

KRONIEK

4e jaargang nummer 2
mei 1995

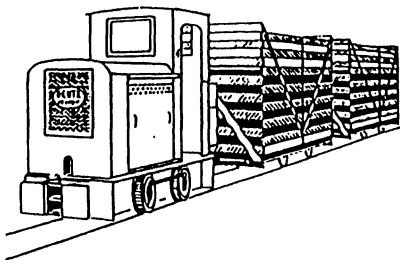
REDAKTIE:
Wim Visscher
Ger de Leeuw

Redaktie-adres:
De Woerd 71,
7824 RB EMMEN

de inhoud van deze Kroniek

Het bestuur is verheugd, dat zo snel na het eerste nummer er dit jaar al een tweede kan worden gerealiseerd. In verband met onze excursie naar het Industrieel Smalspoormuseum aan het Dommerskanaal in Erica, ligt de nadruk van deze Kroniek in het bijzonder op de geschiedenis van het smalspoor. Verder besteden we aandacht aan het tweede deel in de serie Zuidenveldse studies en de ons geboden mogelijkheid om korte bijdragen voor een nieuw 'geschiedenisboek' over Emmen te schrijven. We vervolgen onze serie 'Emmen over de grens', terwijl een boekrecensie het sluitstuk vormt. We hopen, dat U dit nummer met genoegen leest.

Naar het smalspoormuseum



Deze excursie zal worden gehouden op woensdag, 7 juni a.s. We worden om half acht in Erica verwacht. Zou het niet aardig zijn als we vanuit Emmen zoveel mogelijk samenrijden? Natuurlijk is dat niet verplicht: Om zeven uur vertrekken wij als bestuursleden in elk geval vanaf de parkeerplaats bij het Wijkgebouw, Meerstraat 8. Er is nog plaats in onze auto's!

In het smalspoormuseum krijgen we natuurlijk de nodige uitleg, er staat een rondrit in een veentreintje op het programma en we brengen een bezoek aan de expositie en de werkplaats(en). De entree wordt betaald door de vereniging. Na afloop is er gelegenheid om ter plaatse een kop koffie te drinken (voor eigen rekening). Graag tot ziens op 7 juni.

p e n n e v r u c h t e n i n d r u k

Op het moment, dat deze Kroniek bij U in de bus rolt, zal er naar alle waarschijnlijkheid opnieuw een boekje van onze vereniging zijn verschenen. Het is het tweede deel in de reeks Zuidenveldse studies en heeft als titel: **E M M E N E N D E V A N R A A L T E - T R E K .**

Over dit onderwerp heeft schrijver dezès indertijd een lezing gehouden voor onze vereniging. Sinds 1969 heb ik me bij vlagen bezig gehouden met de 'landverhuizers' uit Drenthe in het midden van de vorige eeuw, maar nu zich een mogelijkheid voordeed om speciaal Emmen eens onder de loep te nemen, heb ik me daar met veel plezier wat meer in verdiept. Nu is het dan zo ver, dat het in boekvorm verkrijgbaar is. Het gaat over de geschiedenis van een aantal Emmenaren (met name uit Noord-Barge afkomstig), die rond 1846/1847 naar Amerika emigreerden. In het boekje worden hun belevenissen opgetekend, zowel onderweg als in Amerika, in de dichte bossen van de staat Michigan., mede naar aanleiding van de 'dagboeken' die bewaard zijn gebleven. Verder wordt er aandacht geschonken aan de nederzetting Holland en het plaatsje Drenthe, welke deze pioniers hebben gesticht. Als bijlage heb ik alle personen uit de Gemeente Emmen vermeld, die gedurende de eerste 25 jaar naar de Nieuwe Wereld zijn getrokken. Het is een lijst van 70 personen, al dan niet met vrouw en kinderen, waarbij ik ook eventuele bijzonderheden heb vermeld (ouderdom, religie, redenen van vertrek, enz.). Het geïllustreerde boekje telt 48 pagina's en kon worden uitgegeven dankzij een subsidie van de Gemeente Emmen.

Vandaar ook, dat we de leden van de vereniging een exemplaar tegen de prijs van slechts f 5,- kunnen aanbieden. Een tweede exemplaar kost echter f 7,50. Het is de bedoeling dat onze penningmeester voor U een exemplaar meeneemt op onze eerstvolgende excursie. Degene, die niet meegaat naar het Smalspoormuseum kan per bank of giro een boekje bestellen, dat na ontvangst van het bedrag wordt toegezonden.

Uiteraard dient men dan wel de portokosten te betalen en wel als volgt:

Voor één exemplaar is de prijs f 5,- + f 2,80 = f 7,80

Voor twee exemplaren: " 12,50 + " 5,00 = " 17,50

Voor drie exemplaren: " 20,00 + " 5,00 = " 25,00

We wijzen U er op, dat de oplage zeer beperkt is en dat er vanuit bepaalde verenigingen (o.a. de Nederlandse Genealogische Vereniging) belangstelling is getoond! Wees er dus snel bij.

Ons rekeningnummer bij de RABO-bank is 1044.68.815 en het gironummer van de bank is 81 62 67.

Ger de Leeuw

*

**

*

SMALSPOOR EN TURF

Historie van het smalspoor in Zuidoost-Drenthe en aangrenzend Duitsland*Wim Visscher*

INLEIDING

In de jaren zestig en zeventig van de vorige eeuw werd Nederland overspoeld door concessie-aanvragen voor het aanleggen van spoorweglijnen voor personen- en goederenvervoer, die bijna allemaal op niets uitliepen. Een van de meest spraakmakende plannen was de concessie Kaptijn-Gentis. Deze beoogde een west-oostverbinding tussen Harlingen-Heerenveen-Hoogeveen-Coevorden naar het Duitse Salzbergen. Te Coevorden werd zelfs in 1875 een spoorwegcomité, Zuidenveld genaamd, opgericht om de belangen van Zuidoost-Drenthe in deze zoveel mogelijk te behartigen. Volgens een krantenbericht uit die tijd beoogde ze hiermee te bevorderen dat de spoorlijn zo dicht mogelijk langs het 'Drentsch Veen Californië' zou gaan lopen. Als een belangrijk argument voor een ombuiging van de lijn naar die Zuidoost-Drentse veengebieden werd de aanstaande inwerking stelling van de machinale turfbereiding in de venen bij Nieuw-Amsterdam genoemd. Volgens het comité konden de regering en de spoorwegmaatschappij letterlijk en figuurlijk niet om zo'n belangrijk toekomstig industrieel complex heen. Van het hele spoorwegplan kwam echter niets terecht en dus ook niet van de lijn naar Drents Californië.

