Landschapshistorie Zuidoost-Friesland



Dirk Huizinga

Vooraf 5

Inleiding 7

1. Leefbaar dankzij vervening 15

2. Water als noodzaak, als last en als bron van welvaart 33

3. Turfwinning in de praktijk 49

3.1 Turf uit hoogveen 66
3.2 Turf uit laagveen 72
3.3 Turf moet gedroogd en vervoerd worden 80
3.4 Turfvervoer over het water 82
3.5 Leven aan boord 92

4. Wonen in het veen 107

5. De landbouwcrisis van 1878 tot 1895 119

6. Nieuwe bewoning langs de vaarten 141

7. Werken in het veen 149

8. Verkaveling van landbouwgrond 159

9. Landschapsstructuren en uniformering als resultante 169

10. Versnelling van het leven 193

Geraadpleegde literatuur 234

Vooraf

De verveningen in Zuidoost-Friesland worden vaak voorgesteld als vorm van uitbuiting van een toch al arme bevolking. De beelden en verhalen daarover gaan vooral over het recente verleden, over het begin van de vorige eeuw, net na de landbouwcrisis en in de periode dat de turf als brandstof vervangen werd door de steenkool. Dat was voor de mensen die het moesten hebben van werk in de landbouw en bij de veenderijen een moeilijke tijd, vooral omdat de veenbazen en de verveners hun winsten zagen verdampen. Over een langere periode beschouwd, heeft de vervening het arme Zuidoost-Friesland echter welvaart gebracht, wat ook duidelijk wordt uit de bevolkingscijfers. Als er geen droog brood te verdienen is, trekken mensen weg. Gaat het ergens economisch voor de wind, dan trekken de mensen daar naar toe. Die groei was per regio heel verschillend. Terwijl de trots van Friesland altijd de Greidhoek was met het zwart-bonte vee en de zwarte Friese paarden en vervolgens de Bouwhoek met de grote akkerbouwbedrijven, waren het de Wouden en de venen van Zuidoost Friesland, streken die altijd als 'minder' werden gezien, die de grootste bevolkingsgroei kenden. De bevolkingsgroei in de Bouwhoek en de Greidhoek bleef tussen 1850 en 1920 onder de gemiddelde bevolkingsgroei van de provincie, vooral vanwege de landbouwcrisis in het vierde kwartaal van de 19e eeuw, terwijl de bevolking in het zuidoosten van de provincie juist bovengemiddeld groeide. De grote demografische verschuivingen in Friesland vonden vooral plaats vanaf 1880 (Schroor, 1998, p. 43). De opbrengst van de landbouw op de klei was altijd aanzienlijk hoger dan van de landbouw in De Wouden, maar de werkgelegenheid verschoof. Mede door het proces van mechanisatie en rationalisering in de landbouw om de kwaliteit te verbeteren en een tweede landbouwcrisis te voorkomen. De crisis in de veenderijen volgde in de 20e eeuw doordat turf als brandstof versneld vervangen werd door steenkool. De vraag naar turf herstelde zich enigszins tijdens de grote oorlog in Europa, maar dat was gelukkig niet structureel. Het zwaartepunt van de economische activiteit in Friesland is vanaf 1850 voor de bevolking verschoven van het noordwesten naar het zuidoosten en die trend is in 1953 niet gestopt. In tegendeel.

De beeldvorming verandert echter minder snel dan de sociaal-economische feiten. Vanaf het einde van de 19e eeuw tot ver in de 20e eeuw werd er serieus geschreven over 'het volkskarakter van de Friezen', waarbij de bewoners van de klei de 'echte Friezen' zouden zijn en de Woudfriezen beschouwd werden als een soort tweederangs inwoners van de provincie, om nog maar te zwijgen van de Stellingwerfers, die immers van Saksische oorsprong zijn en niet eens Fries spreken. In 1938 schrijft J.P. Wiersma in onverholen racistische stijl over het volkskarakter van 'de' Friezen, waarbij hij de Stellingwerfers aanduidt als 'Friso-Saksisch'. Aard en wezen van die bevolking hebben volgens hem 'een vreemden inslag gekregen.' Overigens werd er zelfs in 1958 nog in alle ernst vanuit de Fryske Akademie een uitgebreid onderzoek gestart naar het karakter van de Woudfries (LC, 18 jan. 1958), dat vanwege een niet erg wetenschappelijke opzet tot niets heeft geleid. De Stellingwerfer zou volgens sommige onderzoekers ook helemaal geen 'echte Fries'

zijn. Het zou een ander type Fries zijn dan de Kleifries, die in de dertiger jaren nog steeds de norm was. In de decennia daarna hebben de sociaal-economische ontwikkelingen de waarde van dergelijke ideeën echter ingehaald. Ook heeft de sociale wetenschap duidelijk afstand genomen van het type onderzoek als dat van Wiersma. Zuidoost-Friesland met plaatsen als Drachten, Gorredijk, Heerenveen, Wolvega en Oosterwolde heeft in die jaren veel meer vitaliteit getoond dan het oude landbouwgebied langs de zeekust. Vooral dankzij de vestiging van industrieën en dienstverlenende bedrijven heeft Zuidoost-Friesland zich snel ontwikkeld, terwijl de werkgelegenheid vanaf 1850 bij de landbouw in de Greidhoek en de Bouwhoek door de mechanisatie en verkaveling alleen maar terugliep.

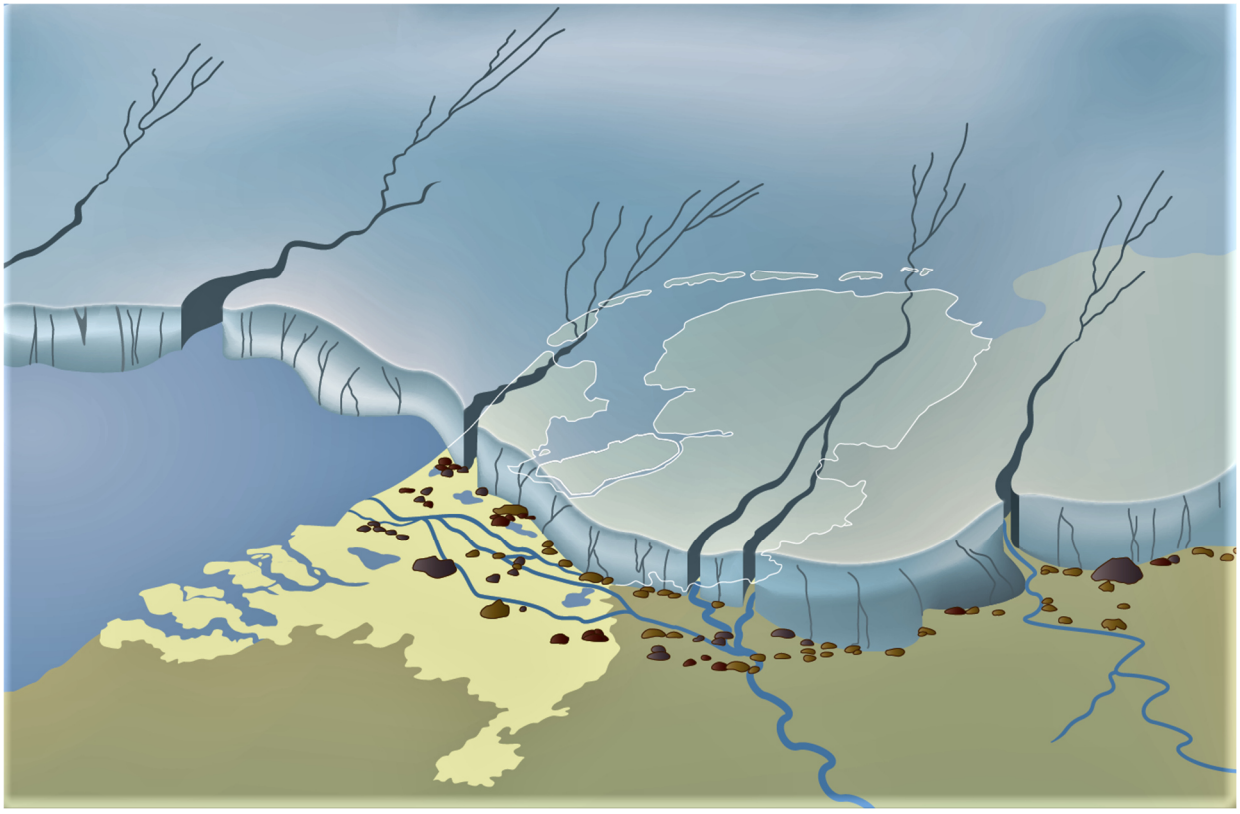
In dit boek wordt echter vooral de voorgeschiedenis van die recente ontwikkeling beschreven, de laatste periode van de turfwinning, met af en toe een blik naar het begin van de vervening in de 16e en 17e eeuw en een blik naar het heden. Vooral, omdat het landschap in Zuidoost-Friesland eigenlijk alleen maar te duiden is vanuit die geschiedenis. Een geschiedenis van vervening die 'tegen de stroom' van laag naar hoog een weg vond door het onontgonnen landschap. Van west naar oost, als een ont-dekkings-tocht door de woeste gronden van hei, zandverstuivingen en moerassen om het verborgen bruine goud te kunnen exploiteren. Daarbij werd het oorspronkelijk landschap grondig op de schop genomen, zeg maar vernield. Dat oorspronkelijk landschap was echter nauwelijks bewoonbaar en had in economische zin geen vanzelfsprekende toekomst, behalve dat het ontgonnen kon worden. In de lage gebieden langs de Zuiderzee van Kuinre tot De Lemmer begon de vervening later, vanaf het midden van de 18e eeuw, door veenarbeiders uit Giethoorn e.o.

Cultureel gezien verwacht niemand in deze streken oude steden met prachtige bouwwerken aan te treffen. Het was geen cultuurland. Cultuur behoorde bij de stad en buiten de stad was het platteland met landbouw en natuur. Vanuit de stad werd tot ver in de 20e eeuw ook neergekeken op dat wat 'achterlijke' platteland. Dat is vanaf de zestiger jaren, toen het toerisme opkwam en brede lagen van de bevolking erop uit trokken, veranderd. Zowel bij de stedelingen die het platteland opzochten als de dorpelingen die de stad bezochten. Er ontstond een herwaardering van het plattelandsleven en van de historie daarvan, die ook materieel vastgelegd werd in streekmusea. Die zijn vaak vooral interessant voor bezoekers van elders, terwijl ze tot het vanzelfsprekende behoren van de plaatselijke bevolking. Het is echter juist voor die groep, dat in dit boek geprobeerd wordt dat vanzelfsprekende weer bijzonder te maken door de voor velen onbekend gebleven wordingsgeschiedenis te beschrijven.

Niet alle landschappen in Zuidoost-Friesland zijn overigens het resultaat van vervening uit het verleden. De Veenpolders met enige restanten van petgaten natuurlijk wel, evenals de directe omgeving langs de voormalige veenvaarten, maar de bossen bij Olterterp vallen er buiten, evenals de bossen, heideveldjes en stukjes zandverstuiving bij Bakkeveen en Appelscha. Die vormen natuurlijk wel mede het landschap en hebben ook hun eigen geschiedenis.

Inleiding

Het was de voorlaatste ijstijd, het Saalien van 230.000 – 125.000 jaar geleden, die voor een belangrijk deel zorgde voor het huidige landschap en de bodemgesteldheid in Nederland en daarmee ook in Friesland. De ijsmassa's uit het noorden trokken toen diepe sporen door het land en duwden aardwallen voor zich uit van het noorden naar het zuiden. De laatste ijstijd, het Weichsalien van 70.000 – 15.000 jaar geleden, was voor de bodemgesteldheid van Friesland niet van invloed, omdat de gletsjers toen niet tot op ons land kwamen.

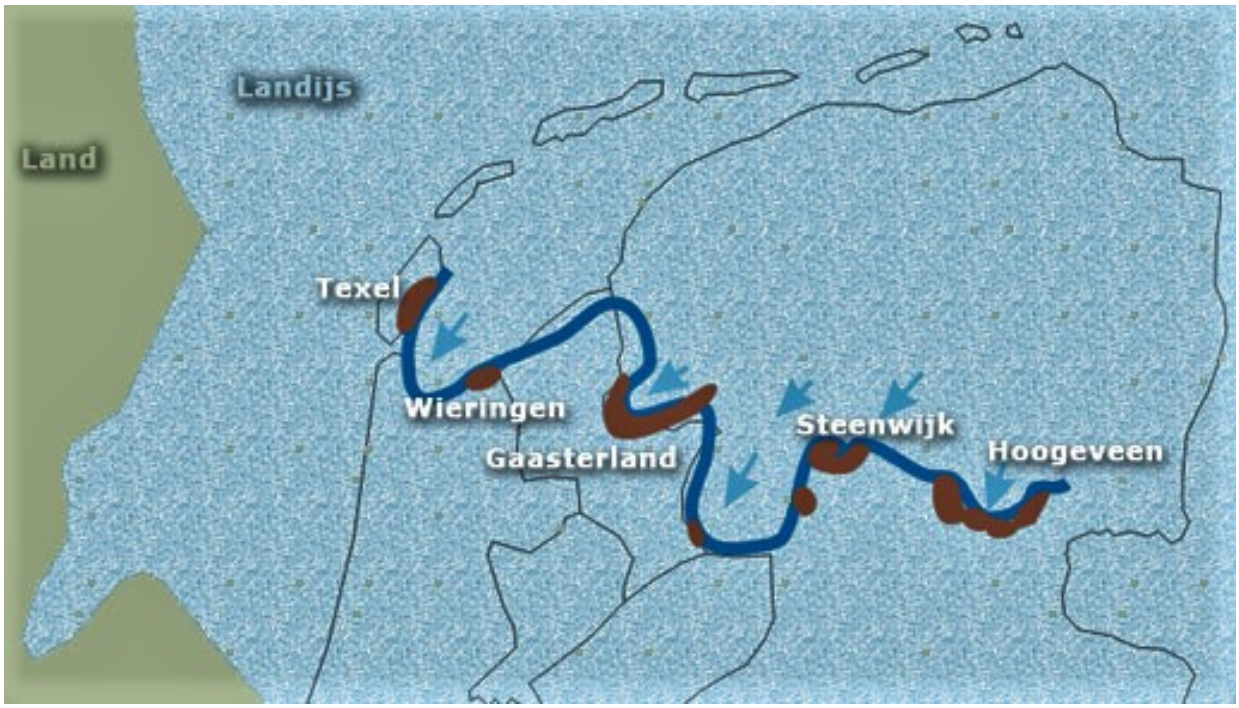


De voorlaatste ijstijd, het Salien, waardoor de samenstelling van de bodem in Noord Nederland sterk heeft bepaald. (Afbeelding: Erik Eshuis)

We kennen natuurlijk de stuwwallen en keileembulten uit die tijd die de duizenden jaren erosie weerstaan hebben en nu bijvoorbeeld in Friesland bekend staan als het heuvelige Gaasterland, het hogere land bij Warns en bij Koudum en aan de voormalige Zuiderzeekust het Rodeklif, het Mirnserklif en het Oudemirdumerklif. Maar ook de Veluwe en de Sallandse heuvelrug zijn stuwwallen uit die tijd. Die zandbergen met keien en grind uit Scandinavië en dat taaie keileem van de kliffen was niet het enige. Tussen hoogtes zijn uiteraard laagtes die een eigen samenstelling kennen. Friesland heeft een morenelandschap. De Friese bodem bestaat daarmee uit Scandinavische grond. Uit keileem, zand met rotsblokken en keien. De Friese meren uit het lage midden zijn eveneens gevormd tijdens de ijstijd. Ze liggen in de richting noordoost – zuidwest, zoals de gletsjers over dit land gleden. Toen na jaren de

temperaturen gingen stijgen, tijdens interglacialen als het klimaat opwarmde tussen twee ijstijden, smolten de gletsjers en lieten ze holten in de bodem achter die zich vulden met smelt- en regenwater. Ook de holte van de latere Zuiderzee is gevormde door gletsjers uit deze ijstijd. Deze laagtes vulden zich gemakkelijk met water dat van hogere gebieden naar beneden stroomde in de vorm van beken en rivieren. Al dat water wil uiteindelijk naar de zee. De zee was in die jaren verder weg dan nu. Tussen het huidige Engeland en Nederland was geen zee, maar een zandvlakte. Het gebied van het huidige IJsselmeer lag eveneens droog en was een zandvlakte met wat verhoogde keileembulten als Gaasterland en de Voorst van Vollenhove. Door verstuiving tijdens de gebruikelijke westelijke wind raakten grote delen aan de oostzijde, het huidige Friesland en Drenthe, onder een dikke laag zand. Het water van rivieren zorgde echter voor de afzetting van rivierklei langs de oevers. Dieper in de grond zitten stroken keileem, terwijl in stilstaand water en in meertjes de plantengroei zou zorgen voor de vorming van veen. Oppervlakkig gezien is de bodemgesteldheid van Friesland in te delen in keileem, zeeklei, rivierklei, hoogveen, laagveen en zand, maar bij grondiger onderzoek blijken de grondsoorten ook door elkaar te lopen. Bij de exploitatie van het veen in onze tijd, dus tijdens de turfwinning, werd die vermenging duidelijk. Je hebt veen met slierten leem en klei, die ongeschikt is om turf van te maken en ook een vermenging met zand levert geen goed product op. In het westelijk deel langs de voormalige Zuiderzee komt ook klei op veen voor.

Voor het thema van dit boek, de landschappen in Zuidoost-Friesland, is ook de geografische geschiedenis na de ijstijden van belang. Zo'n tienduizend jaar geleden na de laatste ijstijd, stegen de temperaturen. Gletsjers in het noorden smolten en de zeespiegel steeg wel 50 meter. Het lage land tussen het huidige Nederland en Engeland verdween onder water met als ondiep deel in de zee de Doggersbank





Noordwest Europa ongeveer 10.000 jaar geleden, even na de laatste ijstijd. De Noordzee bestond nog niet. Voor de kust lag in het noorden een groot eiland dat de naam Doggerland heeft gekregen.

Het gebied dat wij nu Friesland noemen, kreeg natuurlijk ook te maken met het stijgende water. Dat kwam wel van twee kanten. De zeespiegel steeg, maar ook van de landzijde stroomde veel zoet water met beken en rivieren naar de zee. Zo kon er waar nu het IJsselmeer is een groot moerassig gebied vormen, waar doorheen rivieren hun weg vonden, maar waar tegelijkertijd ook eenvoudige plantengroei tot ontwikkeling kwam.

Moeilijk bewoonbaar gebied

Het noorden van ons land was nog eeuwen lang voor mensen moeilijk te bewonen. Het bestond uit grote moerasgebieden, natte veengrond met elzen en berken, dat in de loop der jaren zelfs nog natter werd. Dat gold niet voor het uiterste noorden. Het gebied langs de zee, het kleilandschap met tal van wadden(eilanden), kon door mensen bewoond worden als zij woningen maakten op iets hogere delen, op bestaande zandruggen, of als zij zelf verhogingen gingen opwerpen. Deze mensen maakten eilandjes, terpen, om veilig voor hoog water op te wonen. In de terp van het dorpje Oostrum (Eastrum) bij Dokkum zijn in 2006 restanten gevonden van een nederzetting die dateert van 2580 jaar voor Christus. Het noordelijk kustgebied van de huidige provincies Friesland en Groningen was de verblijfplaats van de vroegste bewoners van het land.



Boven: Beeld van de ijstijd. Onder: een beeld van na de ijstijd, tijdens een warmere periode.



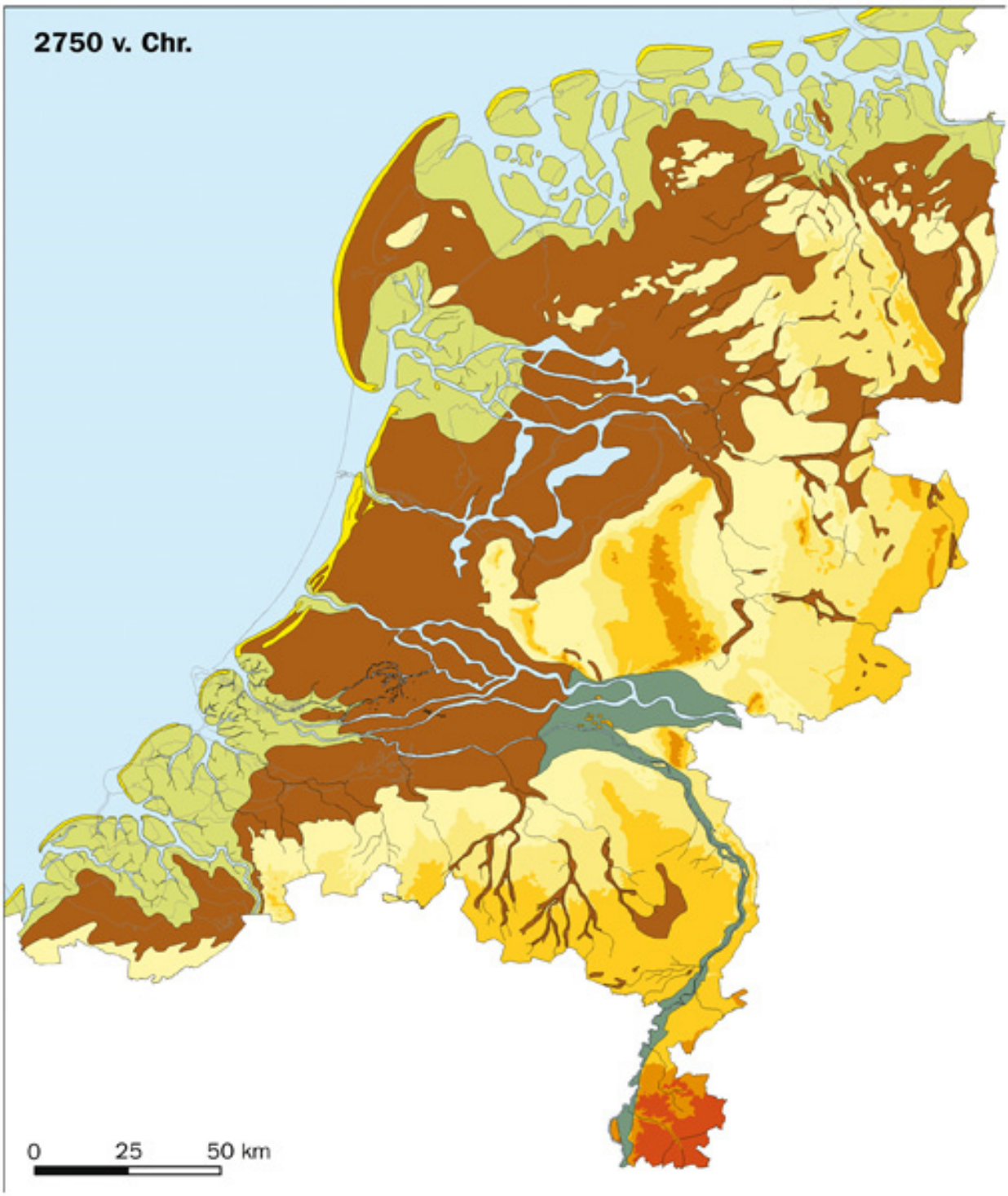


Dekzand dat zo'n 5000 jaar geleden gestoven is op de keileemlaag uit de voorlaatste ijstijd.

