

Scheepvaart. **MUSSELKANAAL.**



Uitg. L. Dohle.

Veenkoloniale scheepvaart

aan deze dynamiek van de veenkoloniale samenleving gedurende de 18e en 19de eeuw gemakshalve voorbij. De afnemende turfmarkt na 1880, de opleving als gevolg van de Eerste Wereldoorlog en de desastreuse ineenstorting van het veenbedrijf gedurende het interbellum heeft de interesse voor het veenkoloniale gebied gefixeerd op nood en ellende in de Drentse venen. De bijbehorende acties en vooral de publiciteit in de Hollandse kranten bestempelde 300 jaar geschiedenis van een modern kolonisatiegebied tot een epos van smaad en ellende. De belangstelling voor de arbeidsomstandigheden gedurende de jaren zestig geïnterpreteerd vanuit theorieën en modellen deed de rest. Het gevolg is dat deze uiterst boeien-

de geschiedenis niet toegankelijk meer is. Het gebied is gestigmatiseerd en veel 19e-eeuwse eeuwse publicisten die in fraaie bewoordingen de dynamiek bejubelen worden niet meer begrepen.

Het Stadskanaal

Het is altijd weer een bijzondere ervaring op oude kaarten de ontwikkeling van de nieuwe nederzetting langs het Stadskanaal te volgen. In de smalle strook van 104 roeden langs de Semslinie 'deed de stad de heemsteden uit' en de nieuwe 'inwoners' vestigden zich binnen de zone van 450 meter. In een nagenoeg leeg kaartbeeld van lijnen zien we een smalle drukbebouwde strook met huizen, boerderijen, winkels en openbare gebouwen zich

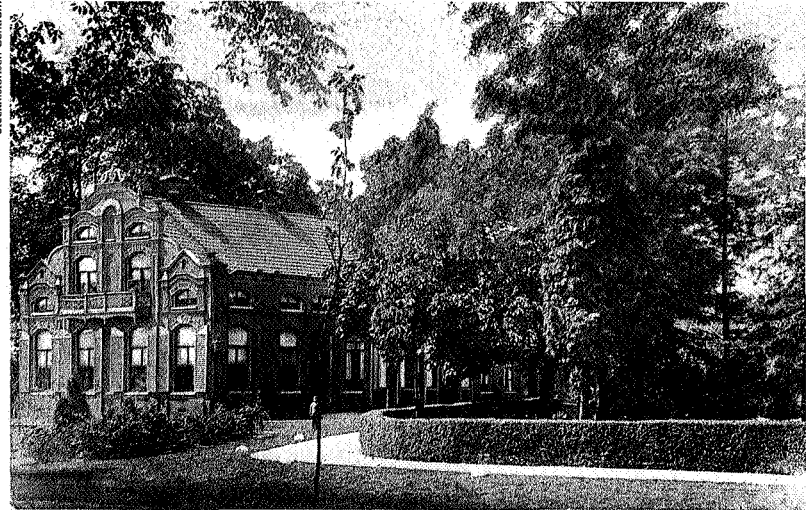
langzaam zuidwaarts bewegen, de vervening op enige afstand volgend. Gedurende een groot deel van de 19e eeuw is het omliggende land van het dorp grotendeels vergraven en veel land ligt braak. Van landbouw op grote schaal is nog geen sprake. Heide afgewisseld met grasland en percelen bouwland in de nabijheid van Boerendiep overheerst. Hier en daar vinden we grote bospercelen zoals rond het huidige Unikenkerkhof op Stadskanaal-Noord. Op kaarten uit de tweede helft van de 19e eeuw zien we de nederzetting groeien. Zo was in 1787 het eerste gedeelte van het kanaal gegraven. Er is een dwarsdiep ingelegd van waaruit een tweede kanaal, een achterdiep of Boerendiep, evenwijd-

de provincie Groningen verdwenen. De spectaculaire groei was dan ook niet vanuit de vererving ontstaan. De veenderij schoof verder zuidwaarts. Wat achterbleef waren veenkoloniale nederzettingen waarvan de inwoners hun bestaan vonden in ambacht en industrie, landbouw en vooral nering en handel gericht op de drukke scheepvaart in het kanaal. Met een ongekeerde durf werden in de Groninger Veenkoloniën steeds weer en zeer uiteenlopende bestaansbronnen aangeboord en ontwikkelde zich daar een economische (stedelijke) activiteit. Dit gebied was de broedkamer van de Nederlandse industriële ontwikkeling, een kerngebied van de Nederlandse landbouw en een centrum van de landelijke zeevaart. Menige Nederlandse gemeente zou jaloers zijn op zo'n dynamische geschiedenis.

