslagen, de jaarrekening, mr. Cornelis Bogaart die vroeg om bij de aanbesteding van de vaart zowel het eerste als het tweede termijn van zijn geld te mogen ontvangen. Men zag even terug op directeur Johan van Nieuwenhoven, die in het voorgaande boekjaar was overleden. De heren sloten af met een besluit over de Kerkenkavel. Een besluit *“uit een zonderlinge goedheid en liefde tot de kerk, gemeente, en bevordering van dezelve, in de name der gezamenlijke participanten”*. Het besluit hield in dat over de Kerkenkavel alle achterstallige ommeslagen werden kwijtgescholden en er nooit weer nieuwe ommeslagen van gevraagd zouden worden. Het enige wat men daar tegenover stelde was.... de stoelen van de participanten in de kerk zouden *‘ten eeuwigen dage’* moeten blijven staan en mochten nooit worden belast. Alleen al die verplichting om 50 stoelen voor de hoofdpersistenten vrij te houden heeft nog 250 jaar gespreksstof gegeven⁹¹. Zo kabbelden de notulen verder. De vaart was de oorlog te boven. Iedere vergadering was vooral een herhaling van zetten. Pas in de 18^e eeuw was er weer volop nieuws. Maar dat is een ander verhaal. Net als de turfmarkt in Zwartsluis, waarover we hier ook niets kunnen vermelden. Die was van de Hollanders⁹².

DE SCHIPPERS

We kennen de vaart, de mensen die het functioneren van de vaart mogelijk maakten, de waterhuishouding, de pramen, maar nog niet de schippers. Als we bewoners van het Hooge Veem vermeld vinden⁹³, dan zullen daaronder tal van schippers zijn geweest. Er zijn pas lijsten met schippers bekend uit het einde van de 17^e eeuw. In 1693 waren er volgens de haardstedenregisters 93 praambezitters in Hoogeveen. Dat is wat anders als het totaal aantal



Zo ongeveer, zo moet het eruit hebben gezien, toen de Hoogeveense praamschuivers met hun brandschuiten aankwamen bij de turfmarkt in Zwartsluis, eind 17^e eeuw⁹⁴. We zien de schipper op de schuit met zijn 'boom' de kracht opvangen, zodat hij niet te hard tegen de kant komt. Op de achtergrond liggen de grotere schepen al klaar, waarmee de turf over de Zuiderzee gevaren kan worden. Als dat al de bestemming zal worden. Heel wat turf ging de Ijssel op, richting steenfabrieken.

schippers. Sommige mensen hadden meerdere pramen, anderen voeren wel op het Hooge Veen, maar woonden er niet. Om te weten wie de schippers waren kunnen we terecht bij de lastgeldregisters. Dat van 1693 is het oudste register dat bewaard is gebleven. Over heel 1693 vinden we daarin 2853 scheepsladingen vermeld⁹⁵. We vinden 16 maal een datum vermeld waarop de schippers hun lading aan konden geven en vervolgens een biljet ontvingen om te laten zien bij de peilbalk en bij tussentijdse controles. Dat maakt gemiddeld 178 pramen per vloot. De inschrijfdata waren:

3 februari	30 mei	18 september
7 maart	24 juni	7 oktober
14 maart	8 juli	14 oktober
5 april	26 juli	27 oktober
19 april	10 augustus	
15 mei	31 augustus	

Diverse namen komen we keer op keer tegen in de afvaartregisters. We concentreren ons op de eerste vloot van dat jaar. De schippers van dat moment geven een mooie indruk van de schippers van het dorp op het Hooge Veen. Op 3 februari stonden schippers voor de administrateur van het lastgeld, en betaalden voor een praam vol zwarte turf (z) acht stuivers of grauwe turf (g) twaalf stuivers. We zien in volgorde van noteren de volgende schippers passeren:

Wolter Jans g	Lamert Wolters z	Wijmer Bartels g
Wijgger Jans g	Jan Jonckers z	Evert Wolters g
Wolter Arents g	Jan Geerts g	Harmen Smant g
Hendrick Arents g	Seijne Alberts z	Pieter Pieters g
Jan Eijlerts z	Jan Kuijck z	Alert Koerts g
Wijgger Jans Smant g	Jan Pot g	Hendrick Koerts g
Arent Schuijrinck z	Hendrick Alberts z	Hendrick Hoeijer z
Reijnt Koenders z	Gomes Martens z	Geert Hendricks z
Geert Goetkoop z	Hendrick Roelefs z	Hendrick Hessels z
Jacoob Luggers g		Jan Alberts z
Hendrick Klinckijn z	Hendrick Alberts g	Henneman Alberts g
Miggeel Jacoobs z	Hilbert Jacoobs z	Pieter Harmens g
Jan Koenders z	Koop Klaes z	Arend Tijmens z
Egbert Wolters z	Abram Harms g	Harmen Hendricks g
Lense Egberts G	Jacoob Vreericks	Braen Ael z
Jan Jacoobs z	Roelef Lamerts g	Hendrick Alberts z
Jacoob Sanders g	Jan Jans Hulst z	Sijmen Alberts z
Marten boonen z	Luijckes Jans z	Roelef Gerreijts g
Bartelt Egberts z	Harmen Klunder z	Bartelt Roelefs z
	Faecke Booeijs z	
Hendrick Bellert z	Klaas Hochtijnck z	Albert Hendricks z
Jacoob Hendricks z	Egbert Jans z	Lentse Hendricks z
Derck Hermes g	Geert Alberts z	Jacob Assijs g
Frens Wolters z	Klaes Jans z	Roelef Jans z
Geijs Alberts g	Jan Klaes g	Roelef Arents z
Jacoob Miggeels g	Goosen Jans z	Hendrick Geerts g
Jan Jacoobs g	Hendrick Vreericks z	Wijgger Wijggers g
Pieter Jans z	Jan Jacoobs z	Arent Saeijer z
Geert Geerts z	Hans Hendricks z	Sijmen Jans z
Arent Jans g	Andries Hendricks z	Jan Seijnen z
Jannes Jans z		Roelef Roelefs z