Dekzand

Uit de laatste ijstijd stamt de laag dekzand die glooiend als een duinlandschap, met hoogteverschillen van 1 à 2 meter het noorden van het land bedekte. Deze afzetting van dekzand ontstond, toen tijdens de laatste ijstijd het klimaat veranderde. Gedurende een ijstijd is het , anders dan de naam suggereert, lang niet altijd koud. De gemiddelde temperatuur kan gedurende langere tijd veranderen. Binnen een IJstijd kan het klimaat veranderen.
Dat gebeurde ook tijdens de laatste ijstijd in onze streken. Het klimaat veranderde van koud en nat naar zeer koud en droog. Door de droogte kon het fijne zand van de permanent bevroren ondergrond gemakkelijk over grote afstanden door de wind verstuiven. Het noorden van ons land werd op die manier bedekt door een laag zand van wisselende dikte, waardoor een licht glooiend landschap ontstond. Hoogtes werden afgevlakt, dalen werden opgevuld. Het dekzand verplaatste zich van west naar oost. In Friesland is het een betrekkelijk dunne laag die vooral in het zuidoosten van de provincie aanwezig is. Meer naar het oosten, in Drenthe, is de zandlaag dikker en komt die vaker aan de oppervlakte.
Het zand bedekte op onregelmatige wijze de oudere bodemafzettingen. Afhankelijk van de windsterkte werden kleine maar ook grotere zandkorrels door de wind meegenomen. De geologische opbouw van het dekzand kent daarom een gevarieerd patroon, mede doordat de dikte van de zandkorrels van invloed is op de vraag of het zand water kan vasthouden. De donkere lagen zand bestaan uit fijnere korrels die het water beter vasthouden, de licht gekleurde lagen bestaan uit dikkere korrels waar het regenwater gemakkelijk doorheen zakt. Hoe fijner de korrel, hoe meer water vastgehouden werd en hoe donkerder de kleur van het zand werd. Door langdurige regen en het wegstromen van het water via beken en riviertjes die daarbij ontstaan, werd er ook weer zand afgevoerd en kwamen er her en der oudere bodemlagen boven. Die onregelmatige structuur van de ondergrond maakte plantengroei mogelijk. Te beginnen op die plaatsen waar de beken voor de afzetting van slib, van beekklei hadden gezorgd. Op vlakke gedeelten van het land kon het water niet goed weg en vormden zich moerasachtige gebieden met veenmos en boompjes als elzen en berken. Bovenop de deklaag van zand kon zo duizenden jaren lang een laag veen tot ontwikkeling komen die hier en daar afgewisseld werd door hogere zandgronden (de deklaag) die gemakkelijk konden verstuiven.

Toen duizenden jaren later, in onze tijd, de bewoners het oude veen gingen afgraven vanwege de brandstof ‘turf’ die zich had gevormd, was de onderliggende zandlaag van belang om vast te stellen hoe de afwatering van een veengebied gepland moest worden. Veen werd afgegraven tot op het zand. De hoogte van het onderliggende zand was bepalend voor de richting van de vaarten en wijken waar langs het veen afgewaterd moest worden. Voordat begonnen kon worden met het afgraven van het veen, werd er daarom een grondig bodemonderzoek gedaan. Hoe zijn de hoogteverschillen in het veengebied en hoe is het profiel van de onderliggende deklaag aan zand.



Strandwallen en duinen

Getijdengebied (zandwadden, slikken en kwelders)

Veenmoerassen en komgronden grote rivieren (inclusief verlande stroomgordels/ crevassen)

Dal van de grote rivieren (niet overveend)

Rivierduinen (donken)

In die periode was het voor mensen niet mogelijk in de veengebieden van Friesland te wonen. Het duurde tot ongeveer 600 – 500 voor Christus, voordat er sprake was van permanente bewoning op sommige plekken in het noorden van ons land. De Romeinen hebben daar over geschreven, maar zij stelden het leven in de Lage Landen heel wat primitiever voor als dat het in werkelijkheid was. Plinius schreef in 47 na Chr. dat de mensen in het noorden leefden op bulten mest en klei. Dat ze met de handen slijk verzamelden, dat lieten drogen in zon en wind om met deze turf hun schamele hutje te verwarmen. Rond 1930 deed de archeoloog Van Giffen (1884-1973) onderzoek in Groningen bij de Wierde van Ezinge. Daarbij bleek dat de bewoners heel wat welvarender en comfortabeler leefden dan de Romeinen het hadden beschreven. Van Giffen liet laagje voor laagje van de wierde afgraven en ontdekte resten van bewoning uit de 5e eeuw voor Christus. Ezinge is daarmee de oudst bekende woonplaats in de Lage landen. De bevolking leefde er niet armzalig van vis, maar vertoefde in comfortabele woonstalhuizen, waar ze leefden van veeteelt.

Wonen aan het water

Tijdens de IJzertijd, rond 500 v. Chr., werd in het kustgebied van Friesland-Groningen op grotere schaal begonnen met de bouw van terpen. Later vestigden zich ook mensen in de zuidelijker gelegen zand en veengebieden. Ze bouwden hun nederzettingen het liefst in de buurt van het water. Ze volgden de beken en rivieren en gingen niet midden in het veen proberen te overleven. Langs het water was voedsel. In het water zijn de vissen en over land komen de dieren naar het water toe om te drinken. Langs de oevers van het water is de grond vruchtbaarder dan op de droge hoogten, zodat er landbouw en veeteelt mogelijk is. Over het water konden mensen en goederen vervoerd worden. Vanuit hun nederzettingen werden regelmatig aanpalende stroken woeste grond bewerkt en in cultuur gebracht, zodat ook die grond gebruikt kon worden voor de landbouw. Eeuwen later werd het veen grootschaliger geëxploiteerd door machtige heren die investeerden in de vervening van de woeste grond, om van de daarmee gewonnen turf rijk(er) te worden. Turf was eeuwen lang belangrijk als brandstof. Daarmee werden woningen verwarmd, de mensen kookten ermee en bedrijven gebruikten het als brandstof voor ovens. Ook voor die systematische turfwinning zocht men het water op, want het vervoer van de turf ging niet over land. Over de woeste grond konden geen karren rijden. Vervoer van turf ging over het water, met pramen. Die konden de natuurlijke waterwegen op varen, zoals de riviertjes de Linde en de Tjonger en het Ouddiep (het Koningsdiep en de Boorn). Ook konden ze het open Friese water volgen en bij Drachten het riviertje de Drait op varen, wat een zijtak was van het Koningsdiep. Toen de vervening geïntensiveerd werd, lieten de Compagnieën die de turf wilden afgraven zelf ‘compagnonsvaarten’ graven naar het verveningsgebied, zodat de turfschepen konden komen waar de turf geproduceerd werd. Al die economische activiteiten leidden ertoe, dat meer mensen zich vestigden bij dat werk, dus langs de vaarten. De bewoning langs het water leidde tot een lintbebouwing. Tot dorpen zonder kern, die als een lang lint van huisjes aan het water lagen.

1. Leven dankzij vervening

De bodemstructuren van Zuidoost Friesland zijn zoals ze zijn. Ze zijn duizenden jaren geleden gevormd. Aan de oppervlakte is echter een en ander door mensen veranderd. Van al het veen dat zich in meters dikke lagen over dit gebied heeft gevormd, is op dit moment weinig meer over en daar is dus vrijwel niets meer van te zien. Wel zijn er sporen van terug te vinden en ook is de huidige landschapsstructuur alleen begrijpelijk, als we wat inzicht hebben in de wijze waarop in de afgelopen eeuwen het veen afgegraven is, om van duizenden jaren oud, ingeklonken veen turf te maken. Turf lag letterlijk voor het opscheppen, het kostte niet veel en heel Holland kon zich ermee verwarmen. In de 19e eeuw was er door de beginnende industrialisatie veel meer brandstof nodig en kreeg de commerciële turfwinning een serieuze omvang. Turf was in die tijd de brandstof voor steenbakkerijen langs de grote rivieren. De bakkers bakten er hun brood mee en in de eerste industriële fabrieken werden de stoommachines gestookt met turf.



Woeste grond

Ooit was ons land vooral begroeid met bomen. Het was vooral bos, maar de bomen werden in de middeleeuwen gekapt voor het bouwen van huizen, voor brandstof en ook voor het aanleggen van houtwegen door de moerassen en de bouw van

scheepjes. Door de bossen te kappen, kon de heide zich uitbreiden. Door de heide op een slordige wijze om te zetten in landbouwgrond en die vaak als open zandakker te laten liggen, ontstonden er bij harde wind zandverstuivingen. Dat landschap van heidevelden, moerassen, zandverstuivingen en berkenbosjes is het beeld dat wij hebben van hoe het 'oorspronkelijk' was. Er zijn nog een paar plekjes bewaard gebleven die een indruk geven van het landschap in het noorden van ons land zoals dat eeuwen is geweest. In natuurgebieden als bij Bakkeveen en Appelscha in Opsterland en het Fochteloërveen op de grens met Drenthe. Mooie natuur, vinden veel mensen nu, maar dat was vroeger anders. Natuur was voor mensen gevaarlijk. In moerassen kon je verdwalen en verdrinken. Op de uitgestrekte heidevelden en zandverstuivingen kon je gemakkelijk de weg kwijt raken. Niet voor niets noemde men de natuur 'woeste grond'. Tegenwoordig genieten we van natuur, maar die natuur is voor ons ook geen 'woeste grond' meer. Direct ten oosten van Zuidoost-Friesland ligt in Drenthe 'het grootste natte heidegebied van Europa', het Dwingelder veld. Van der Woud (2020, p. 25) beschrijft hoe die 12 vierkante kilometer die de Dwingeloose heide groot is, slechts een fractie vormt van de onafzienbare heidevelden en zandverstuivingen die oorspronkelijk het landschap beheersten. Die woeste grond was echter niet het 'natuurlijke' landschap. Het had zich mede zo ontwikkeld door menselijk ingrijpen. Heidevelden kunnen zich niet van nature handhaven. Ze worden spoedig overwoekerd door boompjes en grassen. Door berken, elzen en dennetjes. De 'grote, stille heide' van vroeger was er alleen maar, doordat boeren hun kuddes van duizenden schapen op de hei lieten grazen.
Ook de zandverstuivingen waren voor een deel mensenwerk, hoe desastreus die verstuivingen ook konden uitpakken voor de bewoners die door het zand werden overvallen. Boeren wilden hun landbouwgrond graag wat uitbreiden en probeerden dat te bereiken door stukken heide van de bovenlaag te ontdoen, zodat het zand er onder in cultuur kon worden gebracht. Het verwijderen van het plantendek liep regelmatig uit de hand, het losse zand bleef liggen aan de oppervlakte en kon gemakkelijk meegenomen worden door de wind. Van der Woud (2020, p.35) citeert de Drentse Harm Tiesing die rond 1900 over de zandverstuivingen schreef: "Voor wie nooit eene zandverstuiving heeft gezien, levert zodanige verwoesting eene ongewone verschijning op. (…) Eene stofwolk rijst dan omhoog, waardoor het bij afwisseling schijnt of de nacht is aangebroken. Huizen, boomen, dorpen, landschappen, die wij in de verte zagen, zijn nu voor ons oog weggenomen, om slechts nu en dan voor een oogenblik en als in een geel waas gehuld even weer voor onze blik te verschijnen, waarna spoedig eene nieuwe stofwolk de eerste volgt, welke alles weer in 't duister hult voor den toeschouwer."
Op dit moment probeert Staatsbosbeheer ook in Friesland weer zandverstuivingen te creëren. Deze vallen echter in het niet vergeleken met de verstuivingen van voorheen. De heidevelden op de veengronden werden weliswaar door begrazing met schapen in stand gehouden, maar behoren wel tot de woeste grond van de 19e eeuw. De droge heidevelden werden overigens afgewisseld door natte, die overgingen in uitgestrekte moerassen. Hoogveen lag welswaar ver boven het waterpeil van de boezem, maar hoefde niet droog te zijn. Ook op hoge gronden kon sprake zijn van wateroverlast.