Gigantische energiebron

Natuurlijk is onze verbazing misplaatst. Eeuwenlang was turf de motor van onze samenleving. Er zijn zelfs euvelen lieden die beweren dat 'De Gouden Eeuw' uit turf geboren is. En inderdaad, met het vervenen van het centrale deel van het Bourtangter Moor werd begonnen op een moment dat er door economische groei een toenemende vraag naar brandstof in de Hollandse, Vlaamse en Noordduitse steden was. Bovendien ontwikkelde zich op het platteland een bloeiende baksteenindustrie. Turf was de enige bron van energie in de haast boomloze kuststreek van Noordwest-Europa. Het Bourtangter Moor vertegenwoordigde dan ook een economische waarde die naar huidige maatstaven tot in de miljarden zou oplopen. De aanwezigheid van uitgestrekte veengebieden die relatief gemakkelijk bereikbaar waren zijn van grote invloed geweest op de economische bloei van de Republiek der Zeven Verenigde Nederlanden.

Vanuit het Winschoterdiep, de Muntendammer Aa en de Pekel Aa begon de ontginning van het uitgestrekte moeras. Langzaam schoof het veenbedrijf zuidwaarts in een tempo van grofweg 150 meter per jaar. Langs de waterwegen onstonden welvarende nederzettingen als Hoogezand-Sappemeer, Veendam, de Pekela's en later Stadskanaal en Musselkanaal. Deze plaatsen werden in latere eeuwen belangrijke centra voor ambacht, scheep-



Rijke boerderij op arme grond

vaart en nijverheid. Door de eeuwen heen is er eigenlijk geen spoor van economische misere te vinden.

Veenkoloniale melting pot

Negentiende eeuwse veenkoloniale dorpen als Stadskanaal kenden over het algemeen niet de tradities van de oude historische provinciesteden of van de zanddorpen. De veenaafgraving, waaraan deze dorpen hun bestaan danken, was vanuit het standpunt van de ondernemer een commercieel-spekulatieve onderneming en vanaf het begin heeft deze afkomst een stempel gedrukt op de plaatselijke samenleving.

In zijn sociologische analyse schetste J. Haveman, in zijn standaardwerk *De ongeschoolde arbeider* uit 1952 de veenkoloniale samenleving. Hij kwam tot de conclusie, dat in de nieuwe arbeidsverhoudingen een nieuw type arbeider werd geboren, het type van de losse arbeider. Het was de arbeider wiens arbeid koopbaar was geworden, die niet meer als de inwonende boerenknecht door patriarchale banden aan zijn werkgever werd gebonden. Hij was vrij om te gaan, kon in ploegverband het loon in overweging nemen en arbeidsvoorwaarden stellen. Zoekend naar bewijzen voor het gelijk van

Haveman stoten we al gauw op de 'conditiën van de verhuyringe...', de reglementen van de stad Groningen die 300 jaar lang de arbeidsverhoudingen reglementeerden. Wij verwijzen bijvoorbeeld naar het *Reglement over de turfgraverijen in de Kylhoek en de Ammerveense Heerencompagnie welke de uitvaart langs de Kyl en Martenshoek hebben*. 'In dit reglement werden de arbeidsverhoudingen gedetailleerd vastgelegd als een 18e eeuwse CAO. Van arbeidsbinding of sociaal-economische uitbuiting was geen sprake. Dit was op het Groninger Hogeland en in het Oldambt wel anders.

In het veen was geen sprake van een langzaam ontwikkelde samenleving. De Veenkoloniën zijn als geheel een produkt van een kapitalistische onderneming en de ideologie van de kapitalistische ondernemer heerste onbeperkt. Zien we in de omringende oudere kultuurgebieden als Westervolde en het Drentse zand een samenlevingsvorm met een sterk statisch element, een organische eenheid, die berust op traditie, de nieuwe samenlevingsvorm in de Veenkoloniën gaat zich steeds meer kenmerken door een dynamisch en zakelijk karakter. Vele onderzoekers en publicisten gaan

Scheepvaart. MUSSELKANAAL.



Uitz. L. Dohle.

