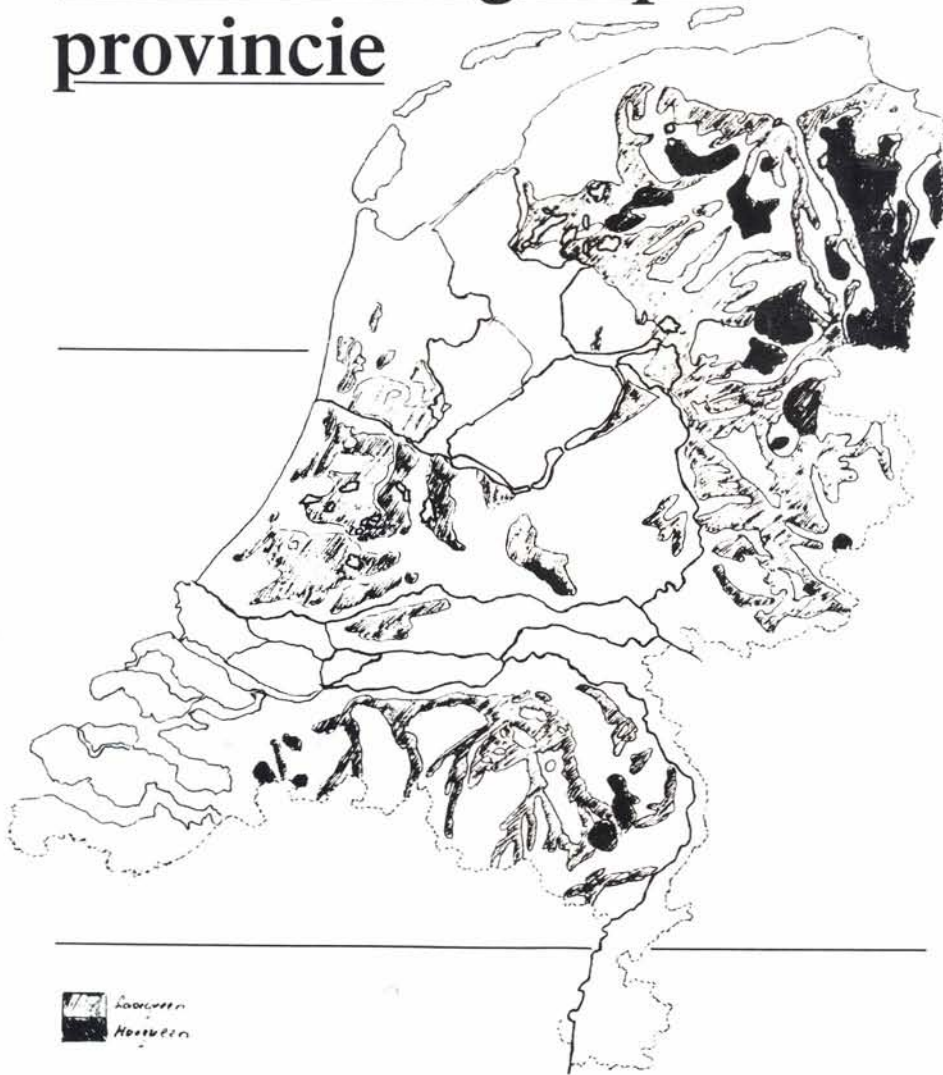


Turfvaarwegen per provincie



Groningen

De ontginning van de Groningse veengebieden is, als op meer plaatsen, begonnen onder leiding van Compagnieën.

Een compagnie bestond meestal uit vermogende lieden van buitenaf (bijvoorbeeld uit Holland, Utrecht of Friesland).

Deze lieden kochten ergens een stuk hoogveen en begonnen met vervenen. Vaak ontstonden er op de ontginningsgebieden „plaatsen”.

De namen van deze plaatsen herinneren ons veel aan namen van compagnieën of eigenaren of landstreken. Ze legden zelf hun vaarwegen aan. Je vond rond Sappemeer de Utrechtse compagnie en de Friese compagnie rond Oude Pekela.

De compagnie rond Oude Pekela voerde z'n turf af via de bevaarbaar gemaakte Pekel Aa naar de Dollard, en zo verder.

De stad Groningen heeft zich door de eeuwen heen ten doel gesteld om „Het” centrum van het noorden te zijn. Daarom heeft ze getracht vele veengebieden op te kopen. Ze koloniseerde en kanaliseerde de veengebieden van de provincie Groningen.