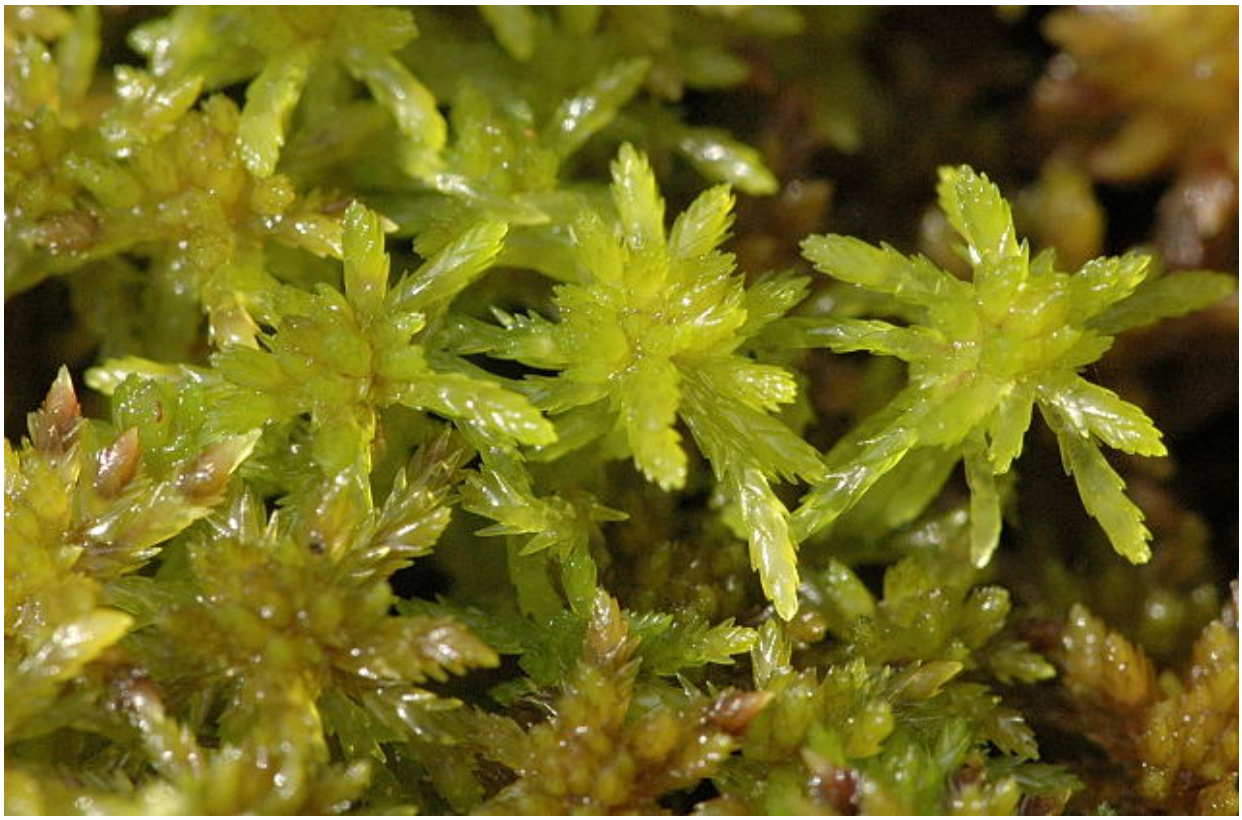


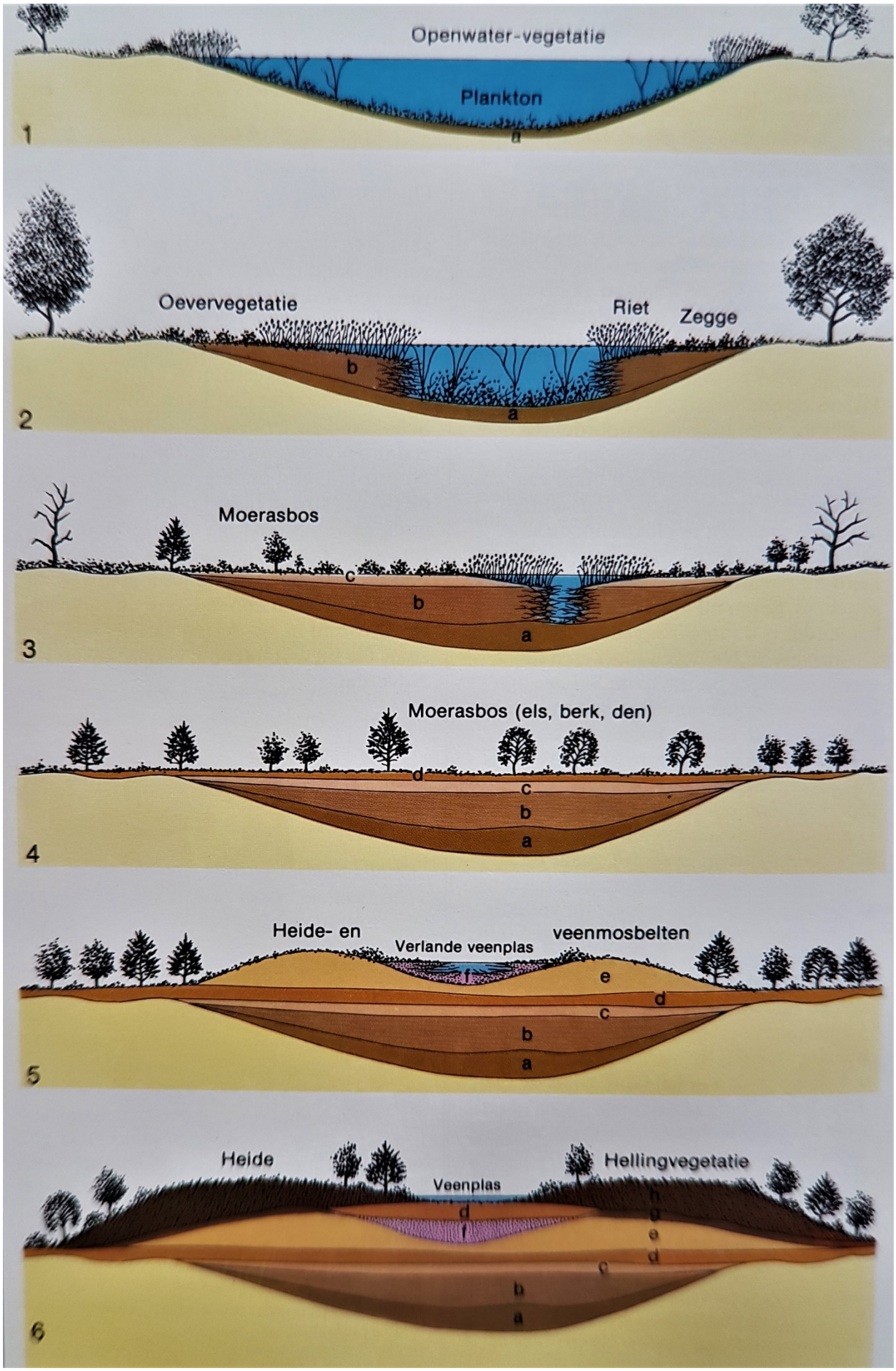
Zandverstuiving

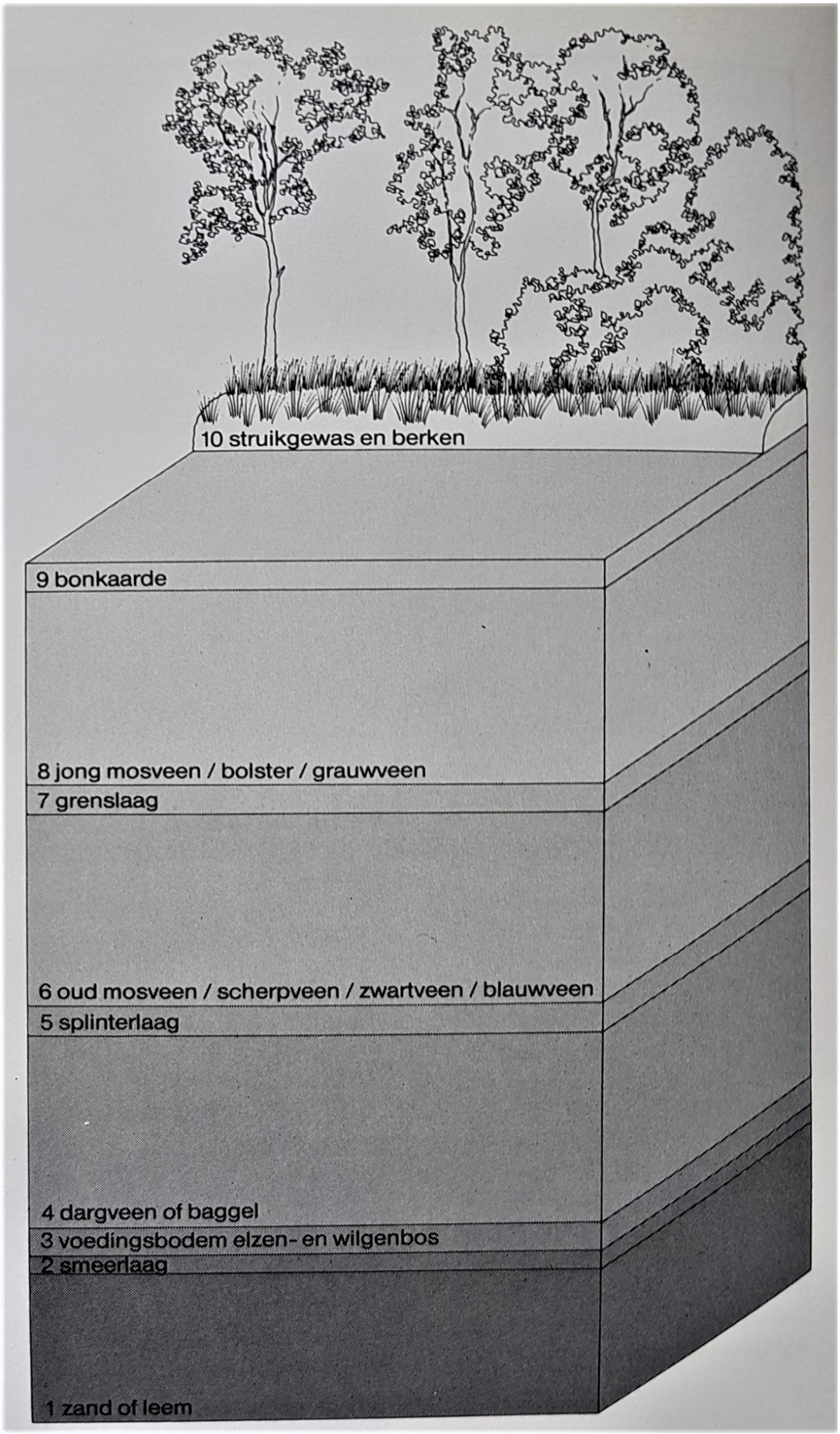
Tegenwoordig vinden we het interessant om bijvoorbeeld in een laagveengebied als De Deelen ten zuiden van Oldeboorn over plekken met trilveen te lopen. Dat ontstaat als petgaten en greppels verlanden en de nieuwe laag veenmos zo dik wordt, dat je er overheen kunt lopen, terwijl onder het mos nog water is. Het veenmos deint en trilt mee met je stappen. Als je ietsje snel en licht er overheen loopt, zak je er niet door. Hoogstens stijgt het water om je laarzen, zodat je weet dat je moet doorlopen. Honderd jaar geleden konden mensen echter verdwalen op de uitgestrekte heidevelden en dan is een moeras met trilveen inlopen helemaal niet meer leuk. Zo'n veengebied reikt tientallen kilometers ver zonder herkenbare structuur, zonder paden, zonder oriëntatiepunten. In onze tijd zijn de kleine stukjes heide die daarvan over zijn gebleven bewegwijzerd. Je kunt er niet verdwalen. Het zijn wandelparken met een recreatieve bestemming. Dat was voor honderd jaar op de grote vlakten met moerassen duidelijk anders. Woeste gronden hadden nauwelijks bewoners. Wie daar ging wonen, schrijft Van der Woud (2020, p.26), 'was er als crimineel op de vlucht of had een andere reden om zich buiten de geordende samenleving te plaatsen'. Niemand hield zo'n gebied in de gaten. Het was er gevaarlijk. De heidevelden in Zuidoost Friesland hadden om die reden wel kleine nederzettingen van landlopers, waar de politie zich niet waagde, hoewel landlopen verboden was. Zwervers konden worden opgepakt om in kolonies als Wilhelminaoord of Veenhuizen heropgevoed te worden door de Maatschappij van Weldadigheid. Op de hei waren landlopers vrij.



Veenmos kan water vasthouden en werken als een spons.




Openwater-vegetatie
Plankton
1
a
Oevervegetatie
Riet
Zegge
b
a
2
Moerasbos
c
b
a
3
Moerasbos (els, berk, den)
d
c
b
a
4
Heide- en
Verlande veenplas
veenmosbelten
e
d
c
b
a
5
Heide
Veenplas
Hellingvegetatie
h
g
e
d
c
b
a
6


10 struikgewas en berken
9 bonkaarde
8 jong mosveen / bolster / grauwveen
7 grenslaag
6 oud mosveen / scherpveen / zwartveen / blauwveen
5 splinterlaag
4 dargveen of baggel
3 voedingsbodem elzen- en wilgenbos
2 smeerlaag
1 zand of leem

Van veen naar……

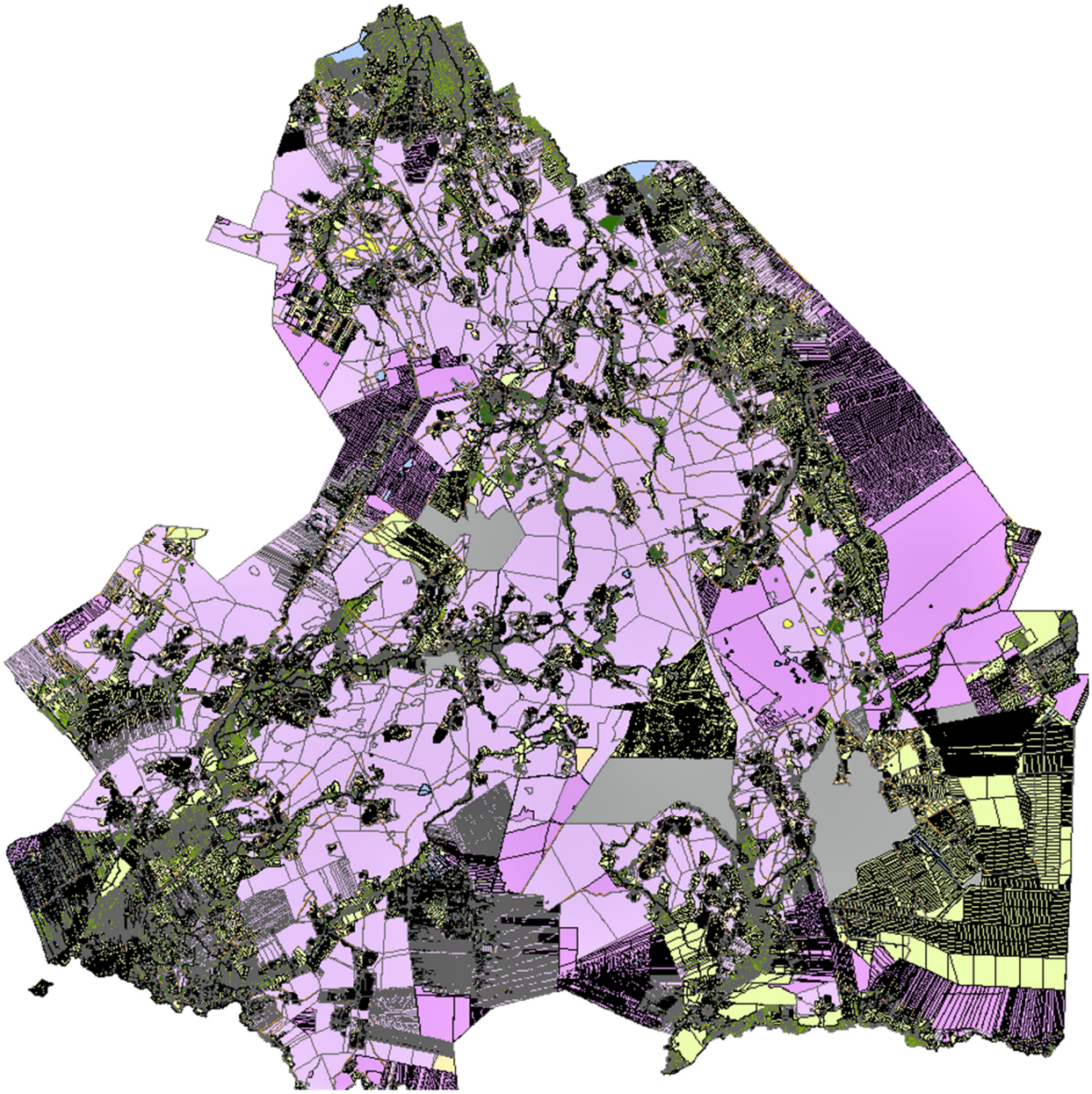
Een veengebied zoals wij dat nu zien in natuurmonument als De Deelen, de Rottige Meenthe of het Dwingelderveld, bestaat natuurlijk niet zo maar uit winbare turf. De greppels die weer verlanden en vol raken met veenmos zijn niet over enkele jaren een nieuw veengebied waar opnieuw turf gestoken kan worden. Bij de commerciële vervening van de vorige eeuwen ging het om de dieper liggende oude veenlagen. Die oude lagen zijn in de menselijke beleving ook werkelijk oud. Zo'n 5.000 tot 10.000 jaren. In geologische zin is dat natuurlijk het recente verleden. Geologen tellen in miljoenen jaren. De veenvorming in ons land is begonnen na de laatste ijstijd, zo'n 8000 jaar geleden. Het veenmos houdt regenwater vast en zorgt zo voor z'n eigen vochthuishouding. Het kan ook in droge periodes door blijven groeien onafhankelijk van de stand van het grondwater. In honderd jaar kon er op gunstige plekken waar de afwatering wat stagneert wel 15 cm. veenmos bijgroeien, zodat er na 5000 jaar een meters dikke laag veen op de zandonderlaag was gegroeid. Ook op lager gelegen grond vormde zich veen. Vaak over klei en ook gebeurde het dat er zich klei afzette op oude veenlagen na overstromingen. Dat laaggelegen veen lag dichter bij de zee. Het hooggelegen veen meer in het oosten van het land. Veengebieden waren voor de mens 'woeste grond'. Ze waren vaak te nat voor bomengroei en te droog voor de vissen. Het was land dat de mens niet kon betreden en water dat hij niet kon bevaren. De enorme veengebieden in het oostelijk deel van Friesland, Groningen en Drenthe waren een voor mensen ontoegankelijk gebied.



Landschap van heidevelden en zandverstuivingen. De dennenbomen zijn in de 20e eeuw aangeplant om het verstuiven van het zand tegen te gaan.

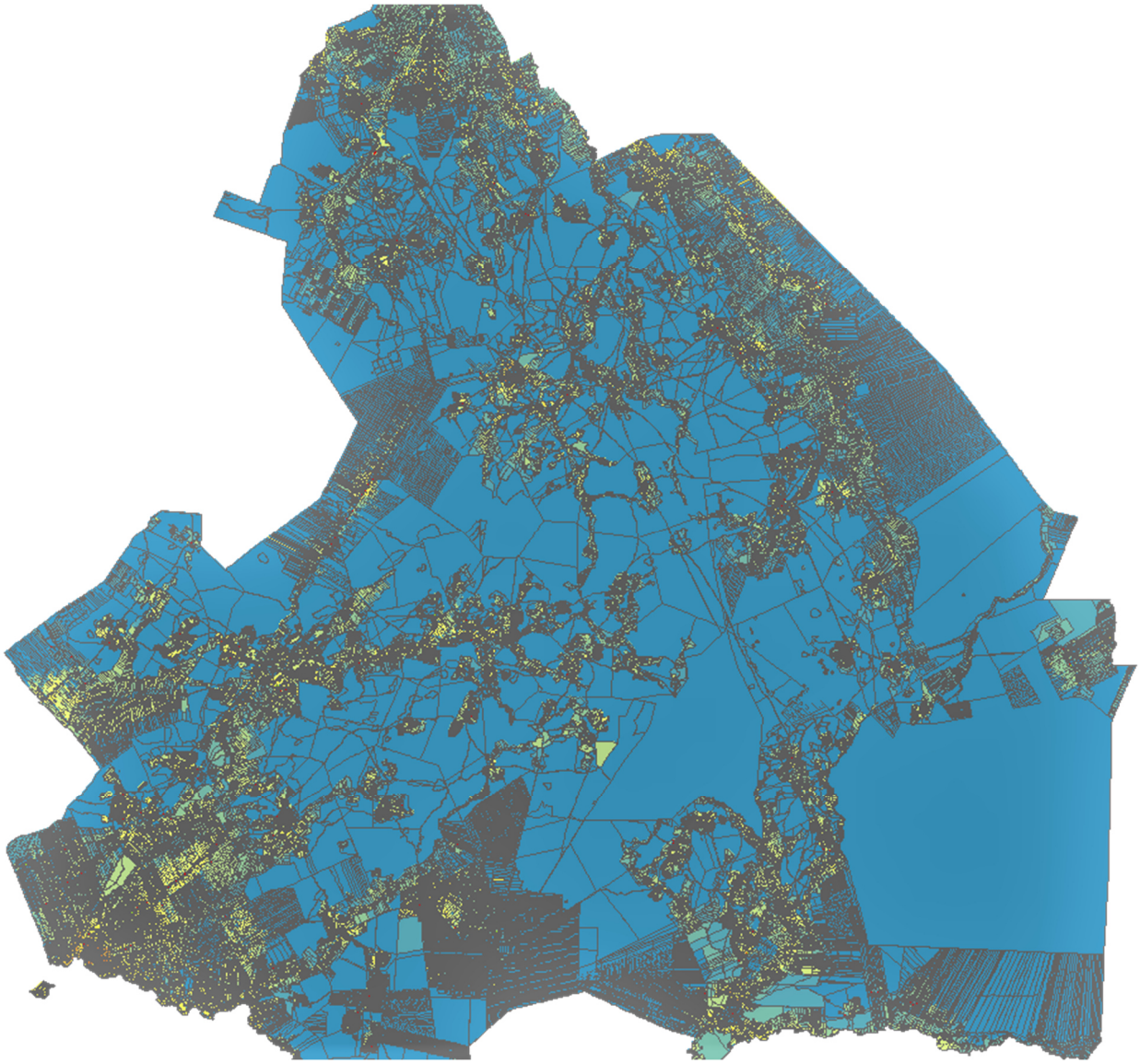


De provincie Friesland (volgens de Bosatlas, 1929). paars = laagveen; roze = hoogveen en geel = zandgrond. In het Lage Midden en de Veenpolders ten oosten daarvan bestond de bodem vooral uit laagveen. Meer naar het oosten, op de hoger gelegen gronden ontstond plaatselijk hoogveen tussen de nog hogere zandruggen richting Drenthe. Ten zuidwesten van Weststellingwerf begint Overijssel met het laagveengebied bij Kalenberg en Giethoorn. In het noordwesten is de grond kleiachtig (groen).



*Kadasterkaart van **Drenthe** uit 1832 (Hisgis). De licht-lila delen zijn heide, de donker-lila veen. De drie lichtgrijze vlakken zijn onbekende stukken land, waar geen eigenaar van bekend is en waar geen bestemming aan gegeven is. Echte 'woeste grond', ook al is dit type landschap er mede dankzij menselijk ingrijpen.*

Zodra zich ergens mensen vestigen, omdat een gebied voor hen leefbaar lijkt, gaan zij aan de slag met het in cultuur brengen van de grond. Moerassen moeten ontwaterd worden om ze begaanbaar en bruikbaar voor de landbouw te maken. Heide wordt stukje bij beetje afgeplagd, zodat de onderliggende aarde gebruikt kan worden voor landbouw. Initiatieven kwamen in de middeleeuwen vooral van de kloosters. Vestigingen van monniken die de heidense bevolking moesten bekeren en het christelijk geloof tot bloei moesten brengen. Die ontginning van de woeste grond was een belangrijke methode om de mensen te helpen, te binden en positief te stemmen.



Kadasterkaart van ***Drenthe*** *uit 1832 (Hisgis). De blauwe gebieden, dus het overgrote deel van deze provincie, had een belastbare opbrengst van nul gulden per hectare. De grond leverde geen netto winst om te kunnen belasten. Van Zuidoost Friesland geeft Hisgis helaas niet een dergelijke kaart, maar waarschijnlijk is de situatie daar economisch gezien niet veel beter. Dat was natuurlijk wel het geval op de veen/klei en zeekleigebieden, de Greidhoek en de Bouwhoek van Friesland. Die waren vanwege de succesvolle landbouw economisch wel van betekenis.*

Rond de kloosters ontstonden op die wijze vaste nederzettingen. Dat klinkt wellicht idyllisch, maar de werkelijkheid was voor de toenmalige bewoners niet alleen door de natuurlijke omstandigheden moeilijk, maar ook vanwege de bedreigingen door binnentrekkende volkeren zoals de Vikingers uit Skandinavië. Ook de langzaam maar zeker toenemende welvaart door de ontginning van de woeste grond was reden tot onenigheid. Om natte gebieden te ontwateren, moesten waterlopen verlegd worden, dammen en dijken werden aangelegd en molens gebouwd voor de bemaling. Met die activiteiten ontstond gemakkelijk een belangenstrijd. Van wie was de grond? Wie betaalde de investeringen? Wie had belang bij de veranderingen in het landschap?

naar... cultuurgrond

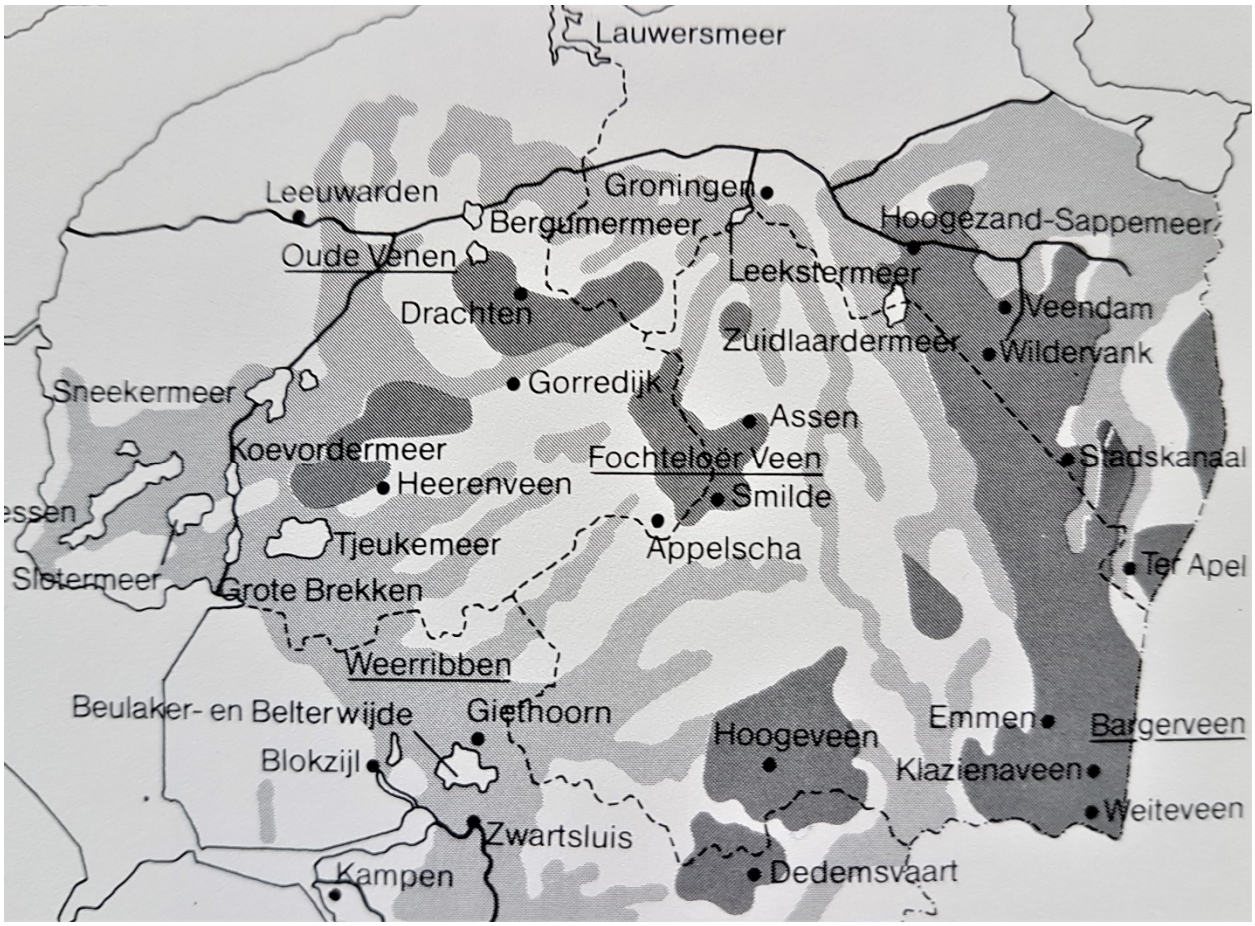
De woeste grond mocht dan voor mensen nauwelijks bewoonbaar zijn, de mensen die op de vruchtbare stroken leefden keken wel naar dat veen om het in cultuur te brengen. Om het te bewerken zodat deze grond geschikt werd voor landbouw. Door de grond bewerkbaar en vruchtbaarder te maken, zodat er voedsel verbouwd kan worden voor de bewoners.