Toch zou dit Zuidoost-Drentse veengebied in die tijd in Nederland enige faam verwerven door spoorwegprojecten van bescheidener formaat. Dit was het zogenaamde smalspoor, ook wel veldspoor genoemd. Dit waren vrij smalle ijzeren sporen van tussen de 60 en 70 cm breedte, die over het hoogveen werden aangelegd waarover de gegraven turf in, meest door paarden getrokken, lorries over grote afstanden konden worden vervoerd. Een soort paardentram over het veen. Behalve smalspoor in verschillende maten kende men diverse soorten rails. Zo was er rechtspoor, bochtspoor en draagbaar spoor. Door toepassing van zogenaamde draaistellen - een circa 2 meter lang stuk spoor, die om haar as 180 graden draaibaar was - kon ook op een in een andere lengterichting lopend spoor worden gerangeerd. De eerste die getracht had de veenexploitatie door middel van 'spoorwegen' te bevorderen was vervener H. F. Gosselaar uit Noordbarge (later te Assen) geweest. Deze had al in 1872 in zijn grote veenderij aan de Verlengde Hoogeveensche Vaart te Nieuw-Amsterdam kleine ijzeren sporen laten aanleggen. Hierdoor werd het traject waarover de turf per kruiwagen naar de schepen moest worden vervoerd, verkleind. Het resultaat hiervan was dat hij op die manier minder 'bijkruiers' nodig had wat de loonkosten aanzienlijk drukte. De rails had hij betrokken van een bekende machinefabriek uit Haarlem, de gebr. Figé.

SMALSPOOR MET EEN FRANSE SLAG

De veenexploitatie in Zuidoost-Drenthe was veel trager van start gegaan dan de belanmghebbenden voor ogen had gestaan. Door allerlei perikelen waren de kanalen zo rond 1875 nog maar slechts enkele kilometers in de venen doorgedrongen, terwijl de concessies om de kanalen te graven toen al enkele tientallen jaren eerder waren verleend. Een inhaalslag was dan ook dringend gewenst. Enkele heren uit Assen, die veel veen in hun bezit hadden aan de Verlengde Hoogeveensche Vaart te Nieuw-Amsterdam hadden daartoe al in 1874 een grootschalig project aangevat. In plaats van het tot dan toe gebruikelijke turfgraven d.m.v. handkracht zou nu op industriële wijze turf geproduceerd moeten worden. Hierbij zou het gebruik van smalspoor een belangrijke rol moeten gaan spelen. Aan dit plan lag een Franse uitvinding ten grondslag, waarbij èn de aanleg van kanalen door het veen èn de industriële verwerking van de turf die uit het kanaalgraven vrij zou komen hand in hand zouden moeten gaan. Dit moest dan gebeuren door langs het nog aan te leggen kanaal een smalspoor aan te leggen. Hierop zou dan een door stoomkracht voortbewogen rijdende machinale turffabriek tijdens het kanaalgraven van brand- en grondstof worden voorzien: een soort persmachine, waarbij een zwaardere turf 'de eigenschappen van steenkool meer en meer naderende' zou worden verkregen.

Het betrof hier de machinale turfbereiding, die al bij het spoorwegplan Kaptijn-Gentis ter sprake kwam. Door deze nieuwe produktiewijze zou dan de vervening in korte tijd en op zeer grote schaal kunnen plaatsvinden. Ook de naast het kanaal gelegen veenstroken, zouden dan namelijk gelijktijdig kunnen worden meegenomen. Maar last but not least zouden de kanalen door het veen veel spoediger kunnen worden aangelegd dan tot dan toe het geval was. De initiatiefnemers jhr. A. W. van Holthe tot Echten en mr. J. A. Willinge Gratama, beiden te Assen en de al eerder genoemde H. F. Gosselaar hadden hiervoor in 1874 een speciale maatschappij opgericht. Die kreeg naar het Franse systeem, waarvan zij uitging, de naam 'Compagnie général pour l'exploitation des tourbières en Drenthe' (maatschappij ter ontginning van venen in Drenthe). Voor de maatschappij was bewust voor een Franse naam gekozen omdat de toekomstige afnemers vooral in Parijs werden gezocht. Zo'n naam zou het daar dus goed moeten doen. De drie heren waren dikke vrienden van de Internationale Bank van Landbouwkrediet. Die bank had namelijk een bijkantoor in Assen en daarin waren de heren in het bestuur vertegenwoordigd als directeur (Gratama) en commissarissen (Van Echten en Gosselaar). De maatschappij was overigens niet van plan om zelf veengronden te gaan exploiteren. Ze beoogde slechts als aannemer bij kanaalaanleg op te treden, waarbij dan als tegenprestatie het veen, de grondstof voor de fabriek, gratis door haar zou moeten worden verkregen. Jhr. Van Echten, oprichter en president-commissaris van de Drentsche Kanaal Maatschappij, die in de jaren tusschen 1856 en 1870 de Verlengde Hoogeveensche Vaart Had aangelegd, had bij 'zijn' nieuwe veenontginningsmaatschappij vooral het oog op de verdere verlenging van de Verl. Hoogeveensche Vaart van even voorbij Erica naar de Duitse grens en verder. Van Echten geloofde niet dat de Drentsche Kanaal

Maatschappij dit werk zelf zou kunnen uitvoeren. Hij was van mening dat dit karwei tot stand moest worden gebracht door een maatschappij die 'over ruime fondsen beschikte en aan kanaalgraven een verbeterde veenexploitatie verbond'. Het is duidelijk dat hij hierbij het oog had op de nieuwe maatschappij. Van Echten vroeg in 1875 bij de regering concessie aan voor het graven van maar liefst drie kanalen, waarvan een deel ook door Duitsland zou lopen. Allereerst betreft het de doortrekking van de Verl. Hoogeveensche Vaart. Voorts zou bij het beginpunt van dit kanaal bij Erica nog een kanaal worden afgesplitst in zuidoostelijke richting, dat bij het Duitse Twist zou moeten uitkomen in het Süd-Nordkanal. Tenslotte zou de te verlengen Hoogeveensche Vaart bij het Zwartemeer nog door een kanaal in verbinding gebracht moeten worden met het Stadskanaal. Dit laatste kanaal zou dan tevens de uitgebreide veenbezittingen van de drie heren in het Barger-Compascuum doorsnijden, die vanwege het ontbreken van een kanaal nog steeds buiten de ontginning waren gebleven. De pruisische regering, aan wie voor het in Pruisen te graven gedeelte eveneens om concessie was gevraagd, reageerde enthousiast op deze plannen. Hiermee zou immers ook een snelle aanleg van de kanalen in het pruisische veengebied verzekerd kunnen worden. Dit was nu ook juist de bedoeling van Van Echten c.s., want zij hoopten ook de aanleg van die kanalen in Pruisen te kunnen aannemen. Ook hadden ze intussen voor dit nieuwe systeem van vervaardiging van turf octrooi van de Pruisische regering gekregen. Vanuit andere Drentse hoogveengebieden werd met scepsis op deze plannen gereageerd, maar vanuit Overijssel waren vele positieve geluiden te horen en hoopte men op een succesvolle proefneming. Wellicht was die afstandelijke houding van verveners, met name uit Hoogeveen, ingegeven door de vrees voor concurrentie, want daar waren al een aantal jaren enkele 'vaste' machinale turffabrieken werkzaam. Zo werd o.a. op de veenderij en de machinale turffabriek van de firma J. C. Rahder te Nieuweroord ook van smalspoor gebruik gemaakt, waarover de locomobiel en de persturfperstmachine verplaatsbaar waren. Het bereik van dit exemplaar was echter beperkt tot de eigen veenderij.