Klaes Hermes z
 Klaes Wilms z
 Klaes Hendricks z
 Hendrick Hendricks z
 Jan Geerts z
 Jacob Geerts z
 Jan Luggerts z
 Jan Huls z
 Jan Jansen Wuest z

Lense Volckers z
 Hendrick Harms z
 Wolter Harms z
 Jannes Goovers z
 Hendrick Jans g
 Jacob Hagen z
 Jan Brouz z
 Jan Otrten z
 Sijmen jans z
 Hendrick Faecken g
 Lambert Jans z
 Jan Vreericks z
 Roelef Pouwels z
 Klaes Lensen z
 Kneeleijs Broers z
 Wolter Jans z
 Koop Jans z
 Roelef Geerts z
 Jan Dercks g
 Broer Volckers z

Roelef Willems g
 Egbert Jans z
 Egbert Hendricks z

Hendrick Willems z
 Pieter Hendricks z
 Tijdoores Goovers z
 Harmen Wijggers z
 Wolter Harms g
 Wolter Kiers z
 Leffert Roelefs z
 Jan Arents z
 Wijgger Hendricks g
 Roelef Kromholt z
 Jan Beerents g
 Jan Hartman z
 Evert Harems z
 Koop Jans g
 Egbert Jans z
 Jan Jacobs s

Bouwer Jans z
 Anderies Boelen z
 Jan Beerents z
 Hendrick Jans z
 Geerijt Jans z
 Willem Hendricks g
 Gerreijt Roelefs g
 Luijckes Harms g
 Heijne Harms z
 Emmerick Everts g
 Roelef Alberts g
 Nicke Arents z
 Kier Roelefs g
 Hendrick Jans g
 Albert Jans g
 Jan Botter g
 Wolter Egberts z

Jan Egberts z
 Goosen Egberts g
 Pieter Gerbrants z

Rutger Jans z
 Hendrick Jans z
 Albert Jacobs z
 Hendrick Toomes z
 Arent Jans z
 Alber Everts z
 Jan Everts z
 Albert Egbertes z
 Klaes Schuijrinck g
 Jan Jans g
 Jan Arents g
 Jan Bartels g
 Alert Lamerts z
 Jan Harms g
 Beerent Jacobs z
 Lamert Harms z
 Hendrick Wolters z
 Hermen Hendricks g
 Klaes Prins g
 Jan Klaes g

Hendrick Lamerts z
 Luijckes Gerreijts z
 Luijckes Assen z
 Hulst ½ g

184 schippers met 184
 pramen.
 Totale inkomsten: f 97,12,-

Andere jaren voer men veel langer door. Men voer soms zelfs nog tussen Kerst en Oud- en Nieuwjaar. Een kleine vloot van 18 schippers liet zich op 27 december 1708 inschrijven. Hun namen:

Lense Volckers
 Jan Lensen
 Hendrik Albers
 Welmer Gerris
 Hendrik Hendrik
 Lense Hendrik

Hendrik Frerik
 Hendrik Kaats
 Jan Seijnen
 Roelof Egbers
 Wyllim Egbers
 Claas Geers

Jan Duerks
 Klaas Gosens
 Tonijs Martens
 Jan Wolters
 Petter Hendrik Kline
 Jan Garsten

De winter van 1693 op 1694 was een extreem koude winter. Bij vorst kon men niet varen, zelfs al zou men de vaart open weten te houden, want dan waren de verlaten bevroren en raakten gemakkelijk beschadigd. Dat zal de reden zijn geweest dat men in 1693 na de terugkeer van de vloot van 27 oktober niet meer afvoer. Als de vorst eenmaal greep had gekregen op het water, dan was het vele water in Hoogeveen en omstreken zoals we het oosten van ons land kennen van de schilderijen van Hendrick Avercamp.



Hendrick Avercamp. Ijsvermaak.



Er is vrijwel niets meer wat nog concreet herinnert aan de Compagnie van 5000 Morgen. Een van die zeldzame laatste relieken is de grafsteen van Jan Gerrits Zwiggelaar, bij het baarhuisje op de begraafplaats van Hollandscheveld. De typeringen 'hoofd'- en 'mede' directeuren vinden we niet in de 17^e eeuwse notulen terug. In 1910 verklaarden de mededirecteuren onder ede dat ze zichzelf hadden aangemeld, niet benoemd dus door de hoofdparticipanten, maar bij stemming geaccepteerd door de andere directeuren, en dat ze eigenlijk niet eens wisten wie allemaal hoofdparticipanten waren. Alleen Bremer dacht zeker te weten dat hij wel meer dan 100 morgen bezat. De beeldvorming die is uitgegaan van deze laatste jaren van de Compagnie van 5000 Morgen is overheersend aanwezig in de doorsnee publicaties. De beeldvorming die we krijgen uit de 17^e eeuwse notulen is daarvan nogal afwijkend. Dit alles vraagt om nieuw onderzoek, waarbij de periode van 1851 tot de opheffing van de Compagnie centraal kan worden gesteld.



Ook het Compagnieshuis herinnerde aan de Compagnie van 5000 Morgen. Vandaar dat nieuwbouw van het gemeentehuis ook die naam heeft gekregen. Het Compagnieshuis, kort voor de afbraak. Het stond waar we nu de HEMA vinden. Het gebouw was in de 18^e eeuw herberg van Borchart Jans Prijs en zijn zoon Jan Borcharts Prijs. Vader en zoon waren ook rentmeester van de Compagnie van 5000 Morgen. Maar dat was in de tijd dat die Compagnie de vaart en de kerk bestuurde, niet het totaal van Hoogeveen. De grond lag bij de andere compagnieën. Door faillissement van zoon Jan werd de Compagnie van 5000 Morgen eigenaar van het gebouw. De herberg ging door, verhuurd aan derden. De burgerlijke gemeente Hoogeveen huurde in de 19^e eeuw een deel ervan. Niet de Compagnie bestuurde Hoogeveen vanuit dit huis, maar die burgerlijke gemeente. Daarbij heeft de benaming Compagniehuis een bijzondere bijmaak. Een Compagnie was uit op eigen gewin, hield geen rekening met kolonisten waar dat gewin in het gedrang kwam, en was alleen democratisch als het ging om mensen die zich hadden ingekocht in die Compagnie.