Veenkoloniale scheepvaart

aan deze dynamiek van de veenkoloniale samenleving gedurende de 18e en 19de eeuw gemakshalve voorbij. De afnemende turfmarkt na 1880, de opleving als gevolg van de Eerste Wereldoorlog en de desastreuze ineenstorting van het veenbedrijf gedurende het interbellum heeft de interesse voor het veenkoloniale gebied gefixeerd op nood en ellende in de Drentse venen. De bijbehorende acties en vooral de publiciteit in de Hollandse kranten bestempelde 300 jaar geschiedenis van een modern kolonisatiegebied tot een epos van smaad en ellende. De belangstelling voor de arbeidsomstandigheden gedurende de jaren zestig geïnterpreteerd vanuit theorieën en modellen deed de rest. Het gevolg is dat deze uiterst boeien-

de geschiedenis niet toegankelijk meer is. Het gebied is gestigmatiseerd en veel 19e-eeuwse eeuwse publicisten die in fraaie bewoordingen de dynamiek bejubelen worden niet meer begrepen.

Het Stadskanaal

Het is altijd weer een bijzondere ervaring op oude kaarten de ontwikkeling van de nieuwe nederzetting langs het Stadskanaal te volgen. In de smalle strook van 104 roeden langs de Semslinie 'deed de stad de heemsteden uit' en de nieuwe 'inwoners' vestigden zich binnen de zone van 450 meter. In een nagenoeg leeg kaartbeeld van lijnen zien we een smalle drukbebouwde strook met huizen, boerderijen, winkels en openbare gebouwen zich

langzaam zuidwaarts bewegen, de vervening op enige afstand volgend. Gedurende een groot deel van de 19e eeuw is het omliggende land van het dorp grotendeels vergraven en veel land ligt braak. Van landbouw op grote schaal is nog geen sprake. Heide afgewisseld met grasland en percelen bouwland in de nabijheid van Boerendiep overheerst. Hier en daar vinden we grote bospercelen zoals rond het huidige Unikenkerkhof op Stadskanaal-Noord. Op kaarten uit de tweede helft van de 19e eeuw zien we de nederzetting groeien. Zo was in 1787 het eerste gedeelte van het kanaal gegraven. Er is een dwarsdiep ingelegd van waaruit een tweede kanaal, een achterdiep of Boerendiep, evenwijd-

dig aan het hoofdiep, gegraven was. Tussen beide kanalen het begin van de nederzetting. Het eerste centrum van de veenkolonie lag ter hoogte van de Pekelderweg. Hier werden de eerste twaalf huisjes gebouwd.

Zeer bezienswaardig

De slagader van het economisch leven was niet de verveening, maar de scheepvaart. Het Stadskanaal behoorde gedurende de 19e eeuw tot de drukst bevaren kanalen van Nederland. Tussen 1818 en 1849 nam de bevolking met meer dan het zesvoudige toe. Een groot deel van de nieuwe kolonisten vestigde zich bij de sluisen. In het 34 kilometer lange kanaal waren acht schutsluizen aangelegd. Deze sluiscomplexen spelen een belangrijke rol in de geschiedenis van de veenkoloniale dorpen. Zij waren barrières voor de tienduizenden schepen die jaarlijks de miljarden turven afvoerden.

Tienduizenden schepen passeerden jaarlijks de diverse sluisen. Een berichtje in de lokale pers van 5 december 1905 kenschetst de situatie: *'Van af Sap's Verlaat tot aan den Valthermond ligt het kanaal vol schepen, geladen met turf. Dit is een afstand van een uur. 't Is dus te hopen, dat de winter nog niet doorgaat, want dan zou stellig hier en daar gebrek aan brandturf en de schippers in verlegenheid komen'*. Kilometerslang boeg aan boeg lagen de schepen beladen met miljoenen turven te wachten om gescht te worden. Tijdens het wachten doen de schipper en de vrouw boodschappen bij de kruideniers, bakkers, slaggers en de 'lapieskooplui'. Het was dan ook niet verwonderlijk dat vanuit de bebouwing aan weerszijden van de sluisen in het Stadskanaal een groot aantal winkels zich over een aanmerkelijke lengte uitstrekten. Zo ontstond er een aantal kernen dat in de loop der decennia aaneen groeide tot het huidige bebouwingslint. Vrijwel niemand kan zich vandaag de dag een voorstelling maken van de toenmalige kolonie daar 'in the middle of nowhere'. En toch, als we tijdgenoten aan het woord laten zoals de bekende geograaf Van der Aa in 1847, dan was de situatie geheel anders. Van der Aa verwonderde zich over de snelgroeiende nederzetting en typeerde haar als 'zeer bezienswaardig'. Al in 1816 werd er een school gebouwd en op 31 oktober 1830 werd de eerste kerk plechtig ingewijd. Deze nieuwe, Hervormde, kerk telde 500

zitplaatsen. Natuurlijk kende het dorp, zoals in de Veenkoloniën gebruikelijk, meerdere godsdienstige overtuigingen. Zo werd in 1835, een 'Afgescheiden' kerk aan de Poststraat gebouwd en in 1843 een Rooms-Katholieke kerk in Zandberg. In 1849 hielden ook de Doopsgezinden hun eerste godsdienstoefeningen eerst in het huis van Dopper, later in een eigen Vermaning op de hoek van de Mennistenlaan.