De maatschappij met die moeilijke Franse naam had er intussen geen gras over laten groeien. Al begin 1875 had ze twee locomobiele stoommachines met persturfmachines aangeschaft. Meteen was er ook een directeur benoemd. Dit was de ex-doopgezinde predikant Cornelis Cornelis, een zoon van een vermogende Amsterdamse koopman, die al jaren zijn sporen als directeur van de gasfabriek te Assen had verdiend. Ook trad hij als aandeelhouder in de maatschappij op. In de loop van 1875 vond voor het eerst de proefneming van het nieuwe systeem plaats, die ook voor het publiek te bezichtigen was. Die demonstratie gaf veel bekijks en leek veelbelovend. Van Echten c.s. hadden voor hun grootse project bij Gedeputeerde Staten van Drenthe een half miljoen subsidie aangevraagd. Groot bleek de teleurstelling toen bleek, dat deze aanvraag werd afgewezen: dit gold ook meteen voor de aangevraagde concessies. G.S. wensten namelijk vast te houden aan het reeds eerder door hen vastgestelde traject van de verlenging van de Hoogeveensche Vaart zoals dit al eerder door een internationale kanalencommissie was geadviseerd. Zij wilden achteraf geen wijzigingen meer in dit plan aanbrengen. Dit was in feite

de doodsteek voor dit met zoveel optimisme begonnen revolutionaire project. Omdat de maatschappij nu met de door haar reeds gekochte machinerie in de maag zat, begon zij toen maar noodgedwongen met een vaste machinale turf-fabriek te Nieuw-Amsterdam. Daartoe bouwde ze enkele houten fabrieksgebouwen aan de Verlengde Hoogeveensche Vaart te Nieuw-Amsterdam, waar zij machinale turf uit de nabij gelegen veenderijen van Van Echten, Gosselaar en Gratama ging produceren. Ook hier stonden de locomotieven en de machines op rails. Per schip werd de machinale turf naar Meppel gevoerd om vandaar per spoorwagon naar Parijs te worden vervoerd. Ook in deze vorm hield de onderneming het slechts korte tijd uit. In 1879 werd de maatschappij beëindigd. Dit mislukte experiment, waarbij op grote schaal gebruik zou worden gemaakt van smalspoor, was typerend voor het Zuidoost-Drentse veengebied van die tijd. Nergens anders trof men dergelijke hooggestemde en vaak met veel tamtam aangekondigde ideeën aan wat dit gebied tot een walhalla voor veenindustriële technici leek te maken. Niet voor niets werd deze veenstreek het Drents Californië genoemd (zie de eerste publikatie van onze historische vereniging). In dit geval viel de 'Californian dream' flink tegen: anderen zouden echter komen en op hun manier, op bescheidener wijze, het smalspoor aan de veenaflaving dienstbaar maken.

SNELLE VERVENING OP HAARLEMMER SPOOR

In de in het zuiden aan het Amsterdamsche Veld grenzende veenderij Nieuw Haarlem bij Erica werd van eind jaren zeventig eveneens gebruik gemaakt van smalspoor. Enkele firmanten van die veenderijfirma, de gebr. Figé uit Haarlem, waren tevens eigenaar van de daar gevestigde machinefabriek gebr. Figé. We zijn ze al eerder tegen gekomen als leverancier van smalspoor aan Gosselaar. Hun contracten met Gosselaar hadden er toe geleid dat ook zij hun oog lieten vallen op het Zuidoost-drentse veen. Zij wilden dit gebied vooral als 'proeftuin' voor de door hen gefabriceerde machines, zoals smalspoor, lorries en baggermachines, laten fungeren. De door hen gekochte venen bij Erica, in totaal ongeveer 80 ha groot, werden door hen ingebracht in de door hen opgerichte veenmaatschappij Nieuw-Haarlem. Als plaatselijke directeur trad hier voor hen ook een Amsterdammer, een zekere Van Wijck, op. Onderdeel van de firma waren ook twee baggermolens, die zich zouden gaan bezig houden met het graven en uitdiepen van veenkanalen. De verveningsmethode die deze heren op Nieuw-Haarlem gingen toepassen was voor die tijd iets nieuws. Tot die tijd kende men wijkvervening, waarbij om de twee plaatsen een wijk werd gegraven, waarlangs de turf naar de schepen in het kanaal werd afgevoerd. De Haarlemmers gingen toen een veenplaats van twee kanten tegelijk vergraven. Aan de ene kant vanuit de gegraven wijken, van de andere kant (waar geen wijk was) d.m.v. een smalspoor, waarover met lorries de turf naar de schepen werd vervoerd. Op die wijze ging de vervening veel sneller dan dat dit op de traditionele wijze het geval was. Net als dit bij de eerder genoemde op Franse leest geschoeide compagnie beoogd was, ging het ook hier om 'snelvervening'. De totale lengte aan rails bedroeg hier ongeveer 4 km.

Als gevolg van het intreden van de turfcrisis kwam de klad in deze bijzondere vervening. Immers wat baat een snelle vervening als er geen vraag naar turf meer is?

In 1888 werd de firma geliquideerd. Nog tot ver in deze eeuw stieten de boeren bij het ploegen van hun land in dit gebied regelmatig op roestige stukken rails, die in de grond waren achtergebleven.

VEENZEILEN OP SMALSPOOR

Hoewel de grote verwachtingen die men van al die toepassingsmogelijkheden van smalspoor had, niet bleken uit te komen, zou later aan het eind van de vorige eeuw het smalspoor met name in de venen nabij Klazienaveen een rol van betekenis gaan spelen. Het ging hier om een initiatief van de Groninger firma W. A. Scholten. De grondlegger, W. A. Scholten, had al in 1874 het ca 1000 ha grote Smeulveen gekocht. In de jaren daarop kocht hij er nog grote percelen veen bij. Door verschillende oorzaken kon de firma pas rond 1890 een begin maken met de vervening van haar gebied. Omstreeks die tijd had zij aan de toen eveneens reeds verder in de richting van Zwartemeer doorgetrokken Verl. Hoogeveensche Vaart een turfstrooiselfabriek gebouwd. Het is opmerkelijk dat de initiatiefnemer van deze doortrekking ook weer Van Echten was.