Het feit, dat vele vaarwegen naar de stad Groningen lopen, betekende veel inkomsten voor de stad in de vorm van kanaalgelden, belasting over scheepsladingen en overslaggoederen. Groningen was een stapelhaven (overslag en opslag van bijv. turf). Zo ontstonden veel industrieën, die samenhangen met de aanwezigheid van turf.

In begin 1600 werd het Winschoterdiep

Enkele kanalen, die vroeger in gebruik waren:
Kielsterdiep, Pekelerhoofddiep, Oosterdiep, Westerdiep, Borger compagniesterdiep, Tripscompagniesterdiep.
Nog bevaarbaar:
Winterschoterdiep
Pekelerdiep (gedeeltelijk)
Stadskanaal
Pekelerdiep wordt weer bevaarbaar gemaakt.

aangelegd voor ontginning van het Oldamt. Een particuliere compagnie groef de Ommelanderswijk. Het Oosterdiep door Veendam en Wildervank werd ongeveer een eeuw later (\pm 1765) verlengd met het Stadskanaal.

Later werd dit zelfde Kanaal doorgetrokken naar Ter Apel. Bij deze plaats was aansluiting op de kanalen van Zuidoost Drenthe en het Duitse veengebied. Door de efficiënte aanpak van de ontginning van Oost-Groningen, kon dit gebied uitgroeien tot een echt industriegebied, met veenkoloniale industrie, zoals strokarton en aardappelmeelfabrieken. Al dergelijke industrie draait op turf en grondstoffen, gekweekt op dalgrond.

Er stonden ter plaatse veel schepen geregistreerd vanwege de enorme turfvaart en er ontstonden scheepswerven langs de kanalen met alle daarbijbehorende bedrijvigheid. De scheepsbouw ontwikkelde zich zelfs tot het bouwen van kustvaarders.

In de loop der jaren verdwenen weer veel scheepswerven, omdat de kanalen te klein waren voor de in grootte toenemende schepen. Nog steeds vind je scheepsbouw aan het Winschoterdiep. Ook de aardappelzetmeelfabricage is nog in volle gang.

Friesland

De vervening van het Friese veen heeft ook plaatsgevonden onder leiding van compagnieën. Deze compagnieën werden gevormd door rijke heren uit Holland, Utrecht en Friesland zelf. De vervening is na de tweede helft van de 16e eeuw begonnen. De bekendste vaarten, die voor afvoer van het hoog-

veenturf moesten zorgen, waren: de Schoterlandse Compagnonsvaart, de Opsterlandse Compagnonsvaart en de Drachtster Compagnonsvaart.

Rond Surhuisterveen was in de tweede helft van de 16e eeuw een Compagnie werkzaam. Deze voerde de turf af via de Lauwerszee.

De Schoterlandse Compagnie werkte rond de plaats waar Heerenveen zou gaan ontstaan. Zij groeven (± 1560) de Heerenloot en maakten een begin met de Schoterlandse Compagnonsvaart. Deze vaarwateren zorgden voor de

De Opsterlandse Compagnonsvaart is ook bij stukjes en beetjes gegraven.

Begonnen is (± 1630) in de buurt van de plaats, waar Gorredijk is ontstaan. Een eeuw later is men begonnen het kanaal richting Appelscha door te trekken. Hoewel dit kanaal al lang klaar was, werd pas in 1893 de verbinding met de Drentse Hoofdvaart gemaakt.

Van al deze vroegere turfroutes is nu alleen de Opsterlandse Compagnonsvaart nog volledig bevaarbaar.