Alweer zo'n mythe

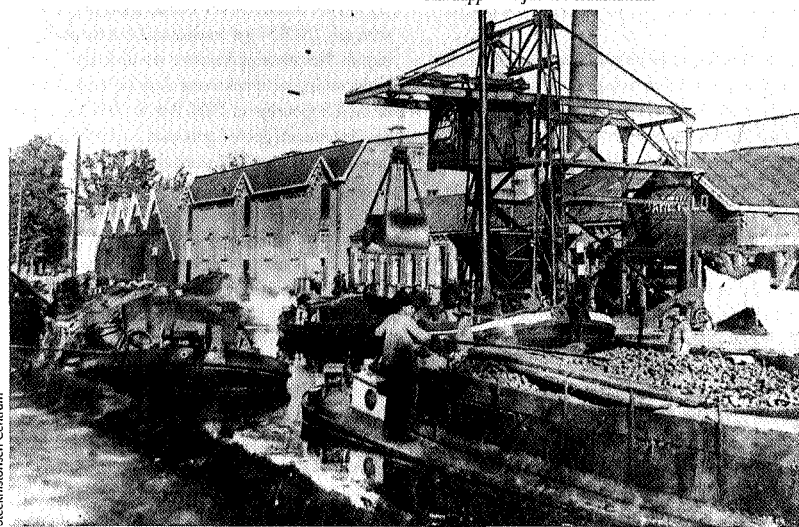
In feite is de stelling *'Na de verveening kwam de landbouw'* onjuist omdat men domweg niet in staat was de arme zandgronden te bemesten. Stratendrek, kompost of stalmest was schaars en duur. Goede mest was van levensbelang voor de boer. Het is dan ook geen wonder dat juist de Veenkoloniën in het voorste gelid stonden bij de eerste toepassing van kunstmest. De grote animator langs het Stadskanaal was landbouwleraar Klaas de Vrieze. Mede door zijn activiteiten werd kunstmest algemeen geaccepteerd. Hierdoor kwam een einde aan het permanente mesttekort waardoor de arme veenkoloniale bodem nieuwe mogelijkheden bood. Vooral de verbouw van de aardappel, in 1850 volkvoedsel geworden, nam een enorme vlucht en bracht de boerenstand tot grote welvaart. Veel land

aan weerszijden van het Stadskanaal werd aangekocht door boeren van elders. Het veenkoloniale boerenbedrijf werd op basis van de kunstmest, een efficient, modern bedrijf wat behoorde tot de meest florende in Nederland. Her en der zien we aan het Stadskanaal, het Boerendiep en vooral in de Drentse Monden, prachtige Oldambster boerderijen staan die hun welvaart op vaak indrukwekkende wijze ten toon spreiden.

Onder stoom

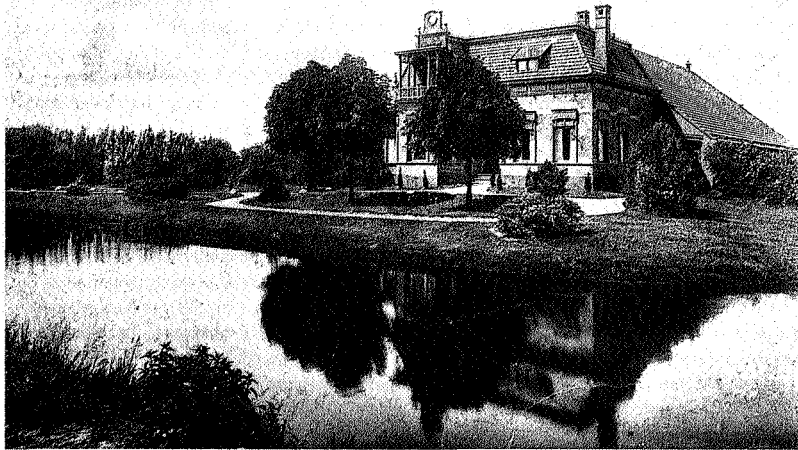
Fabrieken waren in het snelgroeiende jonge dorp aanvankelijk nauwelijks te vinden. Hoewel er natuurlijk brandstof in overvloed was, leverde het afgegraven gebied nog te weinig grondstoffen. De feitelijk in kultuur gebrachte landbouwgronden waren nog te gering van omvang. Daardoor werden hier nog geen fabrieken gebouwd in de aardappelmeel- en strokartonverwerking, behalve dan de moutstokerijen die sterke drank uit aardappelen bereiden. Voor het overige was ambacht en industrie nog hoofdzakelijk gericht op verkeer en transport in de kanalen en de wijken. Zo stonden er langs het Stadskanaal al in 1871 vijf scheepswerven en waren er talloze smederijen te vinden.