In feite was dit werk door zijn aannemingsfirma, de N.V. Nieuw Echts Veencompagnie een gedeeltelijke voortzetting (een deelproject) van de al jaren eerder ter ziele gegane Compagnie pour l'exploitation des tourbières. In dit geval was er van gelijktijdig plaats te vinden fabricage van machinale turf geen sprake meer. Toch moet hij toen bij zijn kanaalgraverij gebruik gemaakt hebben van smalspoor, want tot de bezittingen van zijn nieuwe compagnie behoorden een aantal 'wagons'. Waarschijnlijk werden die gebruikt voor het vervoer van het vele zand, dat afkomstig was uit het kanaal, dat voor een deel door de Hondsrug liep. Het accent van de firma Scholten zou in de loop der jaren steeds meer op de produktie van turfstrooisel komen te liggen. Hij streefde verder naar een waterverbinding tussen het Stadskanaal en het Van Echtskanaal, wat voor groot belang was voor de exploitatie van haar veengronden. Hiertoe werd in de jaren 1890 en 1891 bij de turfstrooiselfabriek een begin gemaakt met de aanleg van het Scholtenskanaal, die jaarlijks in noordelijke richting werd verlengd. Rond de eeuwwisseling bereikte dit kanaal het Smeulveen. Aanvankelijk lag het in de bedoeling van de firma midden in dit gebied aan het Scholtenskanaal een veenkolonie te stichten. In 1902 bouwde zij aan de zgn. landszijde een groot aantal arbeiderswoningen op het bovenveen. Aan de andere zijde van dit kanaal werden tegelijkertijd, ook op het bovenveen, een school, onderwijzerswoning, een coöperatieve winkel en een Nederlands Hervormd kerkje, die voor het merendeel van hout waren opgetrokken, gebouwd.

Deze kersverse veenkolonie werd toen naar W. A. Scholtens echtgenote, Klaziena Sluis, Klazienaveen genoemd. Inmiddels was door nieuwe aankopen en ruilingen ook het andere veengebied van de firma (dat tussen het Van

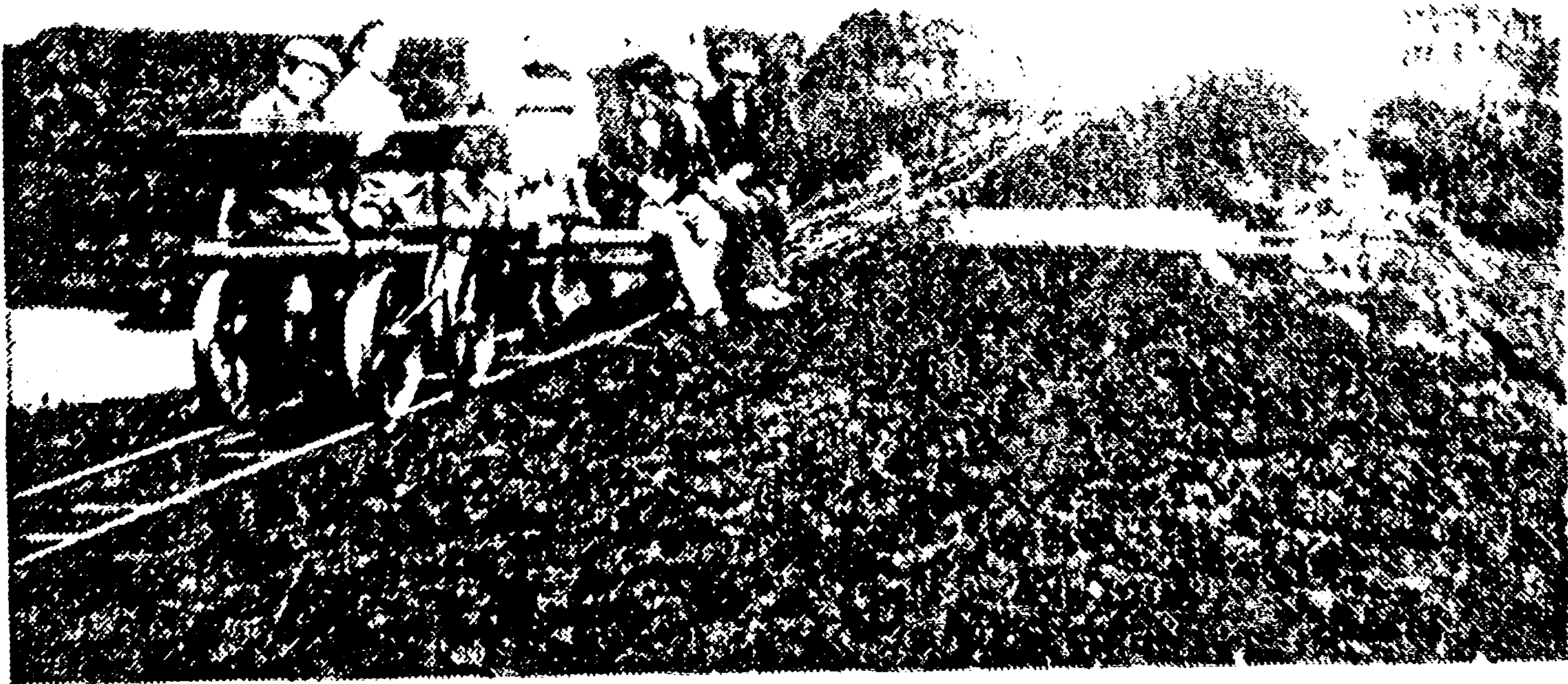
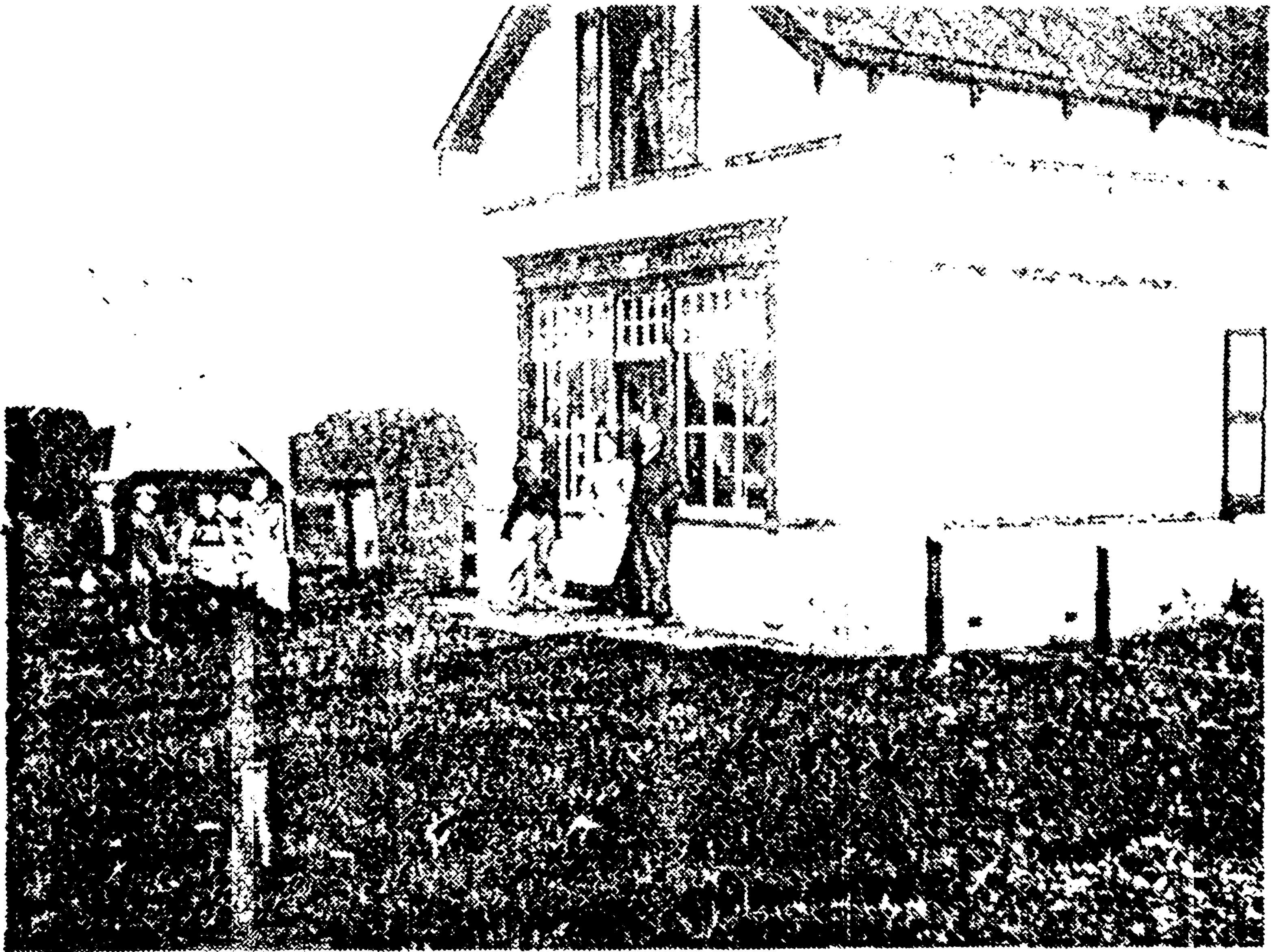
Echtenskanaal en het Smeulveen lag) een min of meer aaneengesloten gebied gaan vormen. Nu dit gedeelte van Barger-Oosterveen ten noorden van het Van Echtenskanaal nu vereend was met het Smeulveen kregen toen deze veengebieden van Scholten in zijn geheel de naam Klazienaveen. Omdat vanaf 1889, niet ver van de turfstrooiselfabriek, door particuliere initiatieven van anderen aan het Van Echtenskanaal gaandeweg een min of meer aaneengesloten stenen bebouwing was ontstaan, zou daar steeds meer het zwaartepunt van Klazienaveen komen te liggen. Hierdoor zou de in 1902 door de firma Scholten in het Smeulveen gestichte veenkolonie Klazienaveen altijd klein van omvang blijven. Die werd toen ter onderscheiding van de zich sterk uitbreidende veenkolonie aan het Van Echtenskanaal Klazienaveen-NOORD genoemd. Het Smeulveen was toen al geruine tijd het winningsgebied voor turfstrooisel. Omdat het zo lang duurde voordat het Scholtenskanaal het Smeulveen had bereikt en er van de aanleg van zijwijken vanuit dit kanaal door het Smeulveen nog in geen jaren sprake zou zijn, was de firma voor het vervoer van de bolsterturf op het gebruik van smalspoor overgegaan. Hiertoe werd er door haar langs het tracé van een aantal aan te leggen wijken enkele kilometers smalspoor aangelegd.