Het Kruis, op een stille zondagmorgen, de dag na de opening van de rotonde en de waterpartijen. Hier op de voorgrond stond ooit de rentmeesterswoning van de Hollandse Compagnie. De vaart, maar ook een belangrijk deel van de bevolking van het prille dorp, werden in de 2^e helft van de 17^e eeuw van hieruit bestuurd. Het Kruis was er voor het eerst in 1650, toen er een vaart in de Zuidwolder venen werd gegraven.

PROEVE EENER KRONIJK VAN MEPPEL
door W. Koops

(Uit de Meppeler Courant 1905/06)

1627 tot 1630 Ingevolge octrooi Echtense Wetering vanaf Hoogeveen naar Meppel vergraven en verbeterd. Meppelersluis gebouwd.

1627 Accoord tussen Schultes en Twaalve van Meppel en Roelof van Echten, waarbij aan dezen wordt toegestaan, tengevolge van de kanalisering van de Echtense Wetering, om de stenen brug bij de kerk te Meppel te verwijderen en te veranderen in een houten ophaalbrug wat door Ridderschap en Eigenerfden op de Landdag van 19 Febr. 1627 wordt goedgekeurd.

1634 De Rumptiger brug wordt gelegd. Deze brug ligt over de H'veenese vaart nabij de erve de Rumpt in de Oosterboer. Voor de kanalisatie van de Echtense wetering door R. van Echten c.s. was daar een wade in de wetering, doch toen deze werd vergreed en verdiept en het water ten dienste der scheepvaart werd opgeschut, was daar een brug noodzakelijk geworden, waartoe echter de heer van Echten in het eerst niet gezind was. De aangelanden wendden zich tot Ridderschap en Eig. van Drnede, die op de Landdag van 11 Febr. uitspraak deden als volgt: Roelof van Echten en de Participanten zullen op het voorstel van de gecommitteerden, die de zake bezichtigd hebben, tussen nu en de eerste Juli eerstkomende, over het Rumptiger wad een bekwame en passabele brug leggen, bij poene dat hun anders de schuttinge zal belet worden. Naderhand zal bepaald worden, hoeveel de ingezetenen van de Oosterboer de participanten in de onderhoudinge der brugge zullen te hulpe komen. -- De brug werd daarop gelegd nietten genoeg van die van de Oosterboer, die zich weer tot het Landschapsbestuur wendden. In het volgend jaar kwam daarop de uitspraak ener ter zake benoemde Commissie, luidende: "Ende alsoo bij Oculaire inspectie is bevonden dat de brugge over het Rumptiger wad te hooge gelegd en niet genoeg zaam aangevuld is, zulks dat dezelve met geladene wagens niet of nog zeer bezwaarlijk te gebruiken is, verstaan wij dat de gemelde brugge door de Heeren Participanten zooveel mogelijk verleegd en ook wel aangeaard zal worden, ten einde de ingezetenen daar wel mede gerijfd zijn. Reserverende ons verder desen aangaande tot de resolutie op den Landdag van den 11 Febr. 1634 hierover genomen.

1635 16 Maart Uitspraak ener Commissie, regelende de schadevergoedingen, door R. van Echten en cons. te betalen aan de aangelanden bij het vergraven der Echtense wetering. Deze Commissie, bestaande uit de Heren Reijnolt van Echten, Albert Hagewolt, Gerhart Struuk, Johan Buitinck en J. Schickhart, was door Ridd. en Eig. van Drente benoemd om te vereffenen der geschillen, die over verschillende punten, doch hoofdzakelijk over de schadevergoeding wegens vergraven land en geleden waterschade, gerezen waren tussen roelof van Echten en de Participantenten ter ene, en de aangelanden der Echtense wetering ter andere zijde, nadat deze stroom verbeterd en op vele plaatsen verlegd was en dwars door de landerijen was vergraven. Bij minnelijke schikking gelukte zulks niet, waarop de Commissie de 16 Maart 1635 uitspraak deed en aan de aangelanden de nodige schadevergoeding toekende.

1852 Voltooiing van de verbetering van de Hoogeveense Vaart. In Dec. werd ze voor descheepvaart opengesteld

1855 Geschillen tussen Meppel en de Drentse Kanaalmij over de Meppeler sluis, welke een langdurig proces ten gevolge hadden.
(Verg. P.A. Derks, Meppel en Omstreken bl. 61 vlg.)

Aantekeningen van dr. Jacob Wattel.

TOT SLOT

De Hoogeveense Vaart kon alleen functioneren als er goede afspraken werden gemaakt met de aangelanden. In 1627 kwam het al tot afspraken met de bevolking van Meppel. Dat ging toen nog niet over de Hoogeveense Vaart, in die zin dat het ging om een vaart naar het Hooge Veen. Roelof van Echten had er belang bij dat de turfgraverij in het Lageveen flink werd opgevoerd, zodat hij binnen de gestelde termijn daar al het veen kon afgraven. In dat licht moeten we de eerste afspraken met Meppel zien. Van vaart naar Hoogeveen kon nog geen sprake zijn omdat er geen geld voor was en geen Compagnie om dat geld in te kunnen brengen. Dit los van de vraag of we de zaken die Roelof van Echten rondom het Oosterveen regelde (het latere Hooge Veen) moeten zien als een start daarvoor, of als een poging om te voorkomen dat anderen hier aan de slag zouden gaan. In deze studie is vooral gericht op de vaart zelf, van binnenuit gezien, in de eerste jaren van haar bestaan. Hoe aangelanden en omstanders over die vaart dachten en wat het Drentse recht ermee deed, dat is een eigen studie waard.