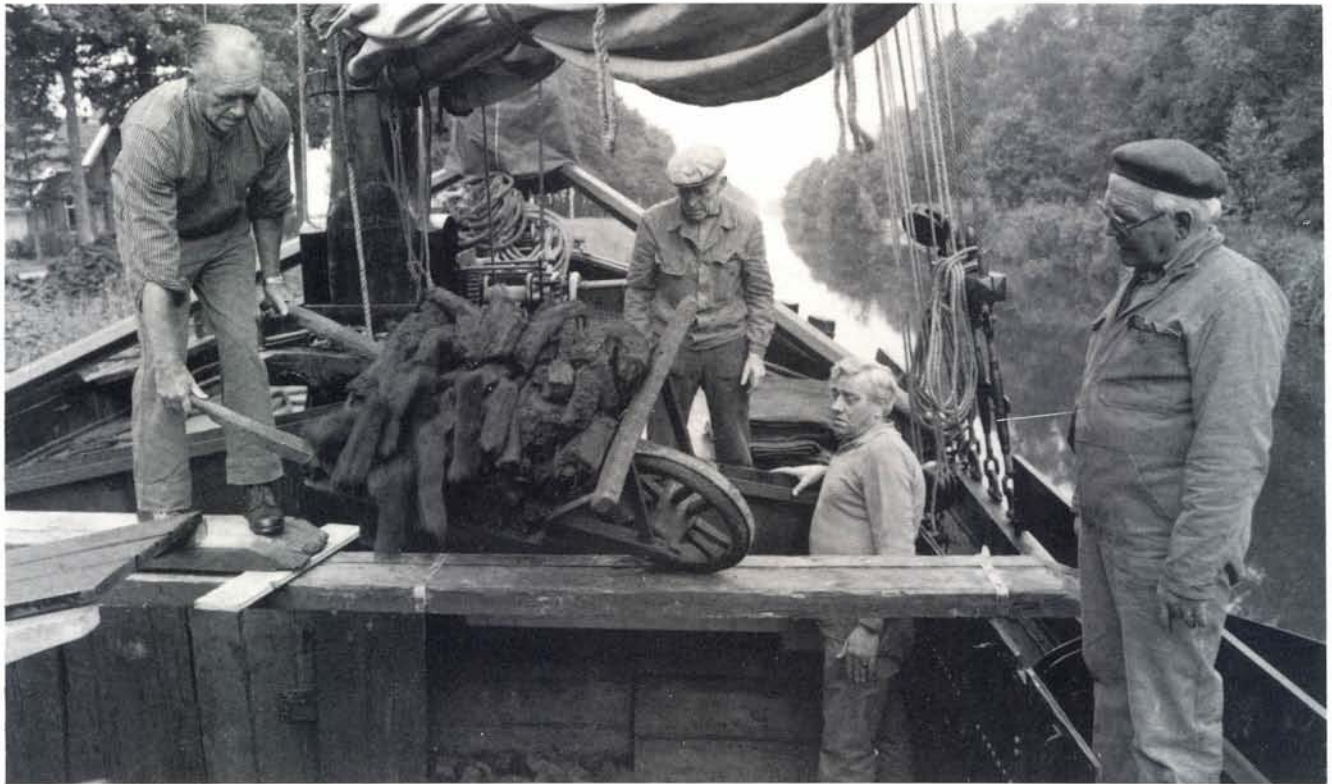
Behalve de bovengenoemde hoogveen-

nog over zijn, zijn het Princenhof en de Leijen.

Drenthe

Begin 17e eeuw is men hier begonnen met de aanleg van de Smildervaart of Drentse Hoofdvaart. Hierover kon de turf van de Dieverder, Leggeler en Smilderven en via Meppel naar Zwartsluis worden vervoerd.

Tegelijkertijd begon men met de aanleg van de Hoogeveense vaart voor de afvoer van turf van de venen rond Hoogeveen en het Hollandse veld.



Zo werd de turf vanaf de kruiwagen in het schip gestort. Foto Ruud Nijman.

turfafvoer via de Friese meren en de Zuiderzee naar Holland.

Rond de plaats waar Drachten ontstond, was de Drachtster Compagnie actief. Zij begonnen rond 1650 met de aanleg van de Drachtster Compagnonsvaart. Deze loopt van Drachten via Ureterp en Siegerswoude naar Bakkeveen. Door een andere Compagnie, werkzaam rond Appelscha en Haule, werd de vaart in 1879 verbonden met de Kolonievvaart langs Veenhuizen. Zo was er een verbinding tot stand gekomen met de Drentse kanalen.

gebieden had Friesland ook veel laagveen. Deze gebieden lagen rond Heerenveen, Oldeboorn, Beetsterzwaag en Nieuw Beets.

De ontginning van deze gebieden is in de tweede helft van de 19e eeuw op gang gekomen. Veel veenarbeiders kwamen uit de omgeving van Giethoorn, omdat dáár niet veel meer te vervenen viel.

Er is nogal onoordeelkundig gebaggerd. Daardoor ontstonden enorme waterplassen die naderhand weer zijn drooggelegd. De enige plassen, die nu

Hoogeveen is erg lang, vooral na 1750, Nederlands grootste turfleverancier geweest.