Ook de huurder van de houten coöperatieve winkel (door de firma 'zelfhelp' genoemd), de bakker en winkelier Jacob Krikke, wist in die tijd een handig gebruik van het smalspoor te maken. Hij vervoerde de door hem aangekochte waren op een lorrie met een zeil er op, die door de wind werd voortgedreven, over het smalspoor dat vanaf het zuidwestpunt van het Smeulveen naar de winkel liep. Was de wind tegen dan ging men op één kant van het wagentje zitten en zette die dan met de voet af. Dit alles doet in onze tijd wat vermakelijk aan maar er moet wel bij worden bedacht, dat in die tijd nagenoeg alle vervoer over het water moest verlopen in deze afgelegen gebieden. Hier te Klazienaveen-Noord werd dus zelfs nog gevaren waar geen water was. In 'de domeneer van trufland' beschrijft de auteur, evangelist W. de Weerd, bovenstaand fragment op een amusante wijze. In feite vormt het een bijzonder stukje smalspoorgeschiedenis.

Schrijver dezes kwam door toevallige omstandigheden in het bezit van twee unieke uit 1903 daterende foto's, waarop dit tafereel is afgebeeld. Los van het feit, dat het om de oudste foto's gaat die van Klazienaveen-Noord bestaan en dan ook nog uit de eerste jaren van haar bestaan, betreft het hier ook een van de eerste afbeeldingen van het fenomeen smalspoor in het veen. Op de ene foto (zie pagina 25) staan voor de winkel de winkelier en zijn vrouw en het schoolhoofd 'meester' Kuiperus (met slipjas en hoed). Op de lorrie zitten o.a. bakker H. Krikke uit Dedemsvaart en twee dochters van het schoolhoofd. Uit de turfbulten aan de horizon blijkt dat de Willemsvaart (de schakel tussen het Scholtens- en het Verlengde Scholtenskanaal) nog in aanleg is.

De andere foto toont het evangelisatiekerkje. Op de lorrie het schoolhoofd en weer zijn dochters.

Enkele jaren later werd Klazienavaan-Noord uit haar isolement verlost door het gereedkomen van het Scholtenskanaal en de doortrekking van de lijn van de Dedemsvaartsche Stoomtramweg Maatschappij van Klazienaveen naar Emmer-Compascuum. Naarmate de aanleg van de wijken in het Smeulveen



vorderde nam de betekenis van het smalspoor hier steeds verder af. Het smalspoor werd bij gedeelten aan particulieren verkocht. Eén van de nieuwe gebruikers was o.a. de winkelier en houthandelaar Jan Meester te Dordsebrug aan het Van Echtskanaal, die het spoor ging gebruiken voor het vervoer van het hout van het schip naar zijn houtloodsen.