Dr. Jacob Wattel ging er aanvankelijk nog van uit dat er in 1627 een begin werd gemaakt met de Hoogeveense Vaart, maar het ontbrak hem toen dan ook aan de informatie die we nu hebben. We zien op een bijgevoegd blad het typewerk van zijn hand, waarin hij informatie verzamelde over de vaart, de aangelanden en Meppel. Het was in eerste instantie die stimulans van dr. Jacob Wattel die ervoor zorgde dat dit nieuwe onderzoek op gang werd gebracht. Stimulans, maar ook een opdracht. Ga jij dit eens onderzoeken, was het, toen hij mij een kopie van een kaart in handen drukte en enthousiast begon te vertellen. Hij was erachter gekomen dat zoveel van de bestaande ideeën over het ontstaan van Hoogeveen niet klopten met wat hij in de 80'er jaren van de vorige eeuw als historicus zag, dat hij er zich van bewust werd dat er nieuwe inzet nodig was. Die kaart, met daarop een driehoek grond van 33 morgen, dat was het bewijs. Die 33 morgen grond en veen, die in 1631 gekocht werden, dat zou het hele beeld veranderen, vertelde hij. Dan kon de Hoogeveense Vaart niet eerder dan 1631

zijn gegraven en dan kon ook het dorp Hoogeveen niet eerder zijn ontstaan. Ontstaan van het dorp en ontstaan van de vaart waren dus aan elkaar verbonden, was het idee.. Hij voelde zichzelf te oud voor dit nieuwe onderzoek, vanwege de tijd die het zou vergen en de impact ervan. Hij voorzag al dat het onderzoek weerstand op zou roepen, maar dat hoorde erbij en wie historisch onderzoek doet, moest zich daar niets van aantrekken.....

Door Jhr. van Echten is dan ook op 4 Augustus 1632 met de markegenooten van De Wijk een contract gesloten, waarbij aan deze eigenaren werd gewaarborgd de bouw van twee bruggen. Maar alleen de bekende Wijkerbrug is daarop gelegd geworden, en de tweede brug liet dertig jaar later nog op zich wachten (waarover toen aan het Landschapsbestuur geklaagd werd, evenals over het niet aanvullen van de zeer hooge, vaste Wijkerbrug).

Op den Landdag van 19 Februari 1633 was een request ingekomen van de aangelanden uit De Wijk, n.l. uit de Eemten en De Stapel, alsmede van de Bloemberg en de Pieperij (beide gemeente Zuidwolde), waarin geklaagd werd, dat zij door de verwijding en verdieping van de Echtensche wetering door Jhr. van Echten, uitgevoerd *buiten hun toestemming*, grootelijks „gediscommodeert” (gehinderd) en „beschadigd” (hier: benadeeld) waren, alzoo zij daar meer dan vijftig dagmaat (33½ Morgen) hooi- en weideland aan de andere zijde van dezelve wetering hadden liggen, waarvan zij nu door de verdieping en verwijding afgesneden waren, verzoekende over zulks reparatie van hun geleden schade en afgegraven landerijen van die over de voors. wetering, enz.

Ook de aangelanden van Dunningen en de marke van De Wijk klaagden in genoemd jaar. Door de vergraving van de Echtensche wetering was hun waterlossing bedorven; ook wenschten zij betaling van hun afgegraven land.

Uit het onderzoek van Albert ten Heuvel uit zijn manuscript uit 1925.

Een andere stimulator was Lammert Huizing. Die had ook een persoonlijke reden. In 1972 kreeg hij van het toenmalige Rijksarchief in Drenthe twee gekopieerde notulenboeken. Het zou gaan om twee notulenboeken van de Compagnie van 5000 Morgen. Voor het in 1983 verschenen boek “Hoogeveen, oorsprong en ontwikkeling, 1625-1813” was hij gevraagd voor een hoofdstuk over de Compagnie van 5000 Morgen. Het is er niet van gekomen. Dat was tevens de reden dat hij niet werd gevraagd voor de opvolger van het boek. Een pijnlijk punt dus, deze niet afgemaakte levensdraden. Lammert gaf mij de beide gekopieerde notulenboeken met de vraag in het nieuwe onderzoek naar het ontstaan van Hoogeveen af te maken wat hij graag had gedaan. De Compagnie van 5000 Morgen, dat bleek het verhaal van het conflict met Roelof van Echten te worden en het verhaal van de Hoogeveense Vaart. Dit deeltje dus van de uitgebreide studie. Twee voorgangers, die me wezen op de Hoogeveense Vaart en de organisatie er omheen. Twee mensen die me op sporen zetten. Lammert en Jacob, als jullie nog ergens meelesen, bij deze.....

Een andere persoonlijke noot: de aangelanden van De Wijk sloten in 1632 een overeenkomst met de Compagnie van 5000 Morgen, in de persoon van Roelof van Echten. Onder de ondertekenaars vinden we ook Emmerick Jans, als momber over de kinderen van Mr. Evert Emericks. Een nazaat van die familie was Emmerick Everts, die in 1693 als schipper afvoer, met de eerste vloot van dat jaar. We zagen zijn naam passeren. Heel wat generaties verder, en hun genen zitten in mij, de auteur van deze studie. Tientallen andere schippers hebben hun genen aan me doorgegeven. Ook mr. Willem Bogaart is een van mijn voorouders, net als rentmeester Carst Peters. Net als diverse verlaatslieden, arbeiders en tappers rondom de vaart, we kunnen wel doorgaan. De vaart stroomt nog steeds door het Drentse land. En de genen van zovelen voor wie de vaart nodig was, die ervan leefden, die ermee vochten, of die haar bevoeren, die genen en hun bloed stromen in mij. De vaart is een deel van mijn geschiedenis. Maar dat geldt voor zovelen met voorouders uit Hoogeveen en omstreken.....