Landontginning door kloosterlingen in de middeleeuwen, rond het jaar 1000 n. Chr.

In de middeleeuwen waren de kloosterlingen al begonnen rond de kloosters de woeste gronden geschikt te maken voor de landbouw. Het waren belangrijke, maar ook kleinschalige activiteiten. In de 17e eeuw werd er in Zuidoost Friesland door compagnieën een start gemaakt met de vervening om turf te winnen. In het verlengde daarvan werd het eenvoudiger de afgegraven gebieden in cultuur te brengen, maar het duurde tot de 19e eeuw voordat dit echt grootschaliger en intenser werd aangepakt. In de tweede helft van de 19e eeuw stokte dat proces weer. Door de snelle aanleg van een spoorwegennet in Europa en door de concurrentie van de plaatselijke landbouw door import van goedkoop graan uit Rusland en uit Amerika geraakte de landbouw in 1878 in een diepe crisis, die nog versterkt werd doordat de Friese boeren hun boter nauwelijks meer konden exporteren wegens kwaliteitsproblemen. Door de snelle groei van de industrialisatie, waarbij nieuwe producten door massale productiewijzen met behulp van stoommachines veel goedkoper werden, kwam ook de turf als energiebron onder druk te staan. Het nieuwe goud was niet bruin, maar zwart. De

steenkool uit Engeland en uit Duitsland had een hogere verbrandingswaarde dan de turf uit Nederland en zou in de eerste decennia van de 20e eeuw de turf voor een deel verdringen als energiebron. Bruinkool en steenkool zijn net als turf verkoold veen. De turf uit het holoceen is echter veel minder oud, slechts zo'n 7000 jaren. De plantenresten zijn in turf ook nog goed herkenbaar. Als veenlagen veel langer en ook nog eens onder hogere druk en temperatuur in de bodem blijven, verkoolt het veen verder. Bruinkool wordt gewonnen in dagbouw. Het komt bij onze oosterburen bijna aan de oppervlakte. Het is veel ouder dan de turf. Het stamt uit het mioceen, zo'n 15 miljoen jaar geleden. Steenkool is eveneens ontstaan uit veen en plantenresten, maar komt uit het Carboon, ruim 300 miljoen jaar geleden. Om steenkool te winnen, moet je onder de grond, de steenkoolmijn in.
In Holland lagen ook uitgebreide veengebieden waar reeds in de middeleeuwen op grote schaal turf gewonnen is. Aan het einde van de middeleeuwen werd daar reeds met de baggerbeugel onder water veen weggebaggerd, het 'slagturven', wat later in Friesland de 'Gieterse methode' werd genoemd, omdat het verveners waren uit Giethoorn die deze methode van laagveen baggeren in de 18e eeuw in Friesland introduceerden. De Friese methode van uitvenen van laaggelegen land ging minder rigoureus. Zij legden eerste een dijkje om het te natte veengebied en maalden (met windmolens) het overtollige water op de boezem, zodat er een droger veengebied ontstond dat afgegraven kon worden. Op die wijze werd voorkomen dat er onbewoonbare gebieden ontstonden door uit baggeren van laagveen. Waar de Gieterse methode werd toegepast, moest achteraf ingepolderd worden, wat vaak achterwege bleef omdat de vervener daar geen belang bij had. De Rottige Meenthe is zo'n gebied dat uitgeveend is en daarna nooit bewoonbaar is gemaakt, zodat er een plassengebied overbleef met weerribben, wat wij nu mooie natuur vinden.
In Holland bemerkte men al veel eerder dat het plassengebied dat na het uitvenen overbleef, onbewoonbaar gebied werd dat door storm zichzelf uitbreidde doordat de legakkers door de golven wegsloegen en er grote meren ontstonden. De grote Haarlemmermeer is bijvoorbeeld op die wijze ontstaan. In de 19e eeuw is daarom besloten deze plassen weer in te polderen. In Noordwest-Utrecht waren de Loosdrechtse plassen en Vinkeveense plassen het resultaat van vervening van het laagveen. In het westen van Nederland werd veel eerder dan in het noorden begonnen met het inpolderen van die natte gebieden, waardoor nieuw cultuurland ontstond: veenpolders. In Friesland was de bewoonbaarheid van het veengebied na het uitvenen natuurlijk ook niet verbeterd. In een brede strook veenland ten zuidoosten van het Lage Midden, het merengebied, werden de uitgeveende gebieden daarom in de 19e en 20e eeuw verder ingepolderd en drooggemalen om ze weer normaal bewoonbaar te maken en er landbouw te kunnen bedrijven. Die strook bestaat uit zeven grote aan elkaar gekoppelde veenpolders, de Zevenwolden, aan de zuidoostkant langs de meren van het Lage midden, tot waar de bodem verder naar het zuidoosten zo sterk oploopt, dat inpolderen niet meer nodig is. Inpolderen maakte het uitgeveende gebied dat grotendeels onder water was komen te staan weer bewoonbaar. De drooggevallen bodem werd er ontgonnen door diepploegen, bemesten en verkavelen, waarna die geschikt werd gemaakt voor landbouw.



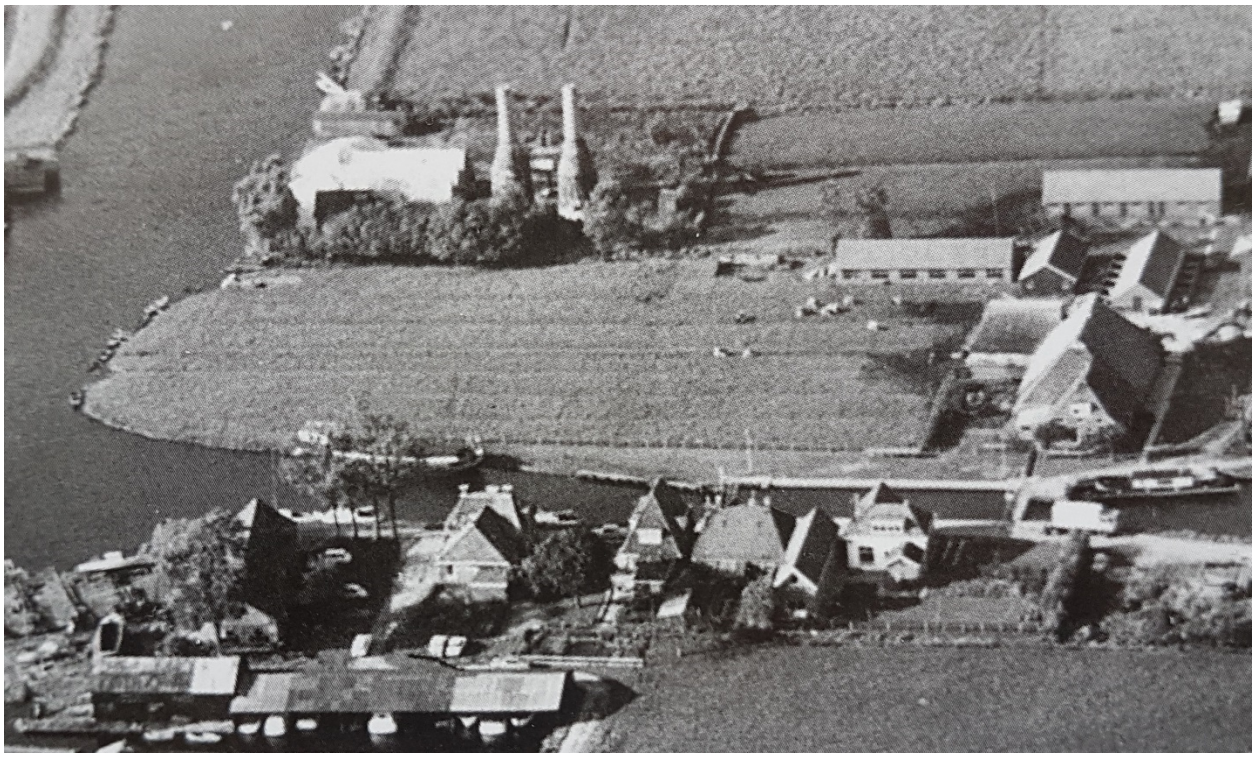
Vervening trok van west naar oost. Van laag naar hoog. De (donkere) hoogveengebieden lagen in Groningen en oost Drenthe, tussen Hoogezand, Veendam en Klazienaveen, Weiteveen. Deze gebieden werden vooral geëxploiteerd aan het einde van de 19e eeuw en het begin van de 20e eeuw, terwijl de Friese veengebieden rond Drachten en ten zuiden en ten oosten van Heerenveen reeds vanaf de 17e eeuw werden afgegraven. De lage gebieden langs de meren werden pas vanaf 1750 verveend.

Bodemverbetering met kalk en mest

In hoogveengebieden was een waterweg het veen in de natuurlijke de ontginningsweg. De oevers van waterlopen waren aantrekkelijk voor bewoning. Van daaruit konden bewoners dwars op de waterloop achter hun onderkomen beginnen met de ontginning van de heidevelden en moerassen. De veenmoerassen werden ontwaterd door een sloot te graven in het hoger gelegen veengebied. Het water zakte uit zichzelf weg naar de waterloop. Zo ontstonden na ontginning van de heide smalle percelen landbouwgrond, zo'n honderd meter breed en een kilometer diep. Dichtbij de woningen langs het water was de grond geschikt voor akkers. Iets hoger, verder de hei op, waren het weilanden en achterop het kavel de hooilanden.
Een probleem voor de boeren was de zuurtegraad van de grond. Vanuit het veen sijpelde voortdurend zuur veenwater naar de landbouwgrond, wat de landbouwoogst niet ten goede kwam. Een methode om de verzuring tegen te gaan, was het land bestrooien met kalk. Kalk, die gewonnen werd in kalkovens die schelpen verwerkten.



Schelpkalkovens bij Gorredijk



Drachten, ca. 1950, het Buitenstvallaat, met tegenover de scheepswerf aan de overzijde van de Drachtster vaart twee kalkovens.



Een olieverfschilderij van Ids Wiersma van de situatie bij het Buitenstvallaat in de dertiger jaren. Op de nieuwe dwarshelling van de scheepswerf ligt een skûtsje voor onderhoud. Op de voorgrond, donker, is een man met een praam waarschijnlijk hooi van de oever in het scheepje te laden.

Opvallend zijn de twee kalkovens die tot het midden van de jaren zeventig tegenover de werf op de hoek van de vaart stonden. Met kalkovens werd door de fam. Bekkema van schelpen kalk gemaakt voor de cementfabriek van de gebr. Kijlstra. De schelpen, kokkels, werden per schip aangevoerd, vaak als retourlading van de turfvaart naar Holland. De kalk werd niet alleen gebruikt voor de woningbouw, maar was vooral belangrijk voor de boeren in het achterliggende veengebied. Die waren bang dat door de vervening en de daarbij gepaard gaande waterafvoer hun bouwland zou verzuren. Met het strooien van kalk moest hun grond bruikbaar blijven. Ook aan de Langewijk in Drachten stonden kalkovens, bij de ijzeren scheepsbouw van Ate van der Werff.

Behalve het gebruik van kalk tegen verzuring was het belangrijk de arme zand- en veengronden vruchtbaarder te maken door vermenging met mest. Met de mest van het vee dat de boeren hadden. Aanvankelijk stond het vee in dienst van de akkerbouw. De boer had vee nodig om het land te kunnen bemesten. Later, toen de kunstmest zijn intrede had gedaan, kon een veel groter landbouwgebied op een veel eenvoudiger manier bemest worden en werden de rollen omgedraaid. Toen werd op de akkers veevoer verbouwd om een veel grotere veestapel te kunnen voeden.
Het gebruik van kunstmest vond plaats nadat in 1888 de Nederlandse Heide-Maatschappij was opgericht. Die maakte een einde aan de traditionele landbouwpraktijk. Met de kleinschaligheid en het particulier initiatief van de traditionele ontginningsactiviteiten was het onmogelijk de woestenijen te ontginnen. Ontginnen kon alleen als er voldoende mest beschikbaar was en de individuele boeren er belang bij hadden die mest te gebruiken voor een gemeenschappelijk doel. Met de Heidemaatschappij werd die kleinschaligheid doorbroken. Ontginning van woeste grond werd een algemeen belang dat georganiseerd werd door de

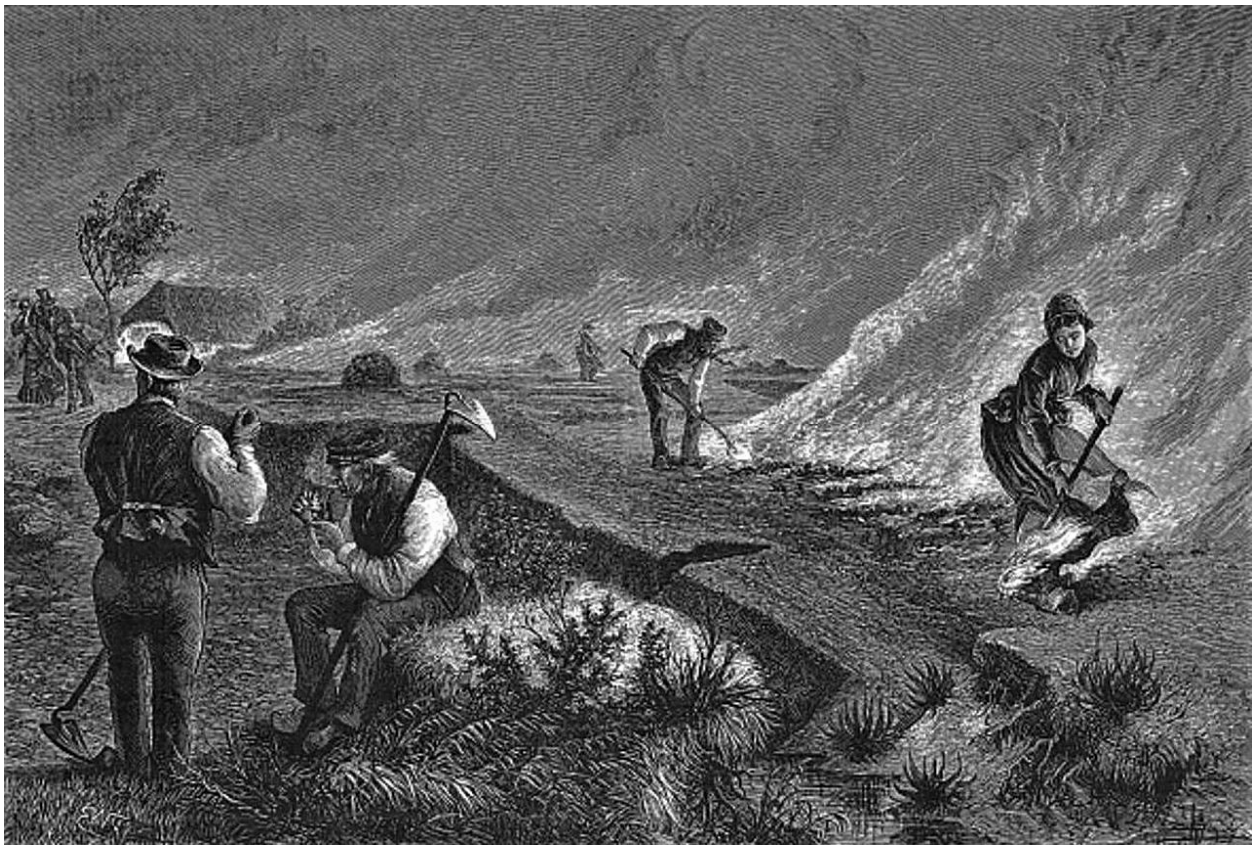
rijksoverheid met toepassing van kunstmest, moderne landbouwtechniek, rationalisering en met het gebruik van grote ontginningsmachines zoals stoomploegen, die reeds langere tijd in de Verenigde Staten en in Duitsland hun nut hadden bewezen. Die grootschalige aanpak betekende ook het einde van de voor de keuterboertjes op de hoge venen zo kenmerkende teelt van boekweit.

Boekweit als het gewas van de heideboeren

De boeren die probeerden op de heidevelden een bestaan in te richten, konden met het hoogveen, de heide en de moerassen natuurlijk niets beginnen, tenzij ze alleen schapen hielden. Direct naast hun hoeve konden ze wel kleine stukjes heide ontginnen, maar dan moest op de nieuwe landbouwgrond ook nog een gewas willen groeien. Dat gewas bleek de boekweit te zijn. Voordat de boekweit ingezaaid kon worden, moest het veen ontwaterd worden via greppels van ruim een halve meter diep. Als na een of twee jaren afwatering het veen voldoende droog was om te bewerken, hakten de boeren een laag van zo'n 30 centimeter van het veen open. Deze laag werd gehakseld, verder gedroogd en tenslotte vlak over het land verspreid. Die egale bovenlaag werd het jaar daarop voorzichtig in brand gestoken. Het was de bedoeling dat de losse bovenlaag tot as smeulde. Er moest geen veenbrand ontstaan. Het was ook niet de bedoeling dat het veen volledig verbrandde. De smeulende bovenlaag doofde, zodra de gloeiende bovenlaag de nattere onderlaag van het veen bereikte. De verkoolde bovenlaag was een soort bemesting van de nieuwe landbouwgrond die nu geschikt was om ingezaaid te worden met boekweit.

De werkwijze met beheerste veenbranden om boekweit te kunnen verbouwen, was wel een vorm van roofbouw. Zo'n perceel leverde een jaar of vijf, zes, bruikbare oogsten op, hoewel steeds minder. Na die periode moest de bodem zo'n 20 – 30 jaar met rust worden gelaten, zodat de grond zich kon herstellen. Vijf jaar oogsten tegenover 25 jaar herstel, dat is geen aantrekkelijke verhouding. Dan moet deze boer in 25 jaar vijf keer opnieuw een perceel gereed maken voor de boekweitteelt, voordat hij het eerste perceeltje weer kan gebruiken. Hij moet in de loop der jaren dus een flink stuk heide ontginnen dat uiteindelijk bestaat uit vijf percelen waarvan hij er maar één kan gebruiken.

Het gecontroleerd laten branden van de bovenste veenlaag ging wel gepaard met een hevige rookontwikkeling. Als er meerdere heideboeren tegelijk met branden bezig waren, bleef er een rooksluier over het land hangen, een sterk ruikende mist, die in de wijde omgeving merkbaar was. Bij wat windstil weer bleef de rook zo lang hangen, dat steden in de wijde omgeving er last van kregen. De zon werd verduisterd en het zicht verminderd, wat ook in de 19e eeuw al gezien werd als een ernstig milieuprobleem.
In Zuidoost-Friesland was de teelt van boekweit rond 1900 aardig op z'n retour. Het hoogveen was er afgegraven. De nieuwe veengebieden lagen toen in Zuidoost-Drenthe, rond Emmen.



Heide afbranden om de bodem geschikt te maken voor de teelt van boekweit. Gravure uit 1878. De boekweit werd op hoogveen verbouwd in de as van de bovenlaag van heide die in mei of juni in brand was gestoken.



Veldje bloeiende boekweit



boekweit



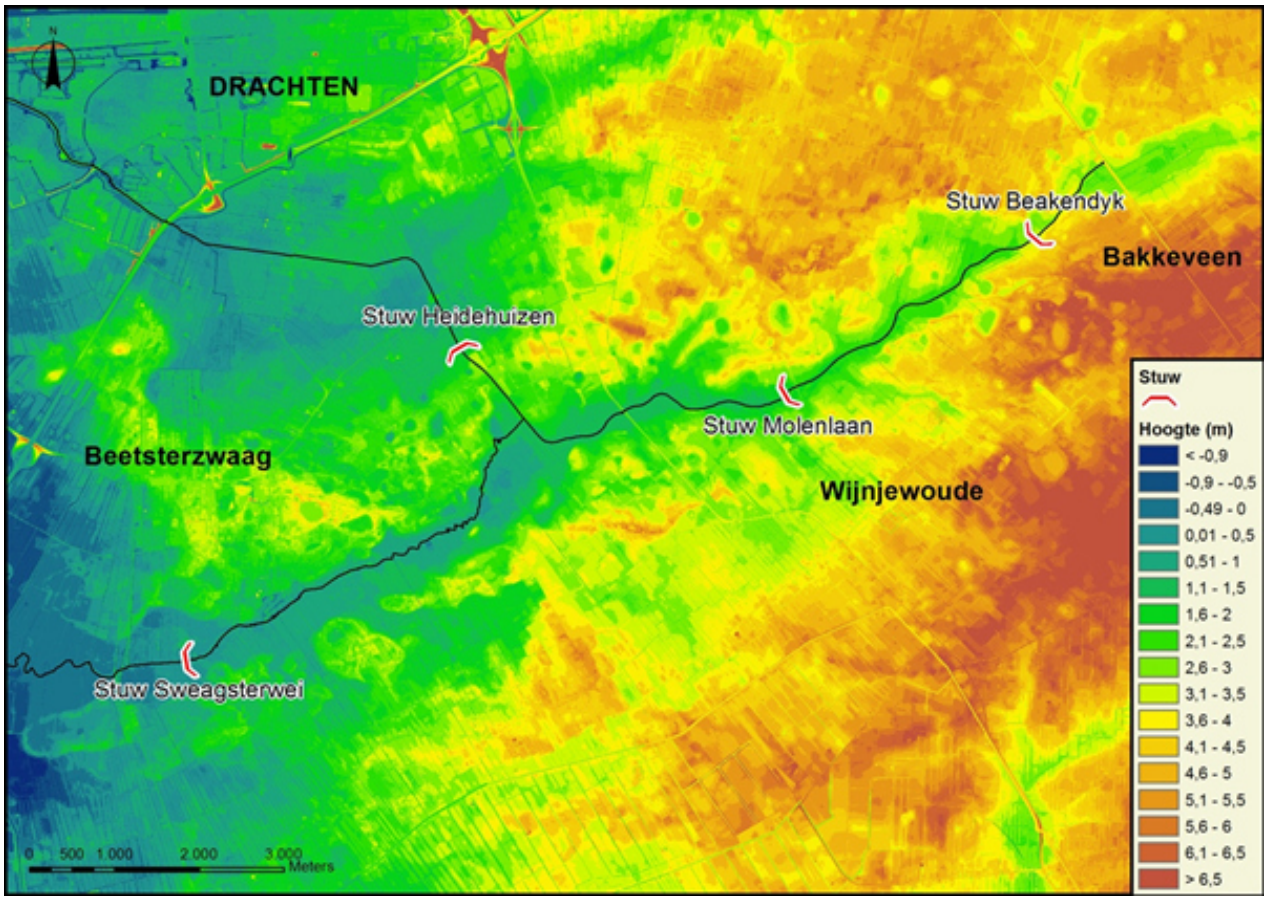
Boekweit, gereed om te oogsten



Boekweit oogst

2. Water als noodzaak, als last en als bron van welvaart

Zonder water geen veen en zonder water kon de turf vroeger niet vervoerd worden. Voor de turfwinning moest een systeem van waterbeheersing aangelegd worden in de woeste grond, wat niet zo eenvoudig was en bovendien gemakkelijk tot protesten leidde bij boeren die aan de randen van het veen een stukje grond in cultuur hadden gebracht. Uiteindelijk leidden de voor de vervening aangelegde waterwegen echter tot een aanzienlijke welvaartsstijging in Zuidoost-Friesland.