Aardappelmeelfabriek Stadskanaal



Streekhistorisch Centrum

Villa „Ceres“ Nieuw-Buinen.



Kapitale boerderij

Korte tijd later kwam ook de grootschalige landbouwindustrie naar de Kanaalstreek. In 1869 werd de aardappelmeelfabriek van Everts, Hora Adema en Co op Bareveld gesticht. In 1878 volgde de 'Nijverheid' op de hoek van de Gasselternijveenschemond.

Vanaf 1900 begon de industrialisatie pas goed. In hetzelfde jaar werd de coöperatieve aardappelmeelfabriek, 'N.V. Hollandia', gebouwd in Nieuw Buinen. In 1903 volgde de 'Oostermoer' te Gasselternijveenschemond en in 1904 de fabriek 'Musselkanaal en Omstreken' te Ter Apelkanaal. In 1914 ging 'De Twee Provinciën' op Stadskanaal in bedrijf. Naast deze aardappelmeelfabrieken was in 1910 in Stadskanaal ook een coöperatieve strokartonfabriek gesticht. Dit was de 'C.V. Ons Belang'. Een belangrijk industrieel centrum werd ook Nieuw-Buinen waar de glasfabrieken veel arbeiders werk gaven. Inmiddels was het aantal scheeps- en reparatiewerven tussen Bareveld en de IJzeren Klap opgelopen tot zestien in 1910. Naast turfscepen werden er ook kust- en zeevaarders gebouwd. In de Nieuwe Veendammer Courant van 14 november 1899 vinden we een bericht dat bij de scheepswerf van G.K. van der Werf een tweemaster

van 225 ton was gebouwd in opdracht van kapitein H. Engeland te Breiholz, Sleeswijk!

Spoorwegknooppunt

En de bedrijvigheid nam alleen maar toe. De aanleg van de 'Noord-Ooster Locaal Spoorwegmaatschappij' (NOLS) gaf Stadskanaal een nieuwe impuls. Het stedelijk karakter van de jonge nederzetting werd bekroond door de aanleg van de NOLS-spoorlijn in 1906. Was in 1903 het traject Zwolle-Ommen gereed gekomen, in 1905 volgde de etappe Ommen-Stadskanaal met de zijtak Gasselternijveen-Assen. In 1910 werd Stadskanaal aangesloten op Zuidbroek waardoor het een directe verbinding kreeg met Delfzijl. In 1914 werd de 'NV Spoorwegmaatschappij Stadskanaal-Ter Apel Rijksgrens' (STAR) opgericht, die in 1924 de lijn doortrok naar Ter Apel. Vooral na de Eerste Wereldoorlog werd Stadskanaal een spoorwegknooppunt met meer dan 400 spoorwegemploye's. Vanuit dit station kon men vertrekken naar Zuidbroek, Assen, Zwolle en Ter Apel. Op hoogtijdagen vertrokken veertien treinen naar Zuidbroek, zes naar Coevorden en acht naar Assen. Het gebied rond het station kent dan veel bedrijvigheid. Binnen korte tijd groeide rond het stations-

komplex een nieuw centrum. Fraaie bedrijfsgebouwen, een aantal indrukwekkende villa's en modieuze winkelpanden markeren tot op de dag van vandaag het aanzien van dit gebied.

Als de geschiedenis van de kanaalstreek deze levendigheid en dynamiek in zich heeft, waarom vinden we dan steeds weer de accenten van de misstanden in het veen. Misstanden die zich elders voordeden, vooral rond Emmen in Zuidoost-Drente. Zonder nu een nieuwe mythe te willen creëren, geeft een korte speurtocht door het verleden van een veenkoloniale nederzetting als Stadskanaal toch voldoende aanleiding om ernstig te twifelen aan datgene wat heel Nederland weet: Het is voor een groot aantal bestuurders toch echt eens tijd om op zoek te gaan naar de eigen identiteit.

1. Michiel A.W.Gerding, De mythe van de veenarbeid, uit De Kracht der Zwakken, Amsterdam