De vaart bij Echten, de sluis, de molen, de brug in de weg tussen Echten en Zuidwolde, en de woning van de sluiswachter, begin 20e eeuw. In de 17^e eeuw was dit alles al aanwezig, maar dan in eigen uitvoeringen..... De vaart vanaf 1851 vraagt om een eigen studie.



De bronzen schipper, monument voor de Hoogeveense schippers. Hij is al een paar keer verhuisd en kijkt nu uit op de Schutstraat, vanaf de zuidpunt van de Hoofdstraat. De schipper is voorgesteld in kledij uit het begin van de 20^e eeuw. Eigenlijk geldt dit voor heel veel informatie over de Hoogeveense schipperij. Het is veelal aangekleed met 20^e eeuwse beeldvorming, uit de tijd dat er nog schippers met pramen, tjalken en wat al niet meer door Hoogeveen voeren. Dit onderzoek wil daar tegenwicht aan bieden, door de 17^e eeuw centraal te stellen. Voor een goed begrip is ook bestudering van de andere deeltjes van deze studie nodig.

Er zijn geen afbeeldingen of modellen van de één-dagwerks-praam, waarmee de schipperij op het Hoogeveen begonnen is. Om daar toch een beeld van te kunnen geven, is een model gebouwd, in de stijl zoals dat door alle eeuwen heen al gebeurde, als kinderspeelgoed.

NOTEN

1. Meer hierover in het eerste deeltje van deze studie.
2. Meer hierover in het derde deeltje van deze studie.
3. Hierover lezen we meer in het derde deeltje van deze studie.
4. Archief Leeuwarden, Gewestelijke bestuursinstellingen van Friesland 1580-1795, toegang 5, bestanddeel 3100, depot 9, stelling 15-04, plank 1.
5. Archief Huize Echten no. 577.
6. Archief Huize Echten no. 509.
7. Zie bijvoorbeeld Archief Huize Echten no. 935, een kaart van later datum, maar wel met een goed beeld van de Reest in de toenmalige situatie. We zien de Reest ontspringen uit een klein meertje, en iets verderop door een groter meer lopen.
8. Archief Huize Echten no. 577.
9. Oude Staten Archieven, 0001, no.278b.
10. Oude Staten Archieven, 0001, no.278b.
11. Dit is nader uitgewerkt in het tweede deeltje van deze studie.
12. Idem.
13. Dit is uitgewerkt in het derde deeltje van deze studie. Daarin vinden we de hele brief, met commentaren.
14. We kunnen het afleiden uit een opmerking uit de notulen van de Compagnie van 5000 Morgen van 7 september 1632, waarin gezegd wordt dat de verlaten een vlucht van 72 voet zullen hebben. Dat kon alleen nog worden bepaald als ze er op dat moment nog niet lagen.
15. Deze tekst is een samenvatting van wat in andere delen van de nieuwe studie over het 17e eeuwse Hoogeveen al uitvoeriger is uitgewerkt, vandaar dat er met forse stappen door de geschiedenis van de vaart gelopen wordt. Over het leggen van bruggen en de afspraken met de eigenaren van de aanpandende gronden is veel meer te zeggen, maar omdat we ons hier richten op de ontwikkelingen rondom het Hooge Veen blijft dit nu beperkt. Roelof van Echten maakte namens de participanten afspraken en voerde waar nodig processen. Zie ook het notulenboek van de Compagnie van 5000 Morgen, de eerste bladzijden, Archief Huize Echten no.876.
16. De tekst ervan is te vinden in 'Hoogeveen, Van Echtens Morgenland', blz. 41.
17. "Drentsch Plakkaatboek", samensteller Mr. J.G.C. Joosting (E.J.Brill, Leiden 1912), plakkaat 428.
18. O.S.A. 492 en 495.
19. O.S.A. 492 en 495.
20. De afstanden tussen de verschillende verlaten en de totale afstand van het te graven kanaal werd gemeten met behulp van Google Earth door Henk Olde.
21. Het verval is per verlaat afgedrukt in de "Stukken en documenten rakende de rechten en privilegien van den Huyse Echten", een gedrukt stuk van de Van Echtens zelf, onder andere aanwezig in het archief van de gemeente Hoogeveen. Een detail van de opgave is hierbij opgenomen als illustratie.
22. Cijfers, van vierkante ellen omgezet in vierkante meters, van Majoor-Ingenieur Merkus, uit zijn publikatie "Bijdrage tot de versterkingskunst". De cijfers werden geciteerd en overgenomen uit "Slaven en vrijen onder de Nederlandsche wet", W.R. van Hoëvell (Joh.Noman en Zoon, Zaltbommel 1854), blz. 199.
23. "Hoogeveen, oorsprong en ontwikkeling 1625-1813", blz. 110.
24. Archief Huize Echten no. 929.
25. Zie voor meer info uit die periode, en voor de problemen in de Compagnie van 5000 Morgen rondom de start van de vaart, het derde deeltje van deze studie.
26. "Sluizen en stuwen. De ontwikkeling van de sluis- en stuwbouw in Nederland tot 1940", G.J.Arends (Delftse Universitaire Pers, Rijksdienst voor de Monumentenzorg), blz. 19. Zie ook G.A. Coert, "Stromen, schutten, vaarten en voordren. De geschiedenis van de natte waterstaat in Drenthe" (Meppel, 1991), blz. 85-90 en 122.
27. RAO. E.D. Eijken, Inventaris van de verzameling handschriften toebehorende aan de Vereeniging tot beoefening van Overijsselsch Regt en Geschiedenis, Zwolle 1967, inv.nr. 491.
28. Archief Hollandse Participanten, toegangsnummer 0603, Drents Archief, nummer 11. De tekst uit 1634 is te vinden bij een tekening van een sluisje, zoals Serwouters die voorstelt voor de Smildeger venen.
29. Eigendom: Museum de 5000 Morgen te Hoogeveen.
30. Als gesproken wordt over vergaderingen en/of notulen van de Compagnie van 5000 Morgen, wordt bedoeld op de tekst van Archief Huize Echten no. 876.