Hoogtekaart rond de riviertjes het Koningsdiep (van Bakkeveen ten zuiden langs Beetsterzwaag) en de zijtak de Drait, naar de Smalle Ee bij Drachten. Het blauwe gebied ligt beneden NAP. Bakkeveen ligt ca. 6 meter boven NAP. Aan de oostkant van Drachten richting Ureterp is het 4 meter hoger dan bij het Buitenstvallaat aan de westkant van Drachten, dat op NAP niveau ligt. Bakkeveen ligt ruim 6 meter boven NAP. Bij iedere sluis werd een stap van ruim een meter verval genomen.

Voorbereiding is het halve werk

Het lijkt zo gemakkelijk. Er ligt een hoogveengebied dat ontgonnen kan worden. Een ondernemer laat een vaart graven naar dat veengebied en laat de turven steken die via de vaart worden afgevoerd naar de klanten die de turf nodig hebben als energiebron.

Voordat er echter een turf gestoken wordt, is er een voorbereidend proces van jaren achter de rug. De ondernemer heeft een concessie nodig dat hij een vaart mag aanleggen, wat allerlei juridische haken en ogen kan hebben, aangezien de vaart gegraven wordt door land, door bezittingen van anderen. Het graven van een vaart van 14 meter breed en 2 meter diep gaat ook allerminst snel. Er moeten tal van kunstwerken gebouwd worden, bruggen en sluizen, om het hoger gelegen veengebied te kunnen bereiken en dan moet het werk nog beginnen. Het hoogveen is namelijk veel te nat om zomaar te exploiteren. Het moet eerst ontwaterd worden. Te nat veen verzakt.



Vegelinkaart uit de 18e eeuw. Van noord naar zuid: Smallingerland met ten oosten van Drachten de vervening tot de grens met de provincie Groningen. Zuidelijk van Smallingerland links Aengwirden en wit in het midden Opsterland met het riviertje het Koningsdiep, zuidelijk daarvan Schoterland met op de grens met Opsterland de vervening langs de Schoterlandse Compagnonsvaart aan de oostkant van Heerenveen en helemaal in het zuiden de meanderende rivier de Tjonger in de grietenij Ooststellingwerf.

Het ontwateren van het veen begint met het graven van een raai, een flinke greppel, zodat het water uit het veen via de raai naar de vaart kon stromen. Maar doet het water dat ook? Water stroomt van hoog naar laag. Voordat bepaald kon worden hoe

de greppels en daarna de wijken en dwarswijken moesten lopen, werd er eerst een bodemonderzoek gedaan. Het water stroomde uiteindelijk over de zandlaag onder het veen naar omlaag. Het was dus nodig te onderzoeken hoe het hoogteverloop van de zandlaag was, wat met de middelen die voor dit bodemonderzoek beschikbaar waren, helemaal niet eenvoudig was. Het hoogveengebied werd nauwkeurig in kaart gebracht en vervolgens werd met grondboren werd gepeild hoe dik de veenlaag was tot het onderliggende zand. Met waterpassen werd een indruk verkregen over het hoogteverloop, waarna een ontwerp gemaakt kon worden van de te graven dwarsvaarten en wijken. Dat voorbereidende werk kon zomaar vier tot tien jaren in beslag nemen. Het was wel essentieel voor het succes van de vervening. Het water moest immers via de vaart afgevoerd worden. Het moest niet ergens anders heen stromen. Het was toch al een riskante zaak een vaart te graven naar hoger gelegen gebieden, want die hooggelegen vaart krijgt uit zichzelf geen water. Die moet gevoed worden vanuit het veen door natuurlijke afwatering.
In de dertiger jaren van de vorige eeuw werd in Overijssel het Twenthekanaal gegraven van Eefde, aan de IJssel ten noorden van Zutphen, naar Enschede. Enschede ligt op een zandrug, lokaal veertig meter hoger dan Eefde. De haven werd gegraven op 31 meter boven NAP. Het hoogteverschil van 21 meter werd overbrugd in drie stappen van zeven meter. Bij een sluis in Eefde, een sluis bij Wiene (Delden) en een sluis bij Hengelo. Om voldoende water in het hoogste kanaalvak te houden, werd naast iedere sluis een installatie aangelegd met een sterke door een dieselmotor aangedreven pomp van machinefabriek Stork uit Hengelo. Daarmee kon steeds voldoende water vanuit de IJssel opgepompt worden. Die technologie was in vorige eeuwen tijdens de aanleg van vaarten voor de vervening in Zuidoost Friesland nog niet bekend. Daar moesten ze zorgen dat er steeds waterhoudend veen was dat hoger lag dan de vaart, om te zorgen dat de vaart bevaarbaar bleef.
Door het bodemonderzoek was het mogelijk de richting en de loop van de raaien te bepalen, zodat het veen via de raaien zou afwateren. Als die hoofdraaien gegraven waren, konden na verloop van tijd dwars op de raai nieuwe greppels worden aangebracht. Vervolgens moest het veen een aantal jaren met rust worden gelaten, om het te laten ontwateren en te drogen. Als het veen klaar was om verder afgegraven te worden, werden splittingen gegraven. Een splitting is een veenput aan weerszijden van een raai van ruim 4 meter breed en bijna 200 meter lang. De bovenste laag, de bonkaarde, werd zo'n halve meter dik weggestoken, fijngemaakt en verspreid over de naastgelegen heide. Later zou daar, op het zetveld, de afgestoken turf op te drogen worden gelegd. Ieder jaar werd de splitting verlegd en verbreed. De grote put die zo ontstond, kon gebruikt worden om het zand te bergen dat vrij kwam uit de te graven wijk. Een wijk was bedoeld als vaarwater voor de schepen die de turf kwamen ophalen. Tevens was een wijk een afvoerkanaal voor het water dat uit het veen sijpelde. De wijken werden tegen de helling van het terrein opgegraven, zodat ze het water snel konden afvoeren. Na het ontwateren van het veen en het afgraven van de turf kwam een wijk aan de hoge kant vaak droog te liggen. Het systeem van raaien, splittings en wijken met dwarswijken werd stap voor stap met de vervening uitgebreid. Het graven van de afwateringskanalen was werk voor de vaste krachten.



In Gorredijk wordt de vaart uitgediept. Niet door te baggeren, maar door een deel droog te leggen.



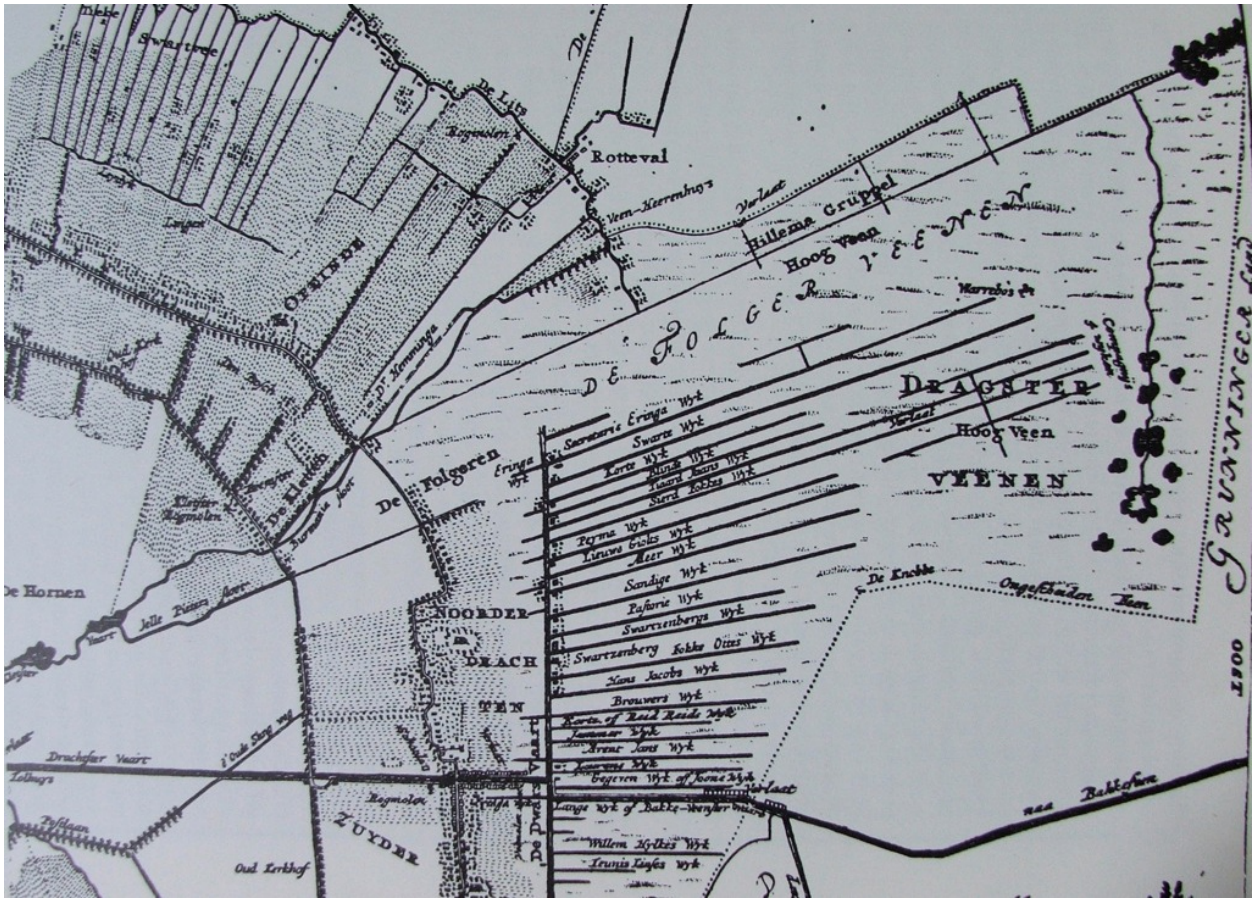
Waar het water in hoogveen blijft staan, in een slenk, ontstaat een hoogveenmoeras.

De gravers van de vaarten, dwarsvaarten en wijken

De grote verveners van de compagnieën waren vooral druk met het opstarten van het verveningswerk. Voordat er een turf geproduceerd was, moest er eerst toegang tot het veengebied geregeld worden en moest de compagnie toestemming hebben om een vaart te laten graven naar die venen toe. De vaart was eerst nodig voor de afwatering van de natte veengebieden en daarna voor de afvoer van de turf. Dat ging immers met pramen en skûtsjes over het water. Het laten graven van een vaart van ruim 10 meter breed en bijna 2 meter diep was een tijdrovende en kostbare zaak. De rechten moesten verworven worden en de eigenaren van de grond moesten bereid gevonden worden de grond die de vaart nodig had te verkopen. Ook de vaart zelf was niet eenvoudig. Een vaart begint op het niveau van de Friese boezem, iets onder NAP, vroeger het Fries Zomer peil. De veengebieden liggen echter hoger. De Drachtster Compagnonsvaart begint bij het Buitenstvallaat, vier kilometer ten westen van Drachten, en bij die sluis gaat het waterniveau direct ruim een meter omhoog. Midden in Drachten, bij de Grote kerk uit 1743, was het Buurtstervallaat, waar het niveau opnieuw zo'n 1.20 meter omhoog moest. Ten oosten van Drachten, bij het Ureterpvallaat weer een sluis met zo'n verval. Van de westkant van Drachten naar de oostkant waren dus vanwege de stijgende bodem drie sluizen nodig om de vaart bijna vier meter hoger te krijgen. Vervolgens bleef het goed gaan tot Frieschepalen, waar een sluis lag en Bakkeveen waar weer een sluis nodig was. Het kanaal ligt daar ruim 5 meter boven het niveau van de Friese boezem, terwijl de gravers de vaart bij Bakkeveen met opzet heel diep hebben aangelegd, omdat Bakkeveen bijna 7 meter boven NAP ligt. De vaart kan alleen als afwateringskanaal werken, als die duidelijk lager ligt dan het omringende land. Na de afgraving van het veen bleek zo'n hooggelegen deel van de vaart vaak te weinig water te ontvangen. De Opsterlandse Compagnonsvaart is uiteindelijk doorgetrokken tot de veengebieden rond Appelscha, twaalf meter hoger dan het FZP bij Gorredijk. Om dat verschil te overbruggen, moesten er negen sluizen aangelegd worden. De Sluis Gorredijk, het Vosseburenverlaat, het Hemrikerverlaat, het Wijnjeterperverlaat, het Nanningaverlaat, het Fochteloërverlaat, het Stokersverlaat, het Bovenstverlaat en de Damsluis. De compagniën lieten hun vaarten van laag naar hoog graven. Ze begonnen in het westen en de vervening zette zich geleidelijk door naar het oosten. Het eerste wat dan moest gebeuren, was de vaart weer een paar honderd meter langer te maken. De vaarten zijn wel mooi recht gelegd, steeds volgens dezelfde maat van 12 meter breed en bijna 2 meter diep, maar niet volgens een lange termijnplan. De vervening duurde eeuwen. De compagnons van het eerste uur overleden of verkochten hun aandelen. Er kwamen andere mensen geldschieters die eigen ideeën hadden. En zo kenmerkt vooral de Opsterlandse Compagnonsvaart zich met vreemde rakken, waarbij die tenslotte voor Oosterwolde zelfs in 1814 het riviertje de Tjonger snijdt dat met duikers onder de vaart door wordt geleid om het kanaalwater vast te houden. Als je wist dat je met de vaart helemaal naar Appelscha wilde, dan had je beter de Tjonger kunnen gebruiken als afvoerkanaal voor de turf. Nu is de bovenloop van dat

meanderende riviertje pas eind 1800 gekanaliseerd en geschikter gemaakt voor scheepvaartverkeer.

Voor dat graven van de vaarten waren al die jaren dat er gegraven werd wel honderden mannen nodig, vaartgravers, want er waren in die jaren nog geen graafmachines. Het graven ging met opzet langzaam, niet sneller dan er verveend werd, maar was niet altijd even gemakkelijk. Het graven werd bijvoorbeeld bemoeilijkt doordat de bodem plaatselijk heel verschillend gestructureerd was. Op de hoger gelegen delen was de bovenlaag meestal van zand, maar daar onder bevonden zich soms brede lagen veen en ook leem, waardoor het graven flink bemoeilijkt kon worden. Die gravers waren dagloners die gewend waren naar het werk toe te trekken. Zij zwierven door het westen van Duitsland en het oosten en noorden van Nederland, op zoek naar werk. Zat het erop, dan trokken ze weer weg, op zoek naar ander werk. Wie die gravers waren, bleef eigenlijk onbekend. Gastarbeiders.



Veenderijen direct ten oosten van Drachten. De Drachtster vaart loopt van west naar oost tussen de dorpjes Noorder Drachten en Zuider Drachten door tot de Noorder- en de Zuider Dwarsvaart. Vanuit de dwarsvaarten werden vele smalle wijken gegraven om met turfpramen dicht bij de turfgravers te kunnen komen. De Drachtster Compagnonsvaart loopt verder door naar het oosten (als Langewijk) naar het Ureterp Verlaat en dan (als Bakkeveenstervaart) via Frieschepalen door naar Bakkeveen. Uiteindelijk is de vaart doorgetrokken naar Haule en verder naar de Drentse Hoofdvaart.





Het graven van bredere (dwars)vaarten.



Graven van het Polderhoofdkanaal via Nijbeets naar De Veenhoop



Graven van de Schoterlandse Compagnonsvaart bij De Knijpe. De vaart wordt aangelegd vanuit Heerenveen naar het oosten. We kijken op de foto dus in westelijke richting. Een nieuw stuk vaart wordt gegraven in het verlengde van het bestaande stuk vaart, maar wel door een dam van die vaart gescheiden, om geen last van het toestromende water te hebben.



Als het nieuwe deel wordt aangesloten op de oude vaart, wordt de aarden dam doorgestoken en stroomt het water met geweld het nieuwe stuk vaart in, wat niet zonder gevaar was voor de mannen die dit uitvoerden.

Welvaart door de vaart

Vanaf 1641 liet de Haagse koopman Passchier Bolleman de Drachtster Compagnonsvaart graven om via de vaart de turf ten oosten van de dorpjes Noorder- en Zuider Drachten te kunnen winnen. Die vervening werd een succes, maar dat niet alleen. Veenarbeiders trokken voor het werk naar Drachten en langs de vaart ontstond daarmee handel en bedrijvigheid. Er werden scheepswerven opgericht, kalkovens, leerlooierijen, diverse tabaksfabriekjes, touwslagerijen, oliemolens, houtzaagmolens, beurtdiensten voor het vervoer van goederen, vee en mensen, en natuurlijk vestigden middenstanders met hun winkels zich in Drachten. De notabelen volgden. Kortom, dankzij de vaart werden de arme en nietige dorpjes Drachten welvarend. Welvarend? Jawel, vergeleken met vroegere tijden. Op de foto uit 1880 zien we hoe de vaart vanuit het westen Drachten bereikt langs het Moleneind. Links met uitbouw de woning waar in de 20e eeuw de kleurrijke dokter Bleeker zijn praktijk had. Het bijzondere aan welvaart is de tijdgebondenheid. Mensen die op dit moment moeten rondkomen van een minimuminkomen, die dus ongeveer op de armoedegrens leven, hebben het ondertussen wel beter dan de notabelen uit de 19e eeuw. Ze zijn gezonder, leven gemiddeld langer, kunnen gevarieerder en gezonder eten, hebben verwarmde woningen met moderne hygiëne, beschikken over communicatiemiddelen, kunnen zonder probleem op reis. Alles in hun leven is eigenlijk onvergelijkbaar gemakkelijker en beter dan bij de gegoede burgerij in de 19e eeuw. De leefomstandigheden van de

arme mensen in de 19e eeuw kunnen we ons zelfs nauwelijks meer voorstellen, terwijl die armoede wel normaal was voor veruit de meeste mensen in Nederland.



Drachten, omstreeks 1880. Langs de vaart kijkend naar het westen.

Een vergelijk met rijke mensen van dit moment hoeven we niet eens proberen te maken. Er is geen vergelijk, behalve de factor geluk in een mensenleven. Die factor hebben we niet in de hand en openbaart zich op schijnbaar toevallige wijze. De arme mensen op de foto hoefden zich niet per definitie ongelukkig te voelen. Iedereen in Drachten was arm, behalve die paar gezinnen uit de hogere klasse en enkele succesvolle ondernemers. Voor de gewone mensen was er geen vergelijk, geen alternatief, zij leefden dus hun leven aan de vaart. De vaart die immers welvaart had gebracht. Dat succes was vooral te danken aan de snelheid waarmee de vaart door werd getrokken naar Frieschepalen en Bakkeveen. Later kwam er een verbinding van Frieschepalen naar Groningen en van Haulerwijk naar Assen. Al die bedrijvigheid zorgde voor scheepvaartbewegingen en al die scheepvaart kwam de vaart op bij Drachten. Pas in de tweede helft van de 19^{e} eeuw kwam het vervoer over de weg

enigszins tot ontwikkeling. De scheepvaart door de vaart kwam pas in de dertiger jaren onder druk te staan, toen vrachtauto's sneller en van deur tot deur wisten te leveren en de wegen werden verbeterd om dit wegverkeer mogelijk te maken.



Drachten, ca. 1935. In het centrum van de vlecke Drachten wordt de ophaalbrug over de vaart vervangen door een basculebrug. Deze kruising van vaart en weg is het centrale punt van waaruit de twee dorpjes Noorder Drachten en Zuider Drachten elkaar ontmoetten en waar de groei van een dorpskern zich ontwikkelde dankzij de vestiging van handel en nijverheid bij dat punt van de vaart. De woning van dokter Bleeker is het witte huis, rechts onder, aan het water. Het pand stamt uit 1806. De arts Willem Bleeker gebruikte het van 1904 tot 1944 als woonhuis en praktijkruimte.