SMALSPOOR OVER DE GRENS

Ook vlak over de rijksgrens bij Schöninghsdorf was al in een vroeg stadium van smalspoor gebruik gemaakt. Hier had in 1889 een Engels veenbedrijf 'The Peat Industries Syndicate', bij de inmonding van het Duitse Hogeveen Kanal in het Süd-Nordkanal, een perceel veen gepacht van Hauptmann Schöningh. Ook pachtte ze enkele kilometers zuidelijker een groot complex van 600 ha veen van dezelfde Duitser. De Engelse maatschappij bouwde rond 1890 op de hierboven genoemde plek een grote turfstrooifabriek. In samenwerking met de Fransman G. G. Béraud, die toen in Londen woonde, stichtte de maatschappij daar tevens een zogenaamde lok 'pluus' fabriek, die uit het lokveen vezeldraden moest spinnen om daarvan textiele stoffen te produceren. Diezelfde Béraud was eerder als lokfabrikant in het Limburgse Griendtsveen mislukt. Een pikante noot hierbij was dat deze daar had voortgebouwd op de uitvinding van de Parijzenaar Allagnou, die al eerder in de jaren 1882-1884 zonder succes een dergelijke fabriek te Erica had geëxploiteerd. Met een kapitaalsinjectie van 150.000 Duitse marken van de Engelse maatschappij ging Béraud het nu in Schöninghsdorf proberen. Hij pakte het grootscheeps aan door de aanleg van kilometers lang smalspoor, waarover het gegraven lokveen uit de Engelse veenderij naar de lokfabriek werd vervoerd. Helaas voor de al te optimistische zakenman mislukte ook deze onderneming jammerlijk, want het veen bleek daar onvoldoende vezelhoudend te zijn. Of dit fiasco ook de Engelse maatschappij in zijn val heeft meegesleept is niet helemaal duidelijk, maar het duurde niet lang of ook 'The Peat Industries' moest tegen de eeuwwisseling haar onderneming staken. De rails van het smalspoor waren toen al danig aan het roesten. Voor de overname van de pacht van de veengronden van Peat Industries diende zich al spoedig een nieuwe gegadigde aan. Dit was de toentertijd eveneens in Londen gevestigde Griendtsveen Moss Litter Comp. Ltd. Dit was een Nederlands-Engelse combinatie van turfstrooifabrikanten, waarin de al eerder te Griendtsveen (Limburg) gestichte Maatschappij Griendtsveen als een van de belangrijkste aandeelhouders optrad. Rond de eeuwwisseling was de Griendtsveen Moss Litter het grootste veenbedrijf van Europa. Griendtsveen nam rond 1902 naast de pacht van de veengronden te Schöninghsdorf tevens de rails en de lorries over. Zij bouwde toen ook in Schöninghsdorf een turfstrooifabriek, waarbij voor het vervoer van de bolster ook smalspoor werd gebruikt.

Toen in 1908 de stichter van Nieuw-Amsterdam, de te Amsterdam gevestigde Drentsche Landontginningsmaatschappij, haar uitgestrekte veengebied ten N van het Dommerskanaal, het Amsterdamsche Veld, wilde verkopen, meldde Griendtsveen zich als gegadigde. De Amsterdamse maatschappij had in de bijna

60 jaar dat zij eigenaresse van deze venen was geweest slechts een relatief klein deel daarvan vergraven. Het buiten ontginning gebleven gebied besloeg ongeveer 2000 ha, waar veel bolsterturf op zat. Een jaar later was Griendtsveen hiervan de nieuwe eigenaar geworden en liet ze toen al spoedig een drietal turfstrooiselfabrieken aan het Dommerskanaal bouwen. De enige daarvan overgebleven fabriek ligt nu op het terrein van het smalspoormuseum. Ook werd er dwars door het Amsterdamsche Veld langs de zgn. Middensloot van west naar oost een smal- of veldspoor aangelegd tot aan de grens met Duitsland. Later werd dit spoor nog uitgebreid met een aftakking naar het noorden en vervolgens langs de Noordersloot naar de turfstrooiselfabriek op de Duitse Griendtsveen-veenderij bij Schöninghsdorf. Langs deze sporen werd de gedroogde bolsterturf naar de fabrieken vervoerd. De totale lengte van dit internationale veldspoor bedroeg ongeveer 15 km. De lorries, werden getrokken door locomotiefjes. Na de tweede wereldoorlog werd het spoorlijntje tussen de Dordsedijk en de rijksgrens nog gebruikt door de Purit voor het vervoer van de door haar gegraven zwarte turf.

HET SMALSPOOR IN LATERE TIJD

Langs het gedeelte van het Van Echtenskanaal dat door de Hondsrug loopt, was de vervening zeer langzaam gevorderd. Dit kwam met name door de hoge ligging van de ondergrond. Slechts in tijden van brandstofschaarste, zoals tijdens de eerste wereldoorlog, was de vervening hier rendabel. Zuidelijk van het Van Echtenskanaal was over het grootste gedeelte de aanleg van wijken zelfs onmogelijk en werd de turf ter verscheping per smalspoor vervoerd. In de praktijk bleek dit bovendien voordeliger te zijn dan de aanleg van wijken. Zo kon in het zgn. 10e veenblok slechts een enkele wijk worden gegraven, terwijl in het 9e blok helemaal geen wijk werd gegraven. Overigens was ook de aanschaf van smalspoor lange tijd een kostbare aangelegenheid en werd er in de meeste gevallen slechts gebruik van gemaakt door grote maatschappijen en kapitaalkrachtige particuliere verveners.

Toch zou na de eerste wereldoorlog het gebruik van smalspoor een grote vlucht nemen en kreeg deze zo een meer algemene toepassing. Dit kwam omdat de Duitse staalindustrie zich toen in plaats van de vervaardiging van oorlogsmachinerie moest 'omstellen' tot het produceren van meer gebruiksvriendelijke machines. Lag hierbij vroeger de nadruk op zware spoorrails, voortaan zou mede ook door de in de oorlog sterk vooruitgegane walstechnieken het zwaartepunt op smalspoor komen te liggen. Zo werd in de loop van de jaren het smalspoor in de Zuidoost-Drentse veenderijen een meer algemeen verschijnsel. Ook de in 1918 te Klazienaveen-Noord opgerichte ammoniakfabriek De Runde maakte in de korte tijd van haar bestaan voor het vervoer van de ammoniakhoudende turf gebruik van smalspoor. Ook werd het gebruik bevorderd door de komst in de jaren dertig van grote automatische veenmachines, die uitsluitend over spoor konden worden voortbewogen. Een bekend voorbeeld hiervan waren de 'Hesepor Torfwerke' bij het Duitse Twist, waar in die tijd een intensieve grotendeels machinale vervening langs het Süd-

Nordkanaal plaatsvond. Met de toename van het gemotoriseerde vrachtvervoer per as was in de loop van de tijd het graven van wijken onnodig geworden en dus ook het smalspoor. Nu trokken de vrachtauto's hun sporen door het veen. Van het tijdperk van het smalspoor zijn nu nog nauwelijks sporen meer te vinden.

BRONNEN EN LITERATUUR:

- Provinciale Asser en Drentsche Courant, jaargangen 1874-1877.
 M.A.W. Gerding (red.), Voettocht Emmen over de grens. Emmen, 1995.
 B. Ottens, Schöningh sien Dörp 1876-1886. Paderborn, 1976.
 J. Visscher, Emmen en Zuidoost-Drenthe. Utrecht, 1940.
 W. Visscher, Historie van het Drents Californië. Barger-Compascuum, 1993.
 W. de Weerd, Domeneer van Turfland. Groningen, 1983 (heruitgave).



Wie schrijft er mee?

Het bestuur is gevraagd om in samenwerking met de Europese Bibliotheek in Zaltbommel een boek uit te geven over Emmen, in de serie EEN BEELD VAN EEN PLAATS. Met de hulp van onze leden willen we proberen om dit te realiseren.

Het zal een boek moeten worden met zo'n twintig artikelen over diverse algemene onderwerpen, uit de periode 1850-1950. De bijdragen dienen zo'n 5 à 8 pagina's lang te zijn, waarvan ongeveer de helft gevuld wordt met foto's, afbeeldingen, tekeningen of iets dergelijks. Voor een vereniging als de onze, is zo'n 'opgave' een peuleschil.