31. “Sluizen en stuwen. De ontwikkeling van de sluis- en stuwbouw in Nederland tot 1940”, G.J.Arends (Delftse Universitaire Pers, Rijksdienst voor de Monumentenzorg), blz. 20 en 125. Zie ook G.A. Coert, “Stromen, schutten, vaarten en voordren. De geschiedenis van de natte waterstaat in Drenthe” (Meppel, 1991), blz. 85-90 en 122.

32. Archief Huize Echten no. 876.

33. Wanneer in dit onderzoek sprake is van de notulen van de Compagnie van 5000 Morgen, dan wordt bedoeld op het notulenboek dat wordt bewaard in Archief Huize Echten no. 876. Wanneer gesproken wordt over de notulen van de Hollandse Compagnie gaat het over Archief Huize Echten no. 1241.

34. We vinden de tekening van de vaart achterin de gedrukte tekst “Stukken en documenten rakende de rechten en privilegien van den Huyse Echten”, o.a. aanwezig in het archief van de gemeente Hoogeveen.

35. Er zijn registers bekend met de namen van alle schippers die per vloot afvoeren. Ze zijn bewaard gebleven vanaf 1693 en liggen in Archief Huize Echten no. 1106 t/m 1108.

36. De teksten van de interviews zijn terug te vinden in de particuliere brievenverzameling van wijlen Albert ten Heuvel, die in 1925 onderzoek deed naar de geschiedenis van Hoogeveen voor een helaas niet verschenen boek. Albert ten Heuvel kreeg brieven met informatie van Hoogeveeners, toen hij zelf al elders woonde.

37. Archief Hollandse Participanten, toegangsnummer 0603, Drents Archief, nummer 11. De tekst uit 1634 is te vinden bij een tekening van een sluisje, zoals Serwouters die voorstelt voor de Smildeger venen.

38. Op grond van de gebrekkige gegevens aannemen dat er per verlaat twee waterkeringen waren met een kolk er tussen, zoals diverse auteurs in het verleden hebben gedaan, levert enkele vragen en problemen op, die buiten het gezichtsveld van die auteurs vielen, of die tot op heden niet van een goed antwoord zijn voorzien. Waarom zou je al die jaren twee waterkeringen per sluis in stand houden, als die al die tijd ook onderhouden moeten worden, en de werklieden voor het beheer en het openen ervan extra betaald moeten worden, terwijl je door het consequent afvaren in vloten die tweede waterkering al die tijd niet nodig hebt? Wat is de functie van de diepe kom voor (boven) het verlaat, als je werkt met twee waterkeringen en een kolk ertussen? Waarom bouw je twee deuren boven elkaar, zoals het kniepertiesiezer en de in de tekst gebruikte tekeningen van ± 1700 laten zien, terwijl die onderste deur bij een sluis met twee waterkeringen alleen maar lastig lijkt te zijn? Waarom vaar je consequent af in vloten, roep je zo tientallen jaren lang irritaties op bij zowel schippers als omwonenden als die vloot weer voor een verlaat ligt te wachten, als je wel twee waterkeringen en een kolk zou hebben, en met afvaren in kleinere groepjes of met enkele pramen al die irritaties zou kunnen voorkomen, en zo een gegarandeerde doorstroom van turf kunt opzetten? Hoe kan een veerschuit schade toebrengen aan een vaart, als iedereen kan uitrekenen dat een veerschuit net zoveel water verspild als hij apart iedere keer in een stelsel van kolken tussen twee waterkeringen naar Meppel en terug gebracht gaat worden als dat hij gaat verspillen als hij met een vloot meevaart en apart geschut gaat worden? Hoe kun je sowieso waterverspilling voorkomen, water sparen, door in vloten te gaan varen, en alle schepen apart te schutten in een kolk met twee waterkeringen? De eerste vloot die we kennen met de namen van alle deelnemende schippers is de eerste van 1693 (Archief Huize Echten no.1106). Daarin voeren 184 schippers af. Als je 184x een praam moet schutten achter elkaar tussen twee waterkeringen op één dag kan dat toch niet minder water doen verspillen dan dat je dat uitspreid over een week, terwijl de irritaties stukken minder zijn, en de verlaatsman evenveel werk heeft. Uitgaan van één waterkering en stijgende en dalende waterstanden in de gehele panden is maar 1x werk voor de verlaatsman en waterbesparing is daar zeer goed voorstelbaar. Hoeveel tijd ben je niet nodig als je 184 pramen moet schutten in een schut met twee stel deuren en wat is dan de winst dat je hen in vloten laat varen, terwijl je dat werk beter kunt uitsmeren over enkele dagen? Al deze vragen en overwegingen zijn meegenomen. Al deze vragen en afwegingen zullen van een afdoende antwoord voorzien moeten worden, mocht iemand er toch voor kiezen om uit te gaan van twee waterkeringen per verlaat en een kolk er tussenin, voor alle verlaten van de Hoogeveense Vaart in de 17e eeuw. Verder zal dan tevens aangegeven moeten worden wanneer die 2e kering standaard gebouwd werd, omdat de notulen van de Compagnie van 5000 Morgen en andere bronnen er tot op heden geen aanleiding toe geven.