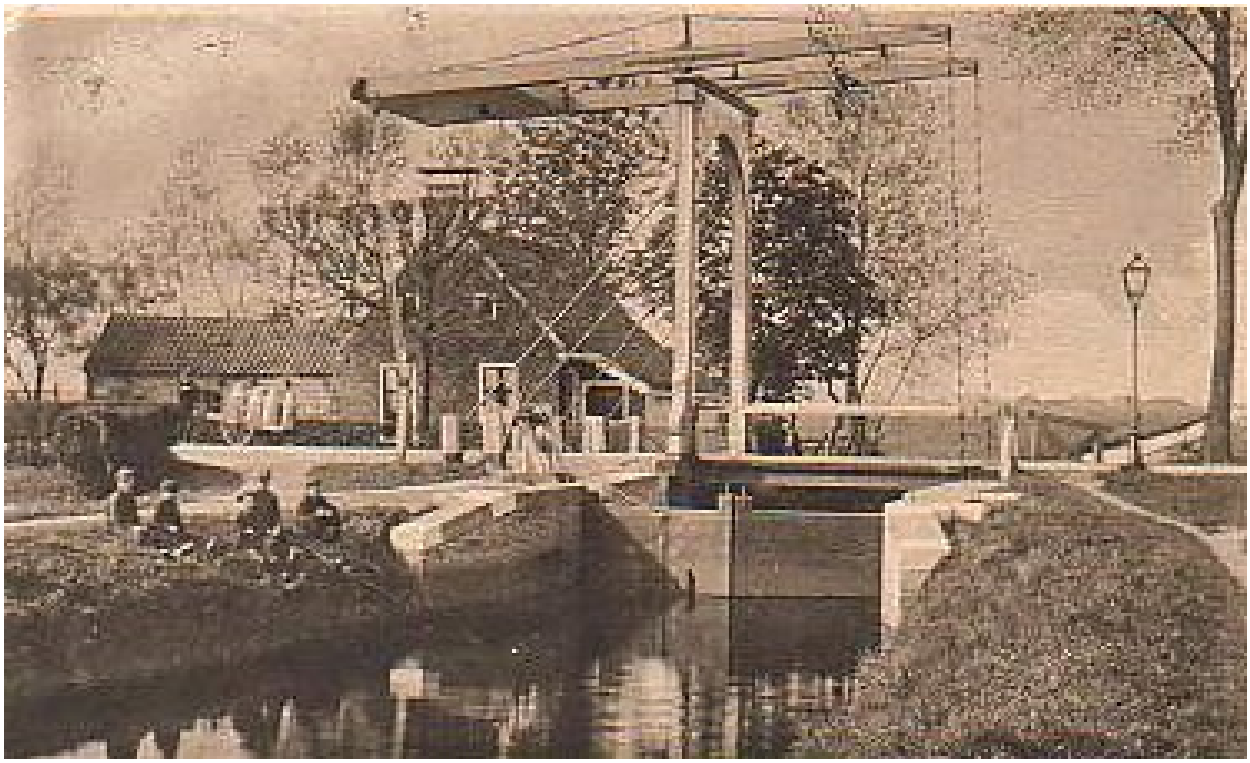
In het centrum van Drachten was het in de periode 1850 tot 1950 dankzij de vaart een drukte van belang geworden. Handel en nijverheid hadden zich langs het water en in het centrum van Drachten gevestigd. Molens om rogge te malen dat de boeren aanleverden. Houtzaagmolens en een oliemolen. Leerlooierijen, die overigens stankoverlast gaven en kalkovens. Drachten werd in bredere kring bekend om de tabaksfabriekjes die sigaren en pruimtabak maakten. Beroemd werd de *Drachtster Kei* pruimtabak. Er waren touwslagerijen en zelfs vier scheepswerven. Vanuit Drachten voeren vier beurtdiensten naar markten van Sneek, Leeuwarden en Groningen. Bij dat alles kwam natuurlijk de detailhandel die het centrum van Drachten groot maakte.



Drachten, het Buurtstervallaat in het centrum, waar het kanaalpeil weer ruim een meter stijgt.



De Scheenesluis bij de Rottige Meenthe langs de Helomavaart.



Sluisje bij De Knipe.

Fries Zomer Peil

Op de grens van Friesland en Overijssel ligt aan de Zuiderzeedijk de historische spuisluis uit 1704 van de buurtschap Schoterzijl. Daar mondde het riviertje de Tjonger uit in de Zuiderzee en kon het waterpeil in zuidelijk Friesland min of meer beïnvloed worden. De sluis was belangrijk en werd daarom in 1901 grondig gerenoveerd. In de sluis is een Rijkspeilschaal aangebracht, zodat de schippers konden aflezen hoeveel water zij op de Tjonger mochten verwachten. Aangegeven is het Fries Zomer Peil en het Normaal Amsterdams Peil. Dat lijkt met zo'n peilschaal heel exacte informatie, maar de werkelijkheid was anders. Zowel het waterpeil van de Zuiderzee als dat van de Friese boezem kende grote plaatselijke variatie. Op de Zuiderzee speelden eb en vloed een rol naast de toevallige windrichting en windsterkte. Op het Friese binnenwater was het vrijwel onmogelijk om een bepaald waterpeil te garanderen, omdat de Friese boezem te groot was en eveneens te maken had met plaatselijk op- en afwaaien van water. De peilschaal is nauwkeurig voor de waterstand ter plaatse, maar zegt niets over het waterpeil in de Friese boezem of dat van de Zuiderzee. Tot 1891 kenden we het Amsterdams Peil als referentiewaarde om de hoogte van het water aan te geven. Dat werd berekend als de gemiddelde waterhoogte bij vloed van het IJ bij Amsterdam, dat tot 1872 in open verbinding stond met de Zuiderzee. In 1818 werd bepaald, dat het AP de norm wordt voor het bepalen van alle regionale waterpeilen in Nederland. Na 1885 werd het Amsterdamse Peil opnieuw berekend en werd de aangepaste norm in 1891 ingevoerd als Normaal Amsterdams Peil, als referentiepunt voor alle waterhoogten in Nederland. In Friesland hadden burgers,

boeren en schippers natuurlijk ook met waterstanden te maken en was reeds in 1775 een Fries Zomer Peil ingevoerd. Dat FZP lag 66 cm. onder het NAP. Het bestaan van twee verschillende peilen voor hetzelfde water was natuurlijk verwarrend. De peilmerken van het FZP werden rond 1875 daarom afgezet tegen de waarden van het NAP. Bij het benoemen van het waterpeil leidde dat desalniettemin in de communicatie nog regelmatig tot verwarring. Het duurde echter tot 1999 voordat het Wetterskip Fryslân besloot aan de verwarring een einde te maken door vanaf het jaar 2000 het FZP als vergelijkingsvlak af te schaffen. Dat maakt voor het werkelijke waterpeil natuurlijk geen verschil. Ook met alleen het NAP is geen zekerheid te geven over hoe hoog het water in de Friese boezem staat. Daarom spreekt men sinds een halve eeuw van een 'gemiddelde boezemstand', waarbij schippers dus rekening moeten houden met plaatselijke verschillen. Het aardige van die variabele waterstanden is natuurlijk, dat voor de scheepvaart niet alleen de hoogte van het wateroppervlak telt, maar ook de diepte van het water, dus de hoogte van de waterbodem. En waterbodems hebben de eigenschap spontaan omhoog te komen. Een waterweg die ooit twee meter diep was, is dat na enige decennia niet meer. Zonder onderhoud en zonder regelmatig baggerwerk om te voorkomen dat waterwegen dichtslibben en dichtgroeien, hebben schippers daarom weinig aan een meetschaal met daarop alleen de hoogte van het wateroppervlak.



Haulerwijk, rond het jaar 1900. Het water in de vaart staat veel te laag, omdat er te veel waterverlies is en het kanaalpeil niet aangevuld kan worden. Zo'n vaart is bedoeld voor waterafvoer uit een hoger gelegen veengebied. Zodra dat veen ontwaterd is en de turf via de vaart is afgevoerd, vervalt de aanvankelijke functie van de vaart. De nieuwe vervoersfunctie wordt gehinderd door een te lage waterstand, vooral tijdens droge zomers. Op de achtergrond poserende schoolkinderen.



Rijks peilschaal in het Schoterzijl, het nulpunt van het FZP ligt 66 cm. onder dat van het NAP.

De waterdiepte in Friesland kon ook door op- en afwaaiing sterk verschillen. Gerekend moest worden dat bij storm op de Friese boezem een opwaaiing mogelijk is van 7 cm. per kilometer. Door opwaaiing kon het verschil tussen Stavoren en Oostmahorn aan de Lauwerszee meer dan 1.50 meter zijn. Omgekeerd betekende dit voor Stavoren dat het water er door afwaaiing meer dan een meter kon zakken. Voor Zuidoost Friesland was en is het effect van opwaaiing ook merkbaar. Bij harde wind uit het zuidwesten kan het water in Drachten zomaar 50 cm. hoger komen te staan dan normaal. Om overstromingen rond Drachten te voorkomen, is eind 1800 daarom de Opeindervaart gegraven, van Drachten naar het meertje De Leijen, zodat het stijgende water een uitweg had naar het noorden. Voor de compagnonsvaarten maakte de wind echter geen verschil. Dat water lag beschut en werd vastgehouden tussen sluizen. Daar hadden de schippers vaker last van droge zomers, als het water verdampte en er geen nieuwe toevoer meer was.



Tijnje, 1953. Droge zomers leidden tot lage waterstanden. (Foto: J.D. de Jong)

3. Turfwinning in de praktijk

Turfwinning is in de veengebieden niet iets van de afgelopen 200 jaar. De weinige mensen die in de heidegebieden woonden, hebben steeds gebruik gemaakt van de aanwezige turf onder het aardoppervlak voor de bouw en verwarming van hun woningen. Nederland was zelfs zo'n duizend jaar lang een turfland. In de Lage Landen lag de turf voor het opgraven en dat werd ook gedaan. Het land draaide op turf. De systematische turfwinning vond eerst plaats in het westen van ons land en pas toen daar niets meer te vervenen was, werd gekeken naar de veengebieden in het noorden en oosten. Naar de Kop van Overijssel, naar de veengebieden van Friesland en weer later naar die van Groningen en Drenthe. Turfwinning was van groot economisch belang. De beschikbare turf gaf ons land een economische voorsprong op omringende landen door de aanwezigheid van goedkope brandstof. Vanwege dat economische belang werd het landschap in het westen van het land vernietigd en voor een deel onleefbaar gemaakt. Toen de turf die boven de waterspiegel af te graven was, inderdaad verdwenen was, bedachten de ververs dat ze het veen ook van onder het water konden opbaggeren. 'Slagturven' werd dat genoemd. Het resultaat was, dat het land veranderde in veenplassen. Bij harde wind sloegen de golven de slappe oevers weg en de plassen werden steeds groter. Holland werd waterland. De schade moest hersteld worden door de plassen in te polderen en droog te malen. Ondertussen nam de behoefte aan turf alleen maar toe. De turfwinning verplaatste zich daarom naar het oosten en noorden van het land. De vraag is natuurlijk, wie het initiatief nam om de woeste gronden in bijvoorbeeld Zuidoost Friesland te ontginnen. Ook al woonden er slechts heel weinig mensen op de woeste gronden, de grond lag niet zomaar ter beschikking van iedereen die dacht daar turf te moeten winnen. Die grond was namelijk van grootgrondbezitters. Ook die landadel kon niet zomaar een contract afsluiten dat een veengebied ontgonnen werd. Daar hadden de eigenaren van de grond toestemming voor nodig van de Staten van Friesland, die overigens bestond uit leden van adel, uit grootgrondbezitters.

Zonder kapitaal geen turf

Voor het winnen van turf heb je niet alleen een goed plan nodig en officiële toestemming om een veengebied te mogen ontginnen. Je moet ook over kapitaal beschikken. De grootgrondbezitters in Friesland leefden van hun bezit. Landbouwgrond, bos- en heidegebieden. Zij hadden ook hun relaties met belangrijke heren uit Holland en Utrecht. En natuurlijk stonden zij er voor open om te proberen meer winst uit bezit te genereren. Bijvoorbeeld door turf te winnen uit de tamelijk waardeloze heidevelden.

Drie compagnieën in het verveningssysteem Zuidoost-Friesland actief

Er waren in de 16e eeuw meerdere compagnieën uit Utrecht en Holland, maar het bekendste werden vier compagnieën die eeuwen lang met succes turf bleven

ontginnen. Van noord naar zuid: de Drachtster Compagnie, de Opsterlandse Compagnie, de Schoterlandse Compagnie en de Nieuwe Noordwolder Compagnie.

De Drachtster Compagnie

De compagnieën die voordeel wilden behalen met het winnen van turf in Zuidoost Friesland, moesten daartoe contracten afsluiten met de belanghebbenden ter plaatse. In 1641 slaagde de Haagse zakenman Passchier Hendriks Bolleman erin om een contract te sluiten met twintig ingezetenen uit Zuider en Noorder Drachten. Behalve Bolleman zitten ook Jaspar van Hulst, eveneens koopman, Jan Erix van den Oldenzeel, commies van de ontvanger-generaal der Verenigde Nederlanden, Philip Doublet, Hartman de Costero en Borckel en Cornelis Splinter (schepen) in de compagnie. Allemaal mannen uit Den Haag. Het doel van deze Haagse onderneming was de aanleg van een schipsloot ter ontsluiting van de venen. Een vierde van de venen werd eigendom van de compagnie, als tegenprestatie voor de aanleg van de vaart. De tarieven voor turfschepen waren: acht stuivers voor een schip dat langer was dan veertig voet, vijf stuivers voor de andere schepen; pramen met andere goederen of met personen betaalden twee stuivers. Ook hieven de compagnons brug- en sluisgelden. De grote man van de Drachtster Compagnie was Passchier Bolleman. Acht jaren na het contract met de ingezetenen van Drachten sloten Bolleman c.s. een overeenkomst met de compagnons van Opsterland, Saco Fockens en Saco Teijens, om hun Drachtster vaart door te trekken naar Ureterp en Siegerswoude. In 1657 was dat klaar. Een jaar later werd besloten de vaart door te trekken naar de hoge venen bij Bakkeveen. De eigenaars van grond en de boeren in deze streken hadden belang bij de aanleg van de vaart. het schiep de mogelijkheid om met schepen mest aan te voeren om de onvruchtbare gronden te verbeteren voor de landbouw. (Bron: Van der Hoek, 1984, p. 51, 52)

Ondertussen was Passchier Bolleman in de juridische en de financiële problemen geraakt. Juridisch had hij te maken met boeren die vreesden dat door de vaart het zure veenwater hun land zou bederven. Bolleman was weliswaar begonnen met graven, maar had nog geen toestemming van het Hof van Friesland. Die zagen dus kansen om hem met succes te dagen voor het gerecht. Bolleman slaagde er echter in de bewijslast om te draaien. Hij zou de boeren schadeloos stellen als zij konden bewijzen dat hun land verzuurde. Door deze toezegging kreeg Bolleman in 1655 groen licht om zijn werk af te maken. Financieel lag dat moeilijker. Bolleman kon zijn schuldeisers niet meer betalen, mede door de dure processen bij het Hof, terwijl zijn vaart nog niets opleverde wegens slechte bevaarbaarheid. (De bevaarbaarheid was een structureel probleem dat de Drachtster Compagnonsvaart is blijven achtervolgen. Je kunt wel een vaart graven die 6 meter boven het boezempeil ligt. Maar hoe krijg je daar water in? Dat komt niet vanzelf achter je aan en oppompen van water naar de hoger gelegen vaartvakken was in die tijd nog niet mogelijk. Er moest hoger gelegen water in de vaart kunnen stromen en vooral in droge zomers bleef dat uit, en stond het water in de vaart te laag voor de scheepvaart.) Bolleman ging failliet en de curator



Bakkeveen, ca. 1950. De Slotpleats. In 1668 bouwde grietman Van Aylva in Bakkeveen tegenover zijn turfgraverij langs de vaart een slot, het Blauwhuis. Dat slot met blauwe dakpannen werd in 1838 afgebroken. De bij het slot behorende grote boerderij, de Slotpleats, was in 1818 gebouwd. Van die boerderij is het voorhuis bewaard gebleven en heeft tegenwoordig een horecafunctie.



De Bakkeveenster vaart is diep in het land gegraven, zodat de vaart kan dienen voor afwatering.

nam het beheer van de vaart op zich. Waarschijnlijk is Bolleman kort daarop overleden (Van der Wal, 2015, p. 12). In 1656 werd de vaart voor 8000 goudguldens verkocht aan Mr. Isbrandus van Ecofeen tot Bergclooster uit Zuid Drachten, een vriend van Bolleman. Van Ecofeen had evenmin geluk met de vaart en was gedwongen de vaart met bruggen en verlaten voor slechts 759 goudguldens over te doen aan Sjoerd van Aylva, grietman van Dantumadeel. De rijke familie Van Aylva bezat een slot in Bakkeveen, het Blauwhuis, vanwege de blauwe dakpannen, waar de familie 's zomers regelmatig verbleef. Na nog enige wisselingen van eigenaar kwam de vaart in het begin van de 18e eeuw in het bezit van Johanne Wilhelmina baronesse thoe Schratenbach, echtgenote van Jonkheer Edzard Hobbe van Burmania, op dat moment bewoner van het slot in Bakkeveen. De familie Van Burmania had als eigenaar van de vaart de plicht deze goed te onderhouden, maar dat schoot er in de praktijk behoorlijk bij in. Twee keer kreeg de barones Van Burmania een officiële waarschuwing van het Hof (na klachten van schippers) dat de vaart uitgediept moest worden. Dit 'slatten' van het vaarwater was jarenlang achterwege gebleven en moest op grond van het contract uit 1641 wel gebeuren. In 1754 verkocht het echtpaar de vaart en toebehoren voor 9600 goudguldens. De Drachtster vaart was toen van grote betekenis geworden voor plaatsen in Drenthe en in Groningen. (Bronnen: Van der Hoek, 1984, p. 52 en Van der Wal, 2015, p. 16)

De Opsterlandse Compagnie

In 1614 werd Martinus Fockens grietman van Opsterland. Hij volgde zijn vader op. De familie woonde toen nog in Duurswoude, maar verhuisde naar Beetsterzwaag, waar ze aan de noordkant van het dorp een groot huis lieten bouwen. In 1623 volgt zijn zoon Saco hem op als grietman. Deze Saco Fockens was ook afgevaardigde van Friesland naar de Staten-Generaal der Verenigde Nederlanden. Die functie geeft hij op als hij met de grietenij-secretaris Saco van Teyens en de heren Johannes van Crack, grietman van Aengwirden en lid van Gedeputeerde Staten van Friesland, en Jacques Oenema, kolonel van een Fries regiment, in 1645 een contract sluit over het graven van een vaart door de Opsterlandse hoge venen. Johannes van Crack en Jaques Oenema waren in die zelfde tijd ook verbonden aan de Schoterlandse Compagnie. Die twee compagniën maakten daarom werkafspraken. Ze ruilden vene en beloofden elkaar niet in het vaarwater te zitten. (Bron: Van der Hoek, 1984, p. 54)

Martinus Fockens, de zoon van Saco, volgt zijn vader op als grietman in 1650. Martinus en zijn vrouw krijgen geen kinderen en met hen sterft het geslacht Fockens uit. De erfenis gaat echter naar Saco van Teyens, wiens moeder Romckje Fockens getrouwd is met Oene van Teyens. In 1866 is de familie Van Teyens uitgestorven en werd de Fockensstate geërfd door Marcus van Heloma, die het gebouw verhuurde aan Binnert Philip baron van Harinxma thoe Slooten. De familie Van Harinxma verhuisde in 1878 naar de oostkant van Beetsterzwaag, waar ze de Harinxma-state lieten bouwen. (Bron: Terluin, 2018, p. 66 e.v.)

Een belangrijke vervener uit Beetsterzwaag was Reinhard Boelens baron van Lynden (1827 – 1896), die in Lyndenstein woonde. De Van Lyndens waren compagnons in de veencompagnie van Opsterland en Ooststellingwerf. Reinhard van Lynden begon bovendien met het vervenen van de laagvenen in het westen van de gemeente



Beetsterzwaag, de Fockensstate in 1879, toen het pand verhuurd werd aan de Van Harinxma's.



Beetsterzwaag, 1906. De Harinxma-state is gebouwd in 1843 als woning voor de grietman van Smallingerland: Maurits Pico Diderik baron van Harinxma thoe Slooten, die tevens plaatsvervangend kantonrechter was in Beetsterzwaag.

Opsterland, waardoor het dorp Nijbeets ontstond. Overigens verbleef de familie Lynden de helft van het jaar in Den Haag, dicht bij het Koninklijk Hof, waar Reinhard van Lynden Opperkamerheer was. In Zuidoost Friesland onderscheidde hij zich met zijn sociale betrokkenheid. Hij verdiende zijn geld met zijn grondbezit en zag dat het belangrijk was als het goed ging op zijn landerijen. Hij liet daarom tal van landverbeteringsprojecten uitvoeren. In de jaren 1887 – 1891 verschafte hij werk aan zo'n 200 werkloze arbeiders. Hij liet terpaarde aanvoeren om de grond vruchtbaarder te maken en toen in 1895 de hooiopbrengsten van de boeren erg tegenvielen door een slechte zomer, schold hij hun de pachtprijzen kwijt. (Bron: Terluin, 2018, p. 365)



Beetsterzwaag, het Lycklamahuis. Dit huis is in 1824 gebouwd. In 1836 kreeg de grietman van Opsterland, Jhr. Jan Anne Lycklama à Nijeholt het pand door zijn huwelijk met Jkvr. Ypkjen Hillegonda van Eysinga in bezit en liet het gebouw opknappen. In 1837 werd hier hun zoon Tinco Martinus Lycklama geboren, die een bekend kunstverzamelaar en wereldreiziger naar het Midden Oosten en Rusland werd, maar daarnaast net als zijn vader ook betrokken was bij de verveningen langs de Opsterlandse Compagnonsvaart. In 1917 werd de gemeente Opsterland eigenaar van het gebouw en sindsdien fungeert het als gemeentehuis voor Opsterland.