Als voorbeeld ontvingen we het reeds verschenen boek over Hoogeveen en we noemen U hierbij de daar behandelde onderwerpen even op, zodat U zich een beeld kunt vormen waar het precies om gaat:

geschiedenis in vogelvlucht; de gemeente; van vaarten, wijken, wegen en woningen; werken in het veen; werken op het land; werken in de scheepsbouw; werken in de fabriek, middelen van vervoer; het bankwezen; tot nut van iedereen (gasvoorziening, waterleiding, bibliotheken); een pluriforme geloofsgemeenschap; de joodse gemeenschap; de plaatselijke pers; het onderwijs; schone kunsten; architectuur en monumentenzorg; gezondheidszorg; enkele bekende Hoogeveeners; jaartallen uit de Hoogeveense geschiedenis.

Misschien dat door deze opsomming iemand van U uitroept: "Zo'n onderwerp (maar dan over Emmen) zou wel iets voor mij zijn." Natuurlijk mag het ook een ander onderwerp zijn, dat op Emmen betrekking heeft. Wie ideeën heeft, een artikel in de 'kast' heeft liggen, bezig is met een onderwerp, of graag mee

wil doen: laat hij/zij zich melden bij Ger de Leeuw. Na een inventarisatie van een en ander zal hij dan de geïnteresseerden bijeen roepen om afspraken te maken. Indien U vooraf mee informatie wenst, dan kunt U ook met onze voorzitter contact opnemen.

* *
* * *
* *

bo e k b e s p r e k i n g

E. H. Karel, Ondernemen in de Zuidoost-Drentse venen. De geschiedenis van de firma Veldkamp te Erica 1901-1991, Groningen 1991.

De aanleiding tot het verschijnen van deze publikatie was het zestig jarig jubileum van de B.V. Oud-Schoonebeeker Turfstrooiselfabriek en Veenderij A. Veldkamp te Erica in 1989. In dit boek beschrijft de historicus drs. E. H Karel de ontwikkelingsgang van de ondernemingen van Veldkamp alsmede de wijze waarop de ondernemer op veranderde tijdsomstandigheden inspeelde. Het relaas is voornamelijk op archiefmateriaal en interviews gebaseerd. Met dit onderwerp begeeft de schrijver zich op het terrein van de bedrijfshistorie. Dit is een tak van de geschiedsbeoefening, die de laatste jaren sterk in opkomst is. In de regio Zuidoost-Drenthe was, voorzover mij bekend, tot dusver nog nauwelijks sprake van een meer uitgewerkte studie over een daar gevestigde onderneming. In zoverre vormt dit een primeur. Het 'verhaal van Veldkamp' is geschreven tegen de achtergrond van de Zuidoost-Drentse economische en sociale geschiedenis. Dit is zonder meer één van de pluspunten van het boek. Ook wordt de positie en de houding, die Veldkamp tegenover zijn personeel en de concurrentie innam aan een analyse onderworpen. Anders dan bij veel andere vbedrijfshistorische onderzoeken en studies waar, veelal bij gebrek aan vergelijkingsmateriaal tegenover vergelijkbare ondernemingen, vaak een 'geïsoleerd' en dus eenzijdig beeld ontstaat, kenmerkt dit werk de bredere aanpak. De auteur heeft hierbij niet geschroomd ook zijn licht op ter steken bij de concurrentie. Dit prijzenswaardig initiatief heeft zeer zeker bijgedragen tot een beter begrip van het open en laten van Veldkamp. De verschillende perioden worden hoofdstuksgewijs besproken.

Het eerste tijdvak behandelt de geschiedenis van Veldkamp tot 1916. Deze periode, die aanvangt rond 1880 omvat met name de activiteiten van de grondlegger Johannes Veldkamp Azn. Hij was een uit de provincie Groningen afkomstige veenkoloniale akkerbouwer, die zich rond 1880 te Tweede Exloërmond vestigde. Rond de eeuwwisseling begon hij zich in te laten met de vervening door aankoop van veen in de gemeente Emmen te Oranjedorp. Diens latere verveningen zouden zich nagenoeg geheel in de omgeving van Tweede Exloërmond afspelen.

Het tweede tijdvak (1916-1940) beschrijft de komst en opkomst van zijn zoon

Anthonij te Erica. Deze manifesteerde zich toen als zelfstandig landbouwer-
vervener en handelaar. Ook gaf hij toen reeds blijk van zijn aspiraties om
industrieel te worden. Dit blijkt onder meer uit zijn bemoeiingen met de
coöperatieve ammoniakfabriek De Runde, wat overigens op een jammerlijke
mislukking uitliep.

De derde periode die afsluit in 1940 beschrijft met name de ups en downs van
de turfstrooiselfabriek in het complex van ondernemingen, die in de loop van
die periode was ontstaan. Hiervan maakte o.a. ook een steenfabriek deel uit.
Tenslotte wordt in de laatst beschreven periode 'de nieuwe tijd' (waarin de
derde generatie, Johannes Veldkamp, aantreedt), de mechanisering en de
modernisering, alsmede de overschakeling op een nieuw produkt, de potgrond
en tuinturf, belicht. In 1973 wordt de bedrijfsvoering ingrijpend gewijzigd.
Al die perioden geven, zowel afzonderlijk als in hun geheel, een boeiende kijk
op het 'ondernemingsgebeuren' bij Veldkamp. Toch kan ik niet nalaten op een
enkel punt even nader in te gaan. Eén onderdeel van hoofdstuk 1 (pp. 14-18)
wordt in z'n geheel gewijd aan het 'instituut' van de gedwongen winkelnering.
De schrijver heeft die uitgebreide beschrijving kennelijk nodig om de lezer
inzicht te geven hoe dit door een groot aantal verveners toegepaste
financieringssysteem van hun vervening werkte. Dit omdat zoals ik verder op
op pagina 24 las, Johannes Veldkamp Azn. te Tweede Exloërmond ook van dit
gewraakte systeem gebruik maakte, wat het hem (mede) mogelijk maakte zijn
vervening te financieren. Akkoord!, maar als ik dan in diezelfde toelichting
lees, dat hiervoor schriftelijke bewijzen ontbreken en e.e.a. slechts gebaseerd
is op aan geruchten ontleende vermoedens, dan lijkt me die conclusie toch min
of meer op losse schroeven te staan. Aan de auteur moet worden toegegeven
dat hij de betreffende thematiek op een genuanceerde wijze heeft
weergegeven. Niettemin blijft de vraag of het, gelet ook op het onderwerp van
het boek 'ondernemen in de Zuidoostdrentse venen' wel zo nodig was om de
gedwongen winkelnering zo breed uit te meten. Temeer omdat het hier - als ik
het wel heb begrepen - om de winkel van Johannes Veldkamp Azn te Tweede
Exloërmond zou gaan en (althans in mijn voorstelling) Zuidoost-Drenthe bij
Ter Apel ophoudt.