39. Ik ben er mij van bewust dat ik hierbij een beeld geef dat niet overeenkomt met wat we doorgaans van de Hoogeveense Vaart vermeld vinden. Daarnaast ben ik me ervan bewust dat veel auteurs in teksten over de Hoogeveense Vaart elkaar lijken over te schrijven, steeds weer een beroep doen op oudere studies, zonder gebruik te maken van steekhoudend bronnenmateriaal. Hoewel ik tal van publicaties over de vaart gelezen heb, heb ik deze hier niet geciteerd, om een beeld op te kunnen bouwen vanuit de bronnen zelf, dat niet teveel onleesbaar dreigt te worden door de vele citaten, auteurs, en afwegingen. Ik wil me hier graag beperken tot een citaat uit het boekje dat de Historische Kring van Hoogeveen in 1991 uitgaf: “Het scheepvaartcentrum Hoogeveen en zijn scheeps(timmer)werven”, H.Oelen, blz. 24: “Uit de schaarse gegevens uit de begintijd van het kanaal is niet op te maken, wat voor soort verlaten gebruikt werden, met een enkele deur of met twee deuren.” Dit mag beschouwd worden als een samenvatting van Oelen van alle literatuur die hem toentertijd ter beschikking stond. Zijn literatuuronderzoek heb ik deels ook gedaan, maar het zou nodeloos herhalen worden of een nodeloze rij van opsommingen van welke

auteurs welk archiefmateriaal niet hebben gebruikt, terwijl ik er niet op uit ben om op de man te spelen. Anderzijds geeft de tekst van Oelen een beeld dat een antwoord verwacht, om nodeloze verwarring te voorkomen. Op de bladzijden 25 en 26 van zijn boek legt hij uit welke problemen hij voorzag bij een kanaal met verlaten met een enkele deur. Vandaar dat hij tot de conclusie kwam dat er wel twee valdeuren of twee stel deuren geweest moesten zijn, met een kolk er tussen. De problemen die H.Oelen zag worden in het hier uitgewerkte schema allemaal ondervangen. Oelen ging in zijn conclusie opvallend genoeg ook voorbij aan het feit dat een vaart met verlaten met een enkele deur al jarenlang gefunctioneerd had ten noorden van Meppel. Als het daar lukte, en als daar zich de problemen niet voordeden die Oelen wel zag, waarom dan wel in de Hooogeveense Vaart? Oelen kende toentertijd de beschrijving van Bart Leijssenaar nog niet, die melding maakt van de diepte voor het verlaat, waar de schepen op elkaar gepakt lagen te wachten, noch kende hij het “kniepertiesiezer” van het museum. De beschrijving van Leijssenaar is pas in 2006 weer voor onderzoek beschikbaar gekomen. Die diepte maakt begrijpelijk hoe een vaart met enkele deuren verlaten gefunctioneerd kan hebben. Los hiervan aanvaard ik graag het beeld van een vaart met twee valdeuren per verlaat of twee stel deuren, als dat aangetoond kan worden op basis van archiefmateriaal. Tot op heden is mij dat niet ter hand gesteld, nog is er op een duidelijke 17e eeuwse bron gewezen in welke mij bekende studie dan ook. Die bronnen bewijzen juist dat er WEL sprake was van een enkel stel deuren of slechts één valdeur, en we zullen ons aan de feiten moeten houden. Helaas wordt het boek van H.Oelen nog vaak klakkeloos geciteerd. Men gaat er dan ook aan voorbij dat in de grotere publicaties over de turfgraverij in Noord-Nederland een totaal ander beeld wordt gegeven. In de dissertatie van Dr. Michiel Gerding “Vier eeuwen turfwinning. De vervening in Groningen, Friesland, Drenthe en Overijssel tussen 1550 en 1950” vinden we op blz. 283 overduidelijk vermeld dat er in de Hooogeveense Vaart sprake was van verlaten met een enkele vertikaal op en neer bewogen deur.

40. Brievenverzameling van Albert ten Heuvel, in particulier bezit.

41. Dit hoofdstukje is voor een belangrijk deel een duplicaat van het laatste hoofdstuk uit het elfde deeltje van deze studie. De invalshoeken die bij de uitwerking van de studie werden gekozen maken dat bij sommige onderwerpen informatie uit andere deeltjes terug gehaald moet worden. We kunnen niet spreken over het werk van de compagnieën in het Hollandse Veld zonder over de Riegsmeergroep te vertellen. We kunnen ook niet spreken over het functioneren van de Hooogeveense Vaart zonder over de toevoerlijnen van water te verhalen. Voordeel is dat we nu een deeltje over de Hooogeveense Vaart hebben dat ook als losse studie begrijpelijk is geworden. Hier en daar zijn meer dubbelingen in de tekst van dit deeltje.

42. Zie “Clapper der Calkoens”, Albert Steenbergen (Martinus Nijhoff, 1902), het verhaal van Cilie is ook meerdere keren gepubliceerd in de vorm van een novelle, eveneens van de hand van Albert Steenbergen.

43. Albert Steenbergen werkte dit uit op een kaart, door hemzelf getekend, naar voorbeeld van 17e eeuwse kaarten uit het archief van de Compagnie van 5000 Morgen. De kaart ligt in een particuliere verzameling. Een afdruk is als ‘centerfold’ opgenomen in het boekje “De wereld van de Nevelhekse”, auteur en uitgever: Albert Metselaar, Hoogeveen 1990.

44. Onderzoek van Albert ten Heuvel, vastgelegd in een proefdruk van een verder niet uitgegeven manuscript, blz. 90. Het manuscript is bewaard in het archief van Albert Metselaar.

45. In het 15e deeltje van deze studie wordt uitgebreid stil gestaan bij dit conflict, hier volgen we enkel hoofdlijnen met betrekking tot dit verlaat.

46. Onderzoek van Albert ten Heuvel, vastgelegd in een proefdruk van een verder niet uitgegeven manuscript, blz. 90. Het manuscript is bewaard in het archief van Albert Metselaar.

47. Analyse op basis van het archief van de Zuidwoldiger Compagnie, Rijksarchief Drenthe, Compagnie ter Exploitatie der Zuidwolder Sloot, toegangsnummer 0049 nr. 1.

48. Onderzoek van Albert ten Heuvel, vastgelegd in een proefdruk van een verder niet uitgegeven manuscript, blz. 90. Het manuscript is bewaard in het archief van Albert Metselaar.

49. Archief Huize Echten no. 815.

50. Archief Huize Echten no. 815. De tekst geeft als jaartal 1656, maar het verband tussen dat stuk en het daarop volgende stuk, uit 1657, maakt duidelijk dat het om dezelfde gebeurtenis uit het zelfde jaar moet gaan. Hier moet dus sprake zijn van een schrijf- of zetfout. Omdat er ook een logisch verband is met het stuk over het opschonen van de Hooogeveense Vaart uit 1657, en een dubbele gelijke schrijf- of zetfout niet voor de hand ligt, moet de gebeurtenis rondom het te niet geopende schut hebben plaatsgevonden in 1657.