In 1702, als de Opsterlandse Compagnonsvaart gevorderd is tot Lippenhuizen, meldt zich een nieuwe groep onder leiding van de toenmalige grietman van Opsterland, Lyklama à Nijeholt. Die vroeg aan het provinciaal bestuur vergunning om de vaart door te trekken tot aan Wijnjeterp. Het duurde echter tot 1716 voordat ze konden beginnen aan het tweede deel van de Opsterlandse Compagnonsvaart, na oplossing van de geschillen met plaatselijke veeneigenaren en na moeizaam onderhandelen met de heren van de Schoterlandse Compagnie over een veenscheiding tussen beider

veenbezittingen in dit oostelijk gebied. In 1783 bereikt de vaart eindelijk de grens met Ooststellingwerf. (Bron: Van der Hoek, 1984, p.55)

De Schoterlandse Compagnie

Op 24 juli 1551 besloten drie heren met kapitaal om de Schoterlandse Compagnie op te richten. Het waren twee Utrechters, Johan van Cuyck Anthonisz., een voormalig grietman (burgemeester), Floris Foeyts, een schepen (wethouder) en als derde heer Pyter Hettes van Dekema, de grietman van Baarderadeel en raadsheer in het Hof van Friesland. Van Dekema was het hoofd van deze compagnie. Hij deed de aankopen van grond en slaagde erin om grote delen van de hoge venen tussen Heerenveen en Hoornsterzwaag in bezit te krijgen. Zo'n compagnie was een soort vennootschap. De compagnons waren investeerders die winst probeerden te halen uit hun economische activiteiten. Deze drie vennoten stonden elk weer aan het hoofd van een ondercompagnie met daarin verschillende veengenoten. Eén keer per jaar werd er een algemene vergadering uitgeschreven 'op het heerenveen', waar de jaarrekening, de begroting en de personele veranderingen werden besproken. 'Eigenaren van de venen die niet bij de compagnie waren aangesloten maar wel hun grond in dat gebied hadden, konden tegen een inkoopsom het recht kopen om hun 'onvrije turf' af te voeren langs de waterweg en de kunstwerken van de compagnie, tegen dezelfde contributies als de veengenoten van de compagnie. De compagnie ging niet zelf aan het turfgraven, dat deden de veengenoten uit de ondercompagnieën. De drie heren-oprichters hadden (…) deze vennootschapsvorm gekozen om grondspeculatie tegen te gaan en te voorkomen dat door concurrentie de prijzen van aan te kopen venen zouden worden opgedreven. Waarschijnlijk twee jaar na de oprichting begon men te graven aan de Schoterlandse Compagnonsvaart. En aan de noordwestkant van wat zou uitgroeien tot de plaats Heerenveen groef de compagnie de Heerensloot, voor de afvoer van de turf via de Friese meren en de Zuiderzee naar de Hollandse steden.' (Uit: Van der Hoek, 1984, p. 49, 50)

De Nieuwe Noordwolder Compagnie

Min of meer parallel aan de strook hoge venen van het Heerenveen lag iets zuidelijker een smalle strook hoge venen van Weststellingwerf. Vanaf het jaar 1610 deden Hollandse investeerders hun best toestemming te krijgen door dit gebied een vaart te graven van Noordwolde richting Makkinga, tot het riviertje de Linde. Eén van die kooplieden was Passchier Bolleman die de leiding had bij het graven van de Drachtster vaart. Het leidde tot jaren van discussie en onderhandelen, maar er werden geen besluiten genomen. In 1779 verschenen nog Tjeerd en Marcus van Heloma uit Heerenveen met hun vennootschap 'Eigenaren van de Weststellingwerffsche geoctroieerde Veen Compagnie te Noordwolde, Finkega en half Boyl' Omdat het veen in Weststellingwerf aan het opraken was, vroegen en kregen de Van Heloma's toestemming om in Drenthe, bij Vledder, turf af te graven en af te voeren. Ze mochten een wijk aanleggen naar het Vledderveen.



Beetsterzwaag, het buitenhuis Lyndenstein. Deze state is in 1821 gebouwd voor de grietman van Opsterland, Jhr. Frans Godard van Lynden. Tijdens de zomermaanden verbleef zijn kleindochter Cornelia er regelmatig. Zij was erg begaan met arme en zieke medemensen. In 1880 overleed ze op twintig jarige leeftijd aan TBC wat ze had opgelopen tijdens een van haar ziekenbezoeken. Vanaf 1905 is het gebouw onderdeel van de Corneliastichting die zorgt voor behoeftige zieke kinderen.De familie Van Lynden was als gecommitteerde betrokken bij de verveningen langs de Opsterlandse Compagnonsvaart.

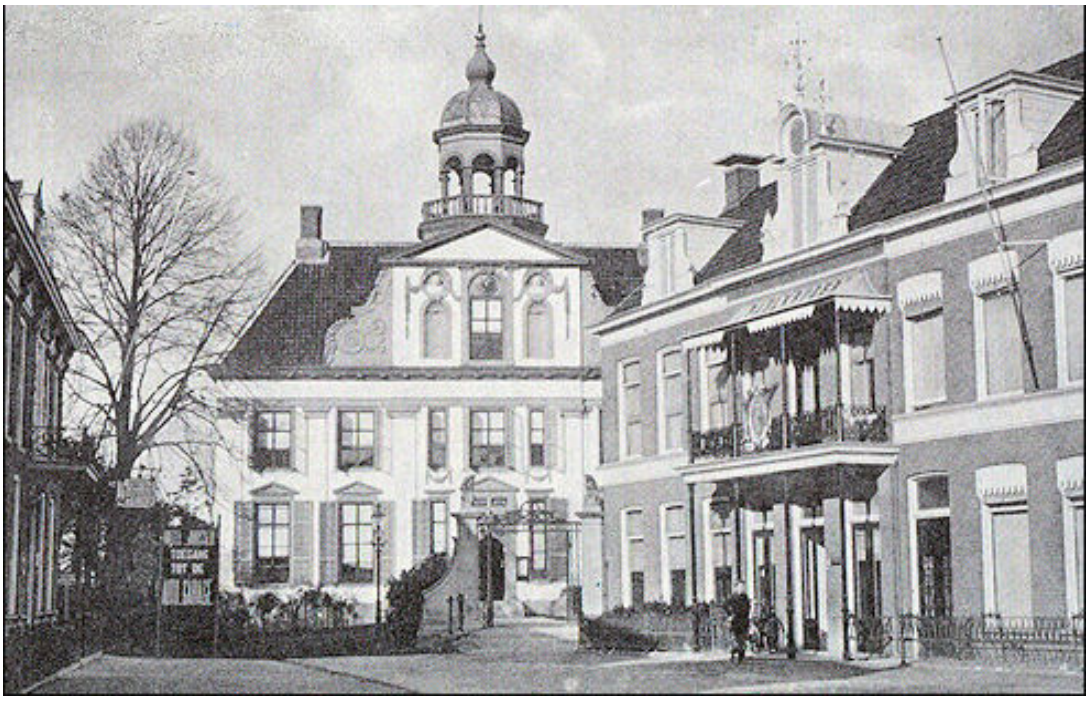
Ooststellingwerf

Pas in het begin van de 18e eeuw komt er aandacht voor het veen in Ooststellingwerf. De Drachtster Compagnonsvaart kwam het dichtste in de buurt. Tjaerd van Aylva had de vaart in 1717 doorgetrokken naar de Hauler venen, langs Waskemeer en Haulerwijk. Even na 1730 gingen deze bezittingen over naar Augustinus Lycklama à Nijeholt, oud-grietman van Opsterland. In 1806 traden Reinhard van Lynden uit Beetsterzwaag en Tinco Martinus Lycklama à Nijeholt op als gecommitteerden van de compagnons. In 1879 werd op kosten van het Rijk de Drachtster Compagnonsvaart bij Haulerwijk verbonden met de Kolonievaart langs Veenhuizen in Drenthe.

Augustinus Lycklama was van 1702 tot 1721 eigenaar van de Opsterlandse Compagnonsvaart. Zijn zoon Daniel de Blocq kreeg 15 jaar later toestemming om de vaart door te trekken via Donkerbroek en Oosterwolde naar Appelscha. Uiteindelijk zou in 1893 de dam die de Opsterlandse vaart afsloot van de Drentse Hoofdvaart vervangen worden door een sluis. (Bron: Van der Hoek, 1984, p. 55, 56)



Heerenveen, de Oenemastate. Deze state is in 1640 gebouwd in opdracht van grietman Amelius van Oenema en diende vanaf 1828 als grietenijhuis van Schoterland. In 1934 werd deze state het gemeentehuis van de dat jaar opgerichte gemeente Heerenveen.



Heerenveen, de Crackstate in 1909. Het fraaie pand werd gebouwd in 1648 in opdracht van Johannes Sytzes Crack, grietman van Aengwirden. Tot 1833 woonden er diverse generaties Crack. Daarna werd het pand eigendom van het Rijk en diende het als gerechtsgebouw. Achter het pand werd een gevangenis bijgebouwd. Opstandige socialistische veenarbeiders uit bijvoorbeeld Schoterland konden daar berecht en opgesloten worden.



Heerenveen, 1900. Huize Voormeer aan 't Meer langs de Schoterlandse Compagnonsvaart. Vanaf 1955 was direct naast het pand voor de autoweg N 32 het talud en een betonnen brug over de vaart aangelegd, waardoor het fraaie pand lelijk in de verdrukking kwam. Gelukkig voor Huize Voormeer kwam de nieuwe autosnelweg A 32 een halve eeuw later 400 meter oostelijker te liggen. De vaart was reeds in 1969 bij Heerenveen afgedamd en werd verder gedempt tot in De Knipe om ruimte te scheppen voor nieuwe wegen en bedrijventerreinen. De vaart is echter essentieel om de lintbebouwing te begrijpen die ooit bij 't Meer en verder naar het oosten al doende ontstaan is.

Met het graven van de Schoterlandse Compagnonsvaart werd reeds in 1550 begonnen. Zo'n honderd jaar later is aan 't Meer een groot huis gebouwd, het 'Jonkershuis', dat werd bewoond door Theodorus van Heloma, grietman van Aengwirden. Tot 1721 woonden er leden van de familie Van Heloma. Toen kwam het pand in handen van de familie De Jong. Waarschijnlijk noemden zij het pand Huize Voormeer.
In 1744 werd het huis vererfd aan een kleindochter, Anna-Maria de Jong, die in 1752 huwde met Nicolaas II van Heloma (1709-1774) die overigens geboren was in het Jonkershuis. Zij lieten de woning in 1755 slopen en bouwden op die plek het huidige pand Huize Voormeer.

Nicolaas II bekleedde diverse bestuurlijke functies in Schoterland en was een belangrijke vervener in Weststellingwerf. In 1748 had hij van de Staten van Friesland het octrooi gekregen om turf uit Weststellingwerf af te voeren via een nieuw te graven vaart van de Linde naar de Tjonger. Voor de aansluiting van de vaart op het riviertje de Linde werd een driewegsluis aangelegd. Het duurde tot 1775 voordat de vaart klaar was. Een jaar voor de opening, in 1774, verdronk Nicolaas II van Heloma in zijn eigen vaart, die later naar hem is genoemd: de Jonkers- of Helomavaart. Na Nicolaas II hebben de Van Heloma's Huize Voormeer tot 1922 bewoond.

Gemeentelijke herindeling

De gemeente Heerenveen bestaat pas vanaf 1934. Voor die tijd was 'het Friesche Haagje' verspreid over drie gemeenten: Aengwirden, Haskerland en Schoterland. De Schoterlandse Compagnonsvaart vormde de grens oost-west en de Heerensloot noord-zuid. Aengwirden lag ten oosten van de Heerensloot, Haskerland ten westen daarvan en Schoterland ten zuiden van de Compagnonsvaart. De naam 'Heerenveen' stamt al uit 1551, toen Van Dekema, Cuyck en Foeyts, 'de drie Heeren van het veen', besloten een compagnie op te richten die de Schoterlandse Compagnonsvaart liet graven om in het achterliggende veengebied turf te winnen. Dirk Piebes Sjollema (1760 - 1840) schilderde twee keer de Heerensloot, kijkend naar het zuiden. Het grote pand aan het einde van de vaart ligt aan de Compagnonsvaart en is nu het kantoor van Kuiper Verzekeringen BV. De verdeling over drie gemeenten was ook in die tijd wel zeer onpraktisch. De succesvolle krantenman Jacob Hepkema die in 1910 de bekende boeier Tjet Rixt kocht, woonde begin 1900 aan de Heerenwal, gemeente Haskerland. Zijn drukkerij lag aanvankelijk iets achter het grote pand naar het zuiden, dus in de gemeente Schoterland. Later verhuisde hij naar de andere kant van de vaart, dus naar de gemeente Aengwirden en liet hij een moderne drukkerij bouwen aan de Stationsweg, toen dus gemeente Haskerland. Zijn bekend geworden zoon Mindert Hepkema is ook niet in Heerenveen geboren, maar is ingeschreven in Nijehaske, gemeente Haskerland. Een relatief belangrijke plaats in Friesland zonder eigen eenheid van bestuur is natuurlijk een onding. Gemeentelijke herindelingen hebben in zo'n situatie hun nut.





Heerenveen met de Heerensloot en linksaf de Schoterlandse Compagnonsvaart.



Drie gemeentenpunt: Voor de brug gemeente Haskerland, over de brug gemeente Schoterland en de andere zijde van de Heerensloot gemeente Aengwirden. De Heerenwal was een laad- en losplaats voor de vrachtschepen. Jacob Hepkema die het Nieuwsblad van Friesland maakte en uitgaf, ergerde zich vaak aan het lawaai waarmee een en ander gepaard ging. Ook had hij een hekel aan het geblaf van de scheepshonden. Uiteindelijk droeg hij het krantenbedrijf over aan zijn oudste zoon en ging in Leeuwarden wonen.

Compagnieën in soorten

Het was niet alleen de maatschappelijke en bestuurlijke elite in Friesland die dacht beter te worden van de vervening en dat organiseerde in de vorm van compagnieën. Vooral in het westelijk deel van Zuidoost-Friesland, in het laagveen, waren er ook veel kleine grondbezitters, boeren, die met het afgraven van veen wat probeerden bij te verdienen. Het grote werk, eeuwen durend, werd echter georganiseerd door de compagnieën. De oprichters in de 16e en 17e eeuw worden dan met name genoemd, maar die compagnons hadden zelf natuurlijk niet het eeuwige leven. In de loop der jaren waren er steeds weer andere vennoten die toetraden. Niet iedere compagnie was ook even succesvol. Passchier Bolleman uit Den Haag had eerst geprobeerd in Weststellingwerf de vervening op te pakken. Daar had hij weinig succes en daarna vroeg hij toestemming om de Drachtster Vaart te graven. Dat lukte wel, maar werd ook zijn ondergang door de juridische procedures waarin hij verzeild raakte toen hij begon met graven, terwijl hij nog geen officiële toestemming van de provincie had en hij bovendien aan de westkant van de dorpjes Noorder Drachten en Zuider Drachten de Hogeweg doorsneed, die als dam fungeerde tegen hoog water. De vaart legde hij tussen beide dorpjes door, met als gevolg dat deze naar elkaar toegroeiden en het verenigde Drachten tot bloei kwam. Aan de oostkant van Drachten eindigde de vaart en werden haaks op dat oosteinde een Noorderdwarsvaart en een Zuiderdwarsvaart gegraven, naar de veengebieden. Daarna werd de vaart weliswaar met een onpraktische knik naar het zuiden verlengd naar het oosten, maar heette niet langer de Drachtster (Compagnons)vaart. Het was nu de Langewijk en na het Ureterpvallaat heette de vaart de Ureterpervaart, na Frieschepalen de Frieschepalenvaart en daarna de Bakkeveenstervaart, de Haulerwijkstervaart, het Veenhuizerkanaal en de Kolonievaart. Dat in tegenstelling tot de Opsterlandse Compagnonsvaart die van Gorredijk tot Oosterwolde dezelfde naam draagt. Die Compagnie was veel beter georganiseerd dan de compagnie van Passchier Bolleman, die al spoedig uiteen viel, waarna voortdurend andere verveners eigen initiatieven ondernamen. Kenmerkend voor de Friese compagnieën in Schoterland, Opsterland en Smallingerland was vergeleken met de compagnieën in Groningen en Drenthe, dat de compagnons vooral voortkwamen uit de Friese bestuurlijke elite. Ze moesten als particuliere organisatie octrooien verwerven bij het provinciaal bestuur, dat overigens eveneens uit Friese adel bestond. In Groningen werd de vervening niet door particulieren, maar door het stadsbestuur geïnitieerd en in Drenthe waren het vooral geldschieters van buiten de provincie die er turf wilden winnen. De compagnie van Passchier Bolleman in Drachten bracht ook Haags geld in, maar juist die compagnie bleek niet stabiel en leidde een onzeker bestaan. De vervening in Smallingerland was organisatorisch versnipperd. (Zie ook: Gerding, 1995, p. 38, 120)

Beleggers in een vaart

De compagnieën namen voor de veenderij slechts een beperkte verantwoordelijkheid. Ze wilden in de meeste gevallen niet betrokken zijn bij de daadwerkelijke turfwinning.

De compagnieën zorgden voor de infrastructuur om turf te kunnen winnen. Ze vroegen octrooi om een vaart te mogen graven naar de (hoog)veengebieden toe, inclusief de dwarsvaarten en wijken, met de bijbehorende sluizen en bruggen. Ze stonden garant voor een afwatering van het veengebied zonder dat andere landgebruikers, boeren, daar nadeel van zouden ondervinden (in verband met mogelijke verzuring van landbouwgrond). Compagnons konden ook zelf initiatieven nemen om veengrond te kopen en te vervenen, maar dat was niet de primaire taak van de compagnie. Die zorgde voor het vaarwater en probeerde daar aan te verdienen door geld te vragen aan de schippers voor doorvaart en voor het passeren van bruggen en sluizen. Die laatste gelden werden besteed aan het onderhoud van de vaarten en kunstwerken. De veencompagnieën waren in werkelijkheid vooral kanaalmaatschappijen. (Gerding, 1995, p. 355)



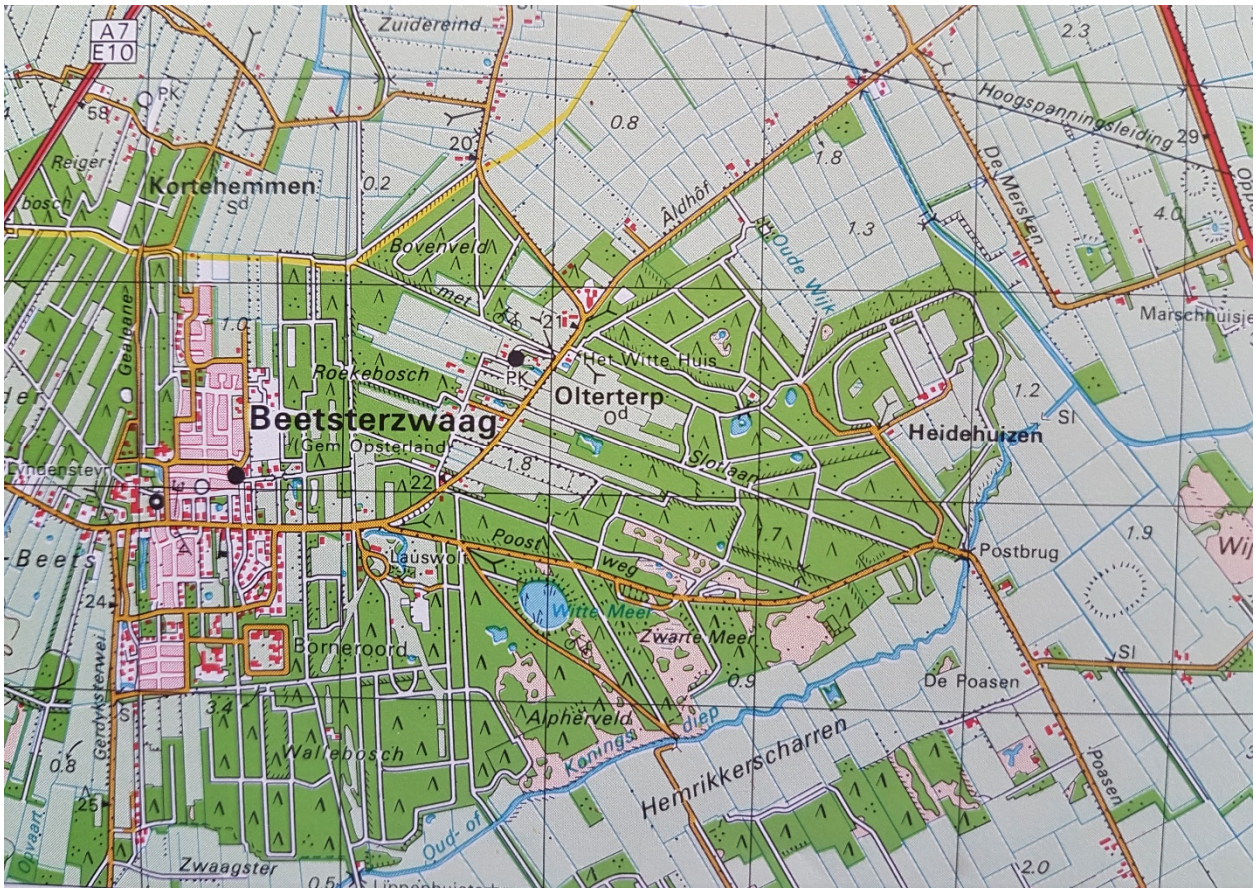
De Damsluis bij Appelscha is nu onderdeel van de turfroute voor de recreatievaart. De Opsterlamdse Compagnonsvaart bereikte in 1817 het dorpje Appelscha. Daar groef de compagnie door richting Drenthe, maar bij de provinciegrens kreeg ze geen toestemming om de vaart door te trekken naar de Smilder vaart. De provincie Drenthe had reeds in 1791 een dam laten leggen op het einde van de aansluitende Wittewijk in Drenthe, omdat de provincie vreesde voor waterverlies naar Friesland als er een aansluiting met de Opsterlandse vaart kwam. De Drentse vaarten lagen hoger dan de Friese na vervening, dus die vrees was niet ongegrond. In 1882 verscheen een Koninklijk Besluit, waarbij vergunning werd verleend om de tussenliggende strook veen af te graven, mits langs de grens met Drenthe een waterkering werd aangebracht tot 60 cm. boven Drents Peil. Pas in 1894 kwam de verbinding met de Drentse Wittewijk tot stand, doordat de dam in de Wittewijk doorgestoken werd. De verbinding van Appelscha met de Drentse vaarten leidde direct tot het einde van de scheepvaart door de Opsterlandse Compagnonsvaart. De turfschippers kozen massaal voor de korte route over de Smilder vaart om naar de Zuiderzee te varen. (Bron: Historische Vereniging Haulerwijk)