Zo uitvoerig als de achtergrond en voorgeschiedenis van Johannes Veldkamp
Azn wordt belicht (globaal vanaf rond 1860, dus ook nog zijn Groninger tijd
omvattende), des te weinig wordt in het boek aangetroffen over de Overijsselse
tijd van de later rond 1910 te Erica aan de familie Veldkamp gelieerde familie
Schuurman, wier ondernemingen te Erica later grotendeels in het 'Veldkamp-
complex' werden opgenomen. Het ontbreken hiervan levert in zekere zin een
manco op. Mij is namelijk uit andere bron bekend, dat de fam. Schuurman c.s.,
afstammend van voor die tijd grote verveners, al voor 1850 te Dedemsvaart
betrokken was bij tal van industriële ondernemingen zoals kalkovens, een
bierbrouwerij, jeneverstokerij en steenfabriek. Een aantal van die bedrijven is
gelijksoortig aan de meer dan drie kwart eeuw later door Anthonij Veldkamp
te Erica opgestarte bedrijven! Vanuit die optiek zou dan aan de geschiedenis
van de Veldkampbedrijven maar liefst meer dan een halve eeuw kunnen
worden toegevoegd. Ook de bedrijfsgeschiedenis manifesteert zich door
golfbewegingen. Maar de schrijver kan zich beroepen op het, zoals door hem is

meegedeeld, door hem aangetroffen onvolledige archief van Veldkamp. Een boek is immers nooit af! Eén van de aardige aspecten van het boek is dat het een interessante analyse geeft van het samenstel van feiten, die het complex van ondernemingen van Veldkamp, waarbij het ene bedrijf a.h.w. het andere diende, tot een successtory maakten. Hierbij is met name het nagenoeg al die jaren onafhankelijk opereren t.o.v. de bedrijfstak als overlevingsvoorwaarde een in het oog vallende faktor. Bij het lezen dringt zich tenslotte nog de vraag op hoe een uit de bedrijfscultuur van coöperaties stammende 'oorspronkelijk' Groningse veenkoloniale landbouwer als Anthony zich ontwikkelde tot een solistisch optredende industrieel. De auteur stelt, noch beantwoordt die vraag. Het door Anthonij getroffen debâcle van de coöperatieve ammoniakfabriek zou hiervoor een aanknopingspunt kunnen bieden. En is zijn, in het boek beschreven, hardvochtige houding t.o.v. zijn veenderij-personeel mogelijk ook te verklaren tegen de achtergrond van de in die tijd scheefgegroeide verhouding tussen de Groninger boer en zijn arbeiders? Ondanks het oproepen van die vragen is het boek een zeer interessant historisch document geworden. De auteur verstaat de kunst het vaak saai en dorre materiaal, dat bedrijfsarchieven meestal kenmerkt, om te werken tot een bijzonder goed leesbaar verhaal, dat zich a.h.w. in één adem laat uitlezen.

W.V.

+
+ + +
+ + + + +
+ + +
+

VOETTOCHT EMMEN OVER DE GRENS (deel 2)

We vervolgen onze voettocht met

e. KAMPERESCH

Na het Valtherbosch komen we op de Kamperesch. In de verte ziet men dan het esdorp Weerdinge, dat in de belastinggevens al in 944 wordt genoemd. Toen stond er overigens één boerderij. Een boerenerf uit vroeger tijd is het Houwingegoed, dat in elk geval al in de 18e eeuw bestond. Bekend is, dat op het huis Houwinge de verplichting rustte, om elk jaar in november een varken te slachten, bestemd voor een etentje voor de dominee te Emmen met een aantal mede-ambtsdragers. In 1807 vroeg de toenmalige Emmense predikant ds. Engels zich af, of dit wellicht nog een uitvloeisel was van 'Heidensche Superstitiën, die zinspelen op de offerande en offermaaltijden van 't vroeger Heidendom'.

f. KWELGEBIED MUSSEL AA

Op de plaats waar de twee takken van de Mussel Aa samenkomen, vestigde zich rond 1900 de pionier Tjeerd Schoonbeek. Deze anarchist uit het Groningerland voer met zijn schip over de Dollard en via de Westerwoldsche Aa naar de Mussel Aa, waarna hij op deze plek met zijn schip strandde. Hij bouwde zijn boot toen om tot een houten woonkeet. Hier woonde hij tot 1960 en leefde onder meer van de visvangst en de verkoop van mollenvellen.

g. NIEUW-WEERDINGE

Langs het gedeeltelijk gedempte Weerdingerkanaal vestigden zich in 1872 de eerste (vier) bewoners. Na 1884, toen het waterschap Weerdinge werd opgericht, nam Nieuw-Weerdinge, qua inwonertal snel toe. Enkele jaren daarvoor vond er overigens een zeer ingrijpend voorval plaats, waardoor het dorp bijna was verdwenen. Elk jaar in mei namelijk, werd het veen in brand gestoken, om daarna in de nog warme as, boekweit te kunnen zaaïen. De rookontwikkeling, die dat boekweitbranden met zich meebracht, was vaak tot ver over de grens waarneembaar.

Dergelijke branden namen soms vormen aan, die men niet meer in de hand had. Door de harde wind had men in 1882 (27 mei) het vuur ook niet meer onder controle. Tevergeefs trachtte men om met handspuiten en schoppen de brand te blussen. In korte tijd werden in Nieuw-Weerdinge 63 woningen in de as gelegd, evenals de kerk van de Baptistengemeente. Ternauwernood wisten de bewoners te vluchten. Het verraderlijke was echter, dat het vuur ondergronds bleef doorsmeulen en op plaatsen waar men zich veilig waande, soms spontaan weer aan de oppervlakte oplaaide. Dat is nu eenmaal een van de 'eigenschappen' van veen. Onder leiding van burgemeester Willem Tijmes van Emmen, werden wachten ingesteld. Op 1 juni kon men de balans opmaken: de schade aan persoonlijke bezittingen bedroeg ongeveer f 150.000,--, terwijl er ook nog voor ten minste het dubbele aan bagger en turf in vlammen was opgegaan.

Het bleef niet bij dit ene jaar: ook in 1881, 1893 en in 1917 woedden in dit gebied enorme branden. Bij deze laatste brand kwam het gezin Brands uit Groningen, bestaande uit man, vrouw en zes kinderen, om het leven. Ze hadden zich verschanst in de ijzeren kajuit van hun schip, maar de volgeladen schuit brandde volkomen uit en door de hitte ging het ijzer uitzetten, waardoor allen levend verbrand werden.

Nieuw-Weerdinge ontwikkelde zich in de loop der jaren tot een actief dorp met tal van verenigingen en organisaties. Aan de westzijde van Nieuw-Weerdinge bevinden zich de vroegere fabrieken van Gero uit 1947, die in Nieuw-Weerdinge roestvrijstalen messen, lepels en vorken vervaardigde en de textiel fabriek Spanjaard uit 1948, een nevenvestiging van het bedrijf te Borne.

* * * * *

Hier moeten we het deze keer bij laten.

P.S. Denkt U aan onze excursie naar het Industrieel Smalspoormuseum?