51. Archief Huize Echten no. 843.

52. Archief Zuidwoldiger Compagnie, Rijksarchief Drenthe, Compagnie ter Exploitatie der Zuidwolder Sloot, toegangsnummer 0049 nr. 1.

53. Volgens bijvoorbeeld de notulen van de Compagnie van 5000 Morgen van 20 oktober 1640.

54. Idem, 18 juni 1647.

55. Meer hierover in het vijfde deeltje van deze studie.

-
56. Meer hierover in het vijfde deeltje van deze studie.
 57. Archief Huize Echten no. 876.
 58. De eerste panden van Hoogeveen worden beschreven in het achtste deeltje van deze studie.
 59. Oude Staten Archieven, toegang 0001, no. 746.
 60. In het achtste deeltje van deze studie wordt het pand uitgebreid beschreven. Meer informatie over de rentmeesters vinden we in de deeltjes vijf, zeven en elf, als uitgebreid wordt ingegaan op hun werkzaamheden ten bate van de Hollandse Compagnie.
 61. Archief Huize Echten no. 890.
 62. Zie het archief van de Hollandse Compagnie van de twaalf parten, Drents Archief, ingang no. 603, no. 12.
 63. Archief Huize Echten no. 1182.
 64. Meer hierover in het elfde deeltje van deze studie.
 65. De publicatie over de bewoners van deze hoek van het Kruis is van de hand van Jan de Vries en is te vinden op de website van de Historische Vereniging Die Luyden van 't Hooge Veene, www.dieluydenvanthoogeveene.nl.
 66. Archief Huize Echten no. 897.
 67. Archief Huize Echten no. 1106. Tussen 1693 en 1704 zit een gat, maar in de jaren van 1704 tot 1778 zijn wel bewaard gebleven. Zie daarvoor ook de nummers 1107 en 1108 van het Archief Huize Echten.
 68. De lijst met arbeiders uit 1658 is als foto afgedrukt in het boek 'Van Schone Wille zijn' (div. auteurs, eigen beheer 1997) blz. 30. Het origineel bevindt zich in het Archief van het Huis te Echten.
 69. Archief Huize Echten no. 1034.
 70. De teksten van de interviews zijn terug te vinden in de particuliere brievenverzameling van wijlen Albert ten Heuvel.
 71. Zie het vierde deeltje van deze studie over Ossehaar.
 72. Haardstedenregister 1672, Pesse, Echten en Ansen, O.S.A. 868 + 869.
 73. Zie "Hoogeveen, oorsprong en ontwikkeling 1625-1975", blz. 104 e.v. van drs. M.A.W. Gerding.
 74. Meer hierover in het zevende deeltje van deze studie.
 75. Meer hierover in het vijftiende deeltje van deze studie.
 76. Dit is uitgewerkt in het tweede deeltje van deze studie.
 77. We vinden informatie over deze conflicten in de Oude Staten Archieven van Drenthe, ingang 0001, bijvoorbeeld de nummers 759 en 762. Ze geven een mooi overzicht over de gang van zaken in de jaren ervoor.
 78. Zie over de territoriale conflicten en de stoklegging van 1664 het zesde deeltje van deze studie.
 79. "Stukken en documenten rakende de rechten en privileges van den Huyse Echten", o.a. aanwezig in het archief van de gemeente Hoogeveen, blz. 23.
 80. Zie hierover het elfde deeltje van deze serie.
 81. Over Mancadan: Jacobus Sibrandi Mancadan: dé Friese landschapsschilder uit de Gouden Eeuw, Leeuwarden (Fries Museum) 2001. Het schilderij werd gedetailleerd geanalyseerd op vrijdag 4 januari 2008. Analyse is moeilijk vanwege de belichting, de krakkeling, de grootte van de figuren en de stijl van schilderen. Mancadan was niet van plan om een beeld te geven van de 17e eeuwse kleding maar van een veenderij in zijn totaliteit.
 82. Informatie afkomstig uit interviews met oude Hollandschevelders.
 83. Voor de bouwtekeningen van de bok en de brandschuit: H.Oelen, "Het scheepvaartcentrum Hoogeveen en zijn scheepstimmerwerven", blz. 71. Oelen geeft helaas niet aan waar hij de tekeningen vandaan heeft.
 84. Flevoberichten no. 235, opgravingsverslag II, blz. 37 e.v.
 85. "Schepen die verdwijnen", P.J.V.M. Sopers (P.N. van Kampen & Zoon, Amsterdam 1971), blz. 92.
 86. Archief Huize Echten no. 1048.
 87. Archief Huize Echten no. 901a.
 88. Veel meer over deze oorlog, details en bronvermeldingen, vinden we in het twaalfde deeltje van deze studie.
 89. Zie "Hoogeveen, oorsprong en ontwikkeling 1625-1975", blz. 98.
 90. Meer hierover in het negende deeltje van deze studie.
 91. Meer hierover in het negende deeltje van deze studie.
 92. Meer hierover in het zevende deeltje van deze studie.
 93. Er zijn nogal wat namen genoemd in het negende deeltje van deze studie.
 94. De afbeelding is als volgt tot stand gekomen. In 1741 maakte Piter Idserdts Portoer een gezicht op de waterpoort van Sneek. Het is een

van de weinige afbeeldingen van een turfpraam, de schuit die links op dit gezicht op de waterpoort werd afgebeeld. Dit gedeelte werd gespiegeld, omdat in Zwartsluis de turfpramen aankwamen op de andere oever. De vraag is ook of de schipper van Sneek zich afzet of afmeert, maar in de situatie bij Zwartsluis zou het gegaan zijn om afmeren. Met dank aan de moderne fotoprogramma's.

95. Archief Huize Echten no. 1106.