Nadat het hoogveen uitgeput raakte, is de vaart als Verlengde Hoogeveense vaart doorgetrokken naar het Amsterdamse veld en verder richting Emmen om de Emmervenen te ontsluiten. De Verlengde Hoogeveense vaart werd verbonden met de vaart van Ter Apel via het Stadscompascuumkanaal en het van Scholtenskanaal.

Via het Stieltjeskanaal, dat naar Coevorden loopt, was er verbinding met Overijssel (Overijsselskanaal).

Het Oranjekanaal werd tegelijkertijd aangelegd vanuit Smilde. Het liep via de veengebieden van Odoorn en Schoonoord naar de venen rond Emmen. Het sloot aan op de Verlengde Hoogeveense vaart. Het Oranjekanaal is lange tijd de hoofdvaarroute naar Friesland geweest.

Momenteel is de Drentse Hoofdvaart bevaarbaar. De Hoogeveense vaart is ook nog steeds bevaarbaar. Ze is sinds kort vernieuwd. De Verlengde Hoogeveense vaart is ook bevaarbaar. Er zijn plannen om het Stadscompascuumkanaal weer bevaarbaar te gaan maken.

Overijssel

In Noordwest Overijssel was veel laagveen. In de 16e eeuw is men op grote schaal begonnen met de ontginning. Er is ook hier veel onoordeelkundig veen weggebaggerd.

Hierdoor konden wind en golvend water de ribben of legakkers ondermijnen. In de 18e eeuw ontstonden zo grote waterplassen zoals de Beulakerwiede en andere wieden.

In de 16e eeuw was Blokzijl een bloeiende handelsstad, omdat hier de turf verhandeld werd. Blokzijl werd met Muggenbeet verbonden door de aanleg van het Noorderdiep. Tussen Blokzijl en Steenwijk werd de Steenwijker Aa gekanaliseerd tot Steenwijkerdiep.

De Arembergergracht is aangelegd om samen met de Kalenbergergracht een verbinding te maken met Friesland.

Na de eerste helft van de 17e eeuw is de haven van Blokzijl gaan verzanden. Intussen was het laagveen aardig opgepraakt en werd de Drentse turf populairder. Daarom heeft Zwartsluis de functie van doorvoer- en stapelhaven overgenomen. Zwartsluis stond via het Meppelderdiep in verbinding met de Drentse Hoofdvaart, de Hoogeveense vaart en de vaarroutes naar Friesland en Steenwijk. Al deze vaarwegen in de kop van Overijssel zijn nog steeds bevaarbaar.

Rond Dedemsvaart en Slagharen bevond zich ook een hoogveengebied. In het begin van de 19e eeuw is er een kanaal aangelegd van Hasselt via De-

demsvaart naar Slagharen. Van hier werd een verlenging gegraven langs de Krim naar Coevorden, nl. de Luttershoofdwijk. Deze kanalen zijn niet meer toegankelijk.

Vriezenveen was een hoogveengebied tegen Twente aan. Al in de tweede helft van de 17e eeuw was er een vaarverbinding met Twente, de Schipsloot. In 1907 is het Vriezenveense kanaal klaargekomen, dat aansloot op het Overijssels kanaal. Het Overijssels kanaal is nog steeds in gebruik.

Noord-Brabant en Limburg

Hiet bevindt zich het hoogveen gebied, de Peel. De ontginning van de Peel is rond 1850 begonnen. De Zuid Willemsvaart ten westen van de Peel was al in 1826 aangelegd als verbinding van Den Bosch en Maastricht.

In het zuiden van de Peel ligt de Noordervaart (1853), die aansluit op de Zuid Willemsvaart.

Rond 1860 is de Helenavaart aangelegd die loopt van Griendsvveen naar de Noordervaart.

Ongeveer twintig jaar later is het Ka-

naal van Deurne aangelegd, dat ook op de Noordervaart uitkwam. Deze twee kanalen liggen vlak naast elkaar, omdat de twee hoofdverveners van de Peel, de Maatschappij Griendtsveen en het Veenbedrijf van de gemeente Deurne niet van elkaars kanaal gebruik mochten maken omdat ze felle concurrenten van elkaar waren.

De verdere afvoer van voornamelijk turfstrooisel werd ook per trein gedaan, omdat in 1887 de spoorlijn Venlo - Helmond werd aangelegd.

De Zuid Willemsvaart en de Noordervaart zijn nog steeds bevaarbaar.

West-Nederland

West-Nederland bestond uit Laagveen. Vervening hiervan is al in de 11e eeuw begonnen. In de loop der eeuwen zijn ook hier door onoordeelkundig baggeren grote waterplassen ontstaan.

Op een bepaald moment waren er meer waterplassen dan droog land in Noord en Zuid-Holland (15e en 16e eeuw).

Aan het einde van de 18e eeuw is men gaan inzien, dat er paal en perk gesteld moest worden aan al die watermassa's. Er werd een regel ingesteld dat er alleen

N.V. Veenderij en Turfstrooiselfabriek
„KLAZIENAVEEN”
 voorch. W. A. SCHOLTEN
 GRONINGEN.

844

Schipper Ch. v. Korte Klazienaveen, 195
 te Delfsen

heeft geladen uit Afd _____

	Soort	Prod.	Eenheids- prijs	TOTAAL
.....	M ³	Bolsterturf		
.....	M ³	Harde Grauwe		
.....	M ³	Grote Zwarte		
.....		stuks Aanmaakturf		
.....	M ³	Grote Darg		
.....	M ³	Kleine Darg		
.....	92.00	stuks Persturf	50	2200 00
.....		stobbe Bagger		

Te voldoen ten kantore der Mij. Klazienaveen te Klazienaveen tussen 8¹/₂-12 uur voorm. en 2-6 uur n.n.m.

De Veenbaas:
[Handwritten Signature]

24 bl. 1-4-54



De Slagkrooie. Foto Ruud Nijman.

verveend mocht worden indien er een droogmakingsplan aanwezig was. Tevens moest er een bepaald bedrag per jaarlijks gebaggerde turf in een droogmakingsfonds gestort worden. Tegelijkertijd is men begonnen met de daadwerkelijke drooglegging van vele veenplassen (o.a. Haarlemmermeer, Alexanderpolder) met behulp van stoomgemalen. Zo zijn er tussen 1430 en 1941 in totaal 208 veenpolders drooggemaakt. Momenteel zijn er nog ± 30 veenplassen niet drooggemalen. Enkele daarvan zijn: Ankeveense plassen, Loosdrechtse plassen, Westeinderplas, Maarseveense plassen en Vinkeveense plassen.

De sociale omstandigheden

Het is wellicht bekend, dat de sociale omstandigheden in het veen erbarmelijk zijn geweest. Het werken in het veen was zwaar. Per dag werd er vaak twaalf uur of meer gewerkt. De lonen waren laag. Daarom werkten meestal de vrouwen en soms ook de kinderen mee om te proberen zoveel mogelijk te verdienen. Veelal ook eisten veenbazen, dat de vrouwen meehielpen. Mannen deden het graafwerk en het verrijden van de turf. Vrouwen en kinderen moesten zorgen voor het drogen en omzetten van de turf. Bij het laden

van schepen werd ook door mannen en vrouwen gewerkt.

Naast hun werk in het veen moesten de vrouwen ook hun huishouden nog doen. Zo'n huishouden hield in: zorgen voor een man, kinderen en dieren, die vaak allemaal in één vertrek leefden. De huizen waren erg klein en opgebouwd uit turf, heideplaggen en planken en voorzien van een lemen vloer. Over het algemeen bestond de woning uit één ruimte voor het hele gezin en het vee. Er waren ook luxere houten en stenen arbeiderswoningen. Ook waren er nog eenvoudiger behuizingen, zoals holen in de grond in gebruik.

De huizen waren meestal eigendom van de veenbazen. Deze veenbazen hadden vaak eigen winkels. Door verplichte winkelnering moest iedereen wel bij hem z'n (vaak) duurere spullen kopen. Wanneer je, bijvoorbeeld in de winter, geen geld meer had, kon je bij de veenbaas op de pof kopen.

Het gebeurde wel dat men een hele zomer moest werken om de rekening te kunnen betalen. Op deze manier waren de arbeiders volledig afhankelijk van hun uitbuitende bazen.

Het was geen wonder dat onder deze omstandigheden erg gemakkelijk naar drank gegrepen werd. Drank was makkelijk te verkrijgen en veenbazen en schippers schonken veel om sneller werken van de arbeiders te bewerkstelligen. Verder was drank een „ideaal middel” om alle zorgen en ellende te vergeten.