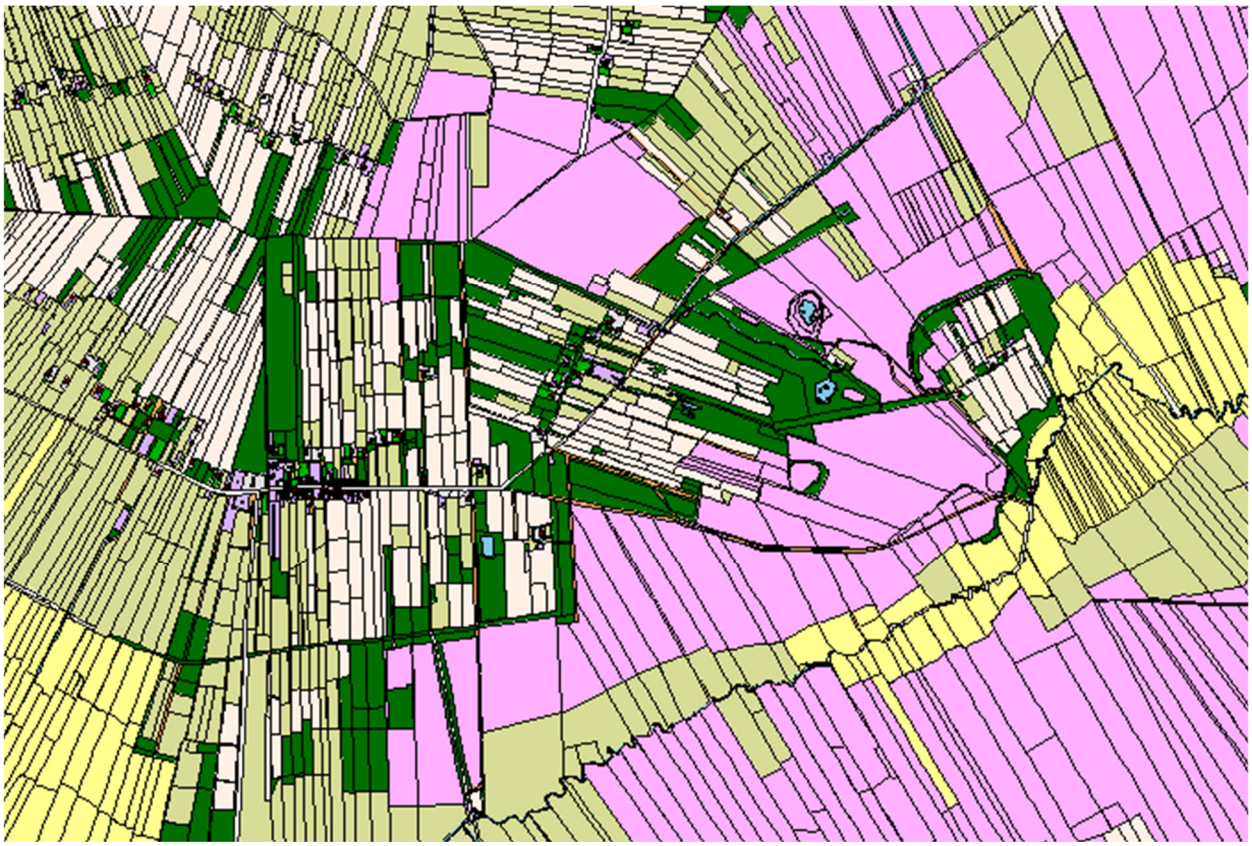
De aansluiting van de Opsterlandse Compagnonsvaart op de Wittewijk. Topografische kaart, 1927

Bossen in Zuidoost-Friesland

De mooiste bossen in Zuidoost-Friesland hebben we niet te danken aan de ongerepte natuur, maar aan de rijkdom van de verveners, de landadel in Friesland die de compagnieën oprichtte om met het afgraven van veen winsten te maken. Hun rijkdom bestond uit grondbezit, maar hun welvaart vertaalden zij in de bouw van fraaie woonhuizen. Rond Beetsterzwaag, Duurswoude en Bakkeveen lieten de heren van het veen in de 19e eeuw bossen aanleggen, meestal in de buurt van of direct om hun buitenhuis of state. Bos, dat gebruikt werd als wandelbos voor de familie, al dan niet met een freulevijver om te verpozen, als jachtterrein voor de jonkheren en als particulier productiebos voor de winning van hout. Die bossen zijn tegenwoordig open gesteld voor het publiek, wat een wettelijke verplichting is als de boseigenaar van de rijksoverheid subsidie krijgt voor het onderhouden van zijn bezit. Dat was honderd jaar geleden nog niet het geval. Toen waren de bossen niet voor het publiek vrij toegankelijk. Wel was het mogelijk een kaartje te kopen, waarna ook 'gewone mensen' mochten wandelen in het bos. Die bossen zijn dus helemaal niet zo oud. Ze zijn zo'n 150 jaar geleden aangeplant. Het land bestond voorheen uit zandruggen die doorsneden werden door beekjes als het Koningsdiep, uit natte heidevelden, uit lichte begroeiing van elzen, berken en eikenboompjes. Vooral op de hogere zandgronden groeiden de eikenbomen. Ook rond boerderijen en nederzettingen werden eiken geplant, 'ikehiemen', die door de bewoners gebruikt werden als bouwmateriaal. De gemeente 'Opster'land betekent niet voor niets 'hoog'land, waar de eiken wel wilden groeien. Vergeleken met onze tijd was het landschap veel opener dan het nu is met de aangeplante bossen. De bosbouw en de vervening van het hoogveen hebben dit gebied landschappelijk sterk veranderd. De bossen bij Appelscha zijn door Staatsbosbeheer in de 20e eeuw geplant om het verstuiven van het zand tegen te gaan.



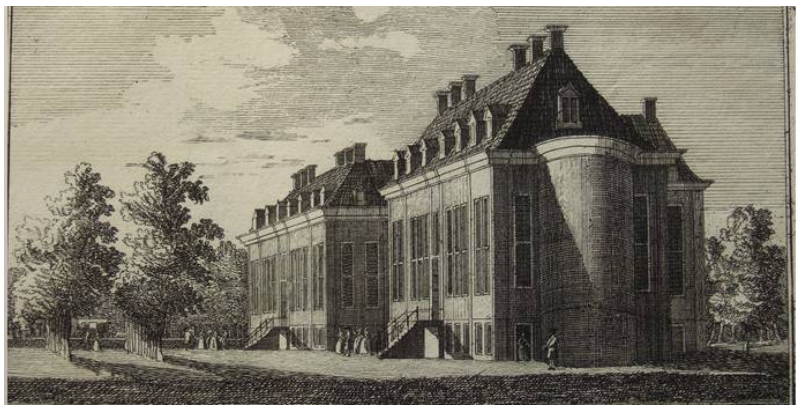
Bossen bij Beetsterzwaag en Olterterp. Boven in 1990, onder in 1832





Bossen bij Oranjewoud in 1832. Rechts boven de Schoterlandse Compagnonsvaart met De Knipe en Bontebok. Centraal boven op het kruispunt het huidige Heerenveen. Ten zuidoosten van Heerenveen de bossen van Oranjewoud. Ten westen ervan de petgaten die ontstaan zijn na de vervening ten noorden van het Tjeukemeer. Die petgaten zijn pas aan het einde van de 19e eeuw ingepolderd als grote Veenpolder en bewoonbaar gemaakt. (Kaart Hisgis)

Oranjewoud ten zuidoosten van Heerenveen is natuurlijk een iets ander verhaal. Dit was ruim 400 jaar geleden het Schoterwold, een bosachtig gebied in de grietenij Schoterland, dat in het midden van de 17e eeuw gekocht werd door prinses van Oranje Albertine Agnes van Nassau, de weduwe van Willem Frederik van Nassau Dietz van de Friese Oranjetak uit Leeuwarden. Zij liet het gebied opnieuw inrichten met fraaie lanen en singels, omzoomd door eiken en beuken, met centraal een paleis, een buitenhuis, dat echter in de 18e eeuw in verval raakte. In het begin van de 19e eeuw, in de Franse tijd, werd het pand verbeurd verklaard, verkocht en afgebroken. Op de fundamenten van het paleis werd in de 19e eeuw echter een nieuw landhuis gebouwd dat in die eeuw door diverse voorname families bewoond is. Oranjewoud is een bosrijk gebied met een aantal buitenhuizen, waar het blijkbaar aangenaam vertoeven was. De bossen waren privébezit en niet toegankelijk voor publiek. Ze bestonden voornamelijk uit hakhout met eikenlanen met plaatselijk wat dennenbos en aanplant van lariks en fijnspar, vergelijkbaar met de aanplant van de bossen rond Beetsterzwaag.



Lusthof Oranjewoud, 1765

3.1 Turf uit hoogveen

De verveners en veenbazen waren niet in eerste instantie geïnteresseerd in het opbaggeren van laagveen. Nee, hun interesse ging primair uit naar de meestal meters dikke lagen hoogveen dat afgegraven kon worden zonder een groot plassengebied achter te laten. Hoe verder naar het oosten, hoe dikker die lagen gemiddeld werden. Dat wil niet zeggen dat het hoogveen van nature droog was. In tegendeel. In het veengebied bevonden zich moerassen, meters boven NAP, waar het water niet gemakkelijk uit weg kon stromen. Die moesten dus eerst drooggelegd worden. Het hele hoogveenpakket dat afgegraven zou worden, moest altijd eerst ontwaterd worden. Pas als dat na enige jaren voltooid was, kon de turfwinning beginnen.



Bakkeveenster heide (met gras) als natuurmonument van It Fryske Gea. Een hoogveen gebied.

Raaien en opsplitten

Voor de eerste afwatering van het veen was een netwerk van greppels, raaien, gegraven op grond van het bodemonderzoek naar de richting waarin het water zou stromen. (Ik volg hier in grote lijn het proces zoals Gerding (1995, p. 29 e.v.) dat beschrijft.) Na het ontwateren van het veen werden deze raaien gebruikt om het veen aan te snijden. Tussen twee plaatsen van ruim 80 meter uit elkaar werd een greppel gegraven van zo'n 60 centimeter breed en 30 centimeter diep. Dwars op deze greppels werd de veenplaats met iets kleinere greppels in akkers verdeeld. Vervolgens werden deze akkers enige jaren met rust gelaten, zodat het veen verder kon ontwateren en indrogen. Dit raaien of gruppelen was de eerste bereiding van het ruwe

veen. Als het veengebied daarna echt in productie werd genomen, werd het voorbereidende raaien verlegd naar de volgende akkers.
Als het veen door indroging voldoende was ingezakt, kon de opsplitting beginnen. Aan weerszijden van de hoofdraai werd het veen ter breedte van zo'n 5 meter over een lengte van ca. 180 meter weggestoken. Zo'n put werd een splitting genoemd. De onbruikbare bovenste laag, de bonkaarde, werd op een diepte van zo'n 50 centimeter afgestoken, verkruimeld en gelijkmatig over het naastgelegen hoogveen verspreid. Hierdoor ontstond een geschikt zetveld waarop de nieuw te steken turf te drogen kon worden gelegd. Na het afbonken kon het turfsteken uit de splitting beginnen. Het graafseizoen duurde van het voorjaar tot in de zomer. De turf moest nog gedroogd en afgevoerd worden in de zomer en het najaar.



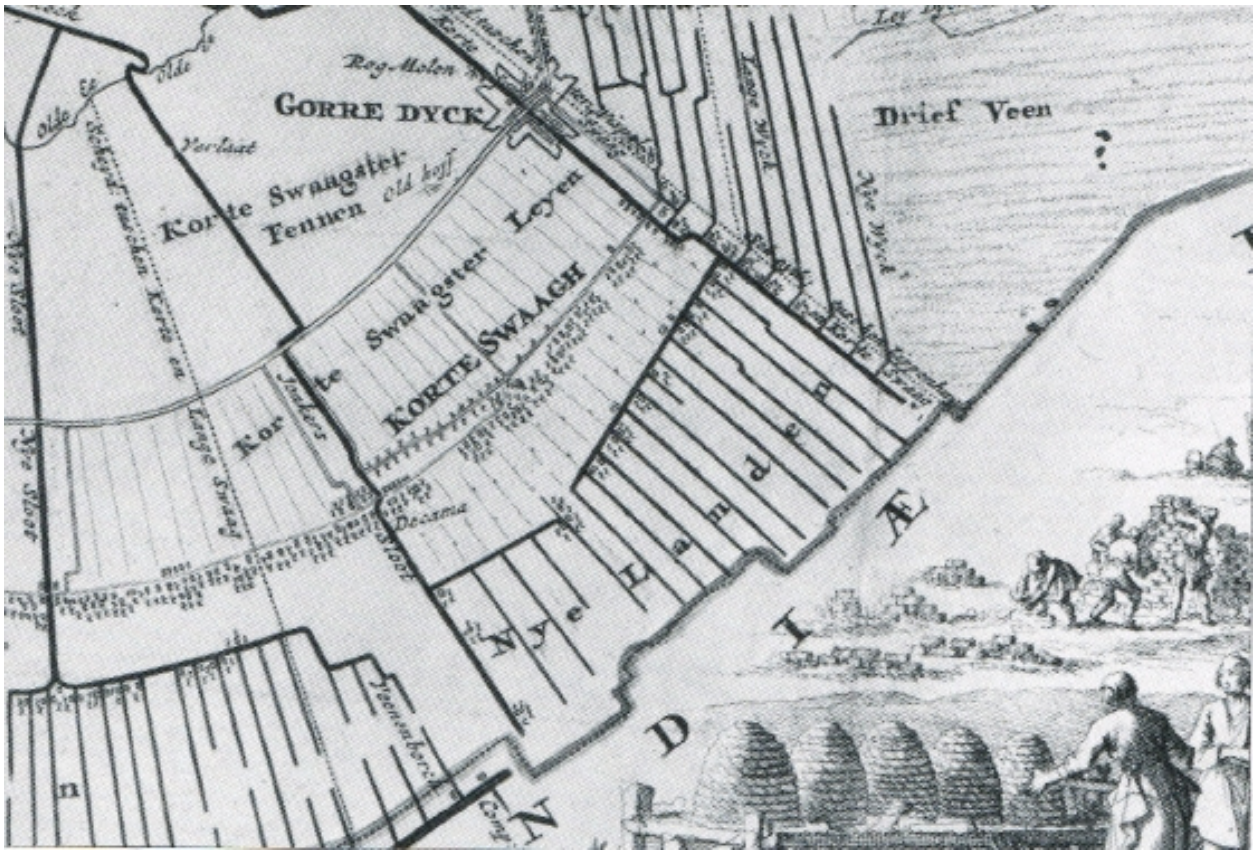
Turfsteken in een splitting. Rechts staat met stok en horlogeketting de veenbaas te controleren.

In het volgende jaar werd dezelfde splitting over dezelfde breedte van 5 meter verlengd met zo'n 180 meter, terwijl de oude splitting aan weerszijden werd verbreed met 5 meter, zodat er een brede sleuf in het veengebied ontstond. Die sleuf van ca. 18 meter breed werd gebruikt om het zand te bergen dat vrijkwam bij het graven van de wijk. Ook kon deze wijkswal gebruikt worden om bonkaarde op te slaan.

Een wijk was een waterweg in een veengebied. Van breed naar smaller zijn er hoofdwijken, dwarswijken en plaatswijken te onderscheiden. De afmetingen van de



Bakkeveen, het Mandeveld. De holle weg naast de schaapskooi. (It Fryske Gea)



Kaartfragment van de veenderij bij Gorredijk in 1680, (kaart Sybrandus van Ockinga)

wijken waren afgestemd op de afmetingen van de turfschuiten die de gedroogde turf kwamen ophalen. De grootte van de schepen was mede afhankelijk van het kanaalpeil. Vooral in hooggelegen veengebieden was het moeilijk een vaart op een diepte te houden dat die bevaarbaar was door grotere schepen. Dan moest de turf in ondiepe pramen en bokken worden geladen en eerst vervoerd worden naar een kanaaldeel waar het grotere turfschip nog wel kon komen, om vervolgens de lading over te zetten.

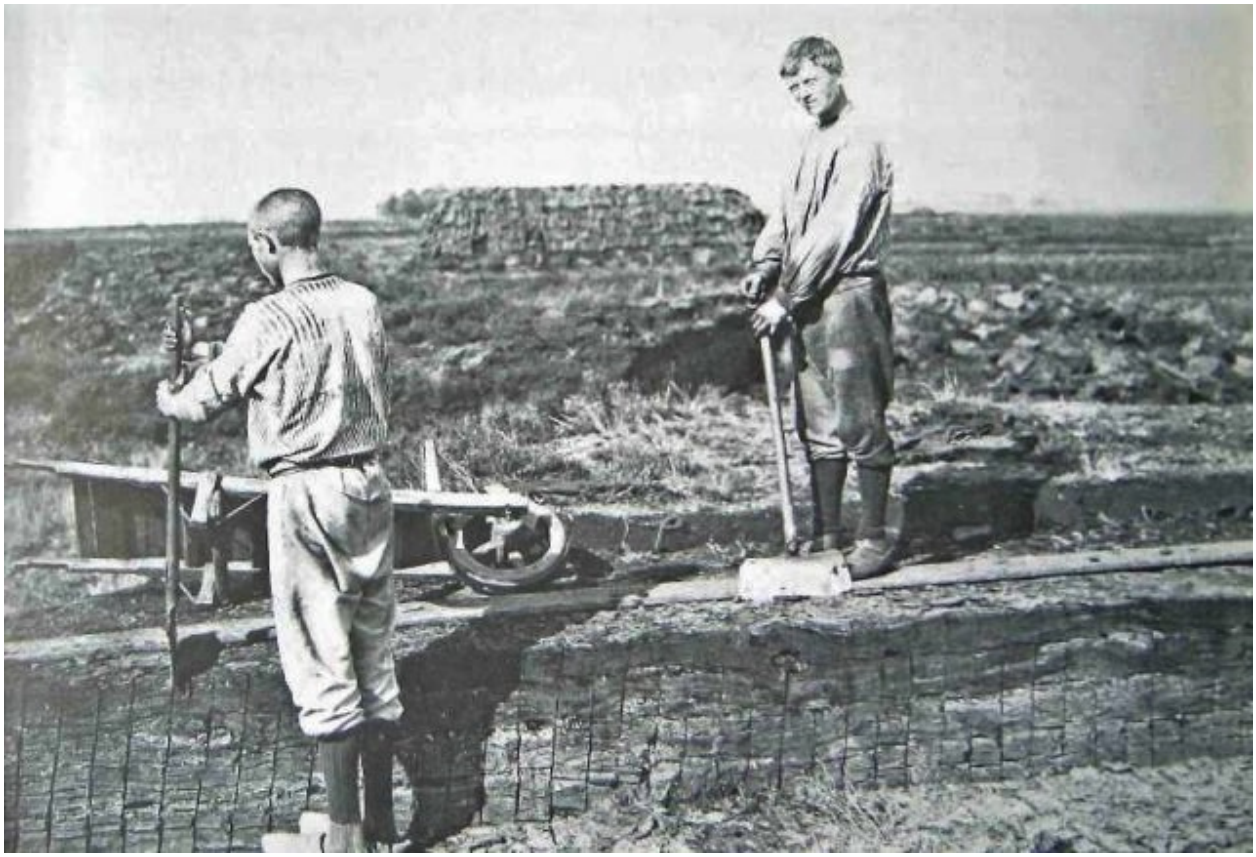
De wijken werden met opzet zo gegraven, dat ze snel afwaterden. Dus niet zo horizontaal mogelijk, maar licht stijgend. Aan het einde van de wijk kwam die vaak droog te staan zodra het veen al aardig ontwaterd was. Volgend op de splitting werd ook een wijk ieder jaar met een stuk verlengd.



Afgraven van hoogveen. De Bovenste laag is ca. 2000 jaar oud, de onderste laag zo'n 5000 jaar.

Het daadwerkelijke turfgraven werd in ploegen gedaan van 6 – 9 turfgravers. Eén van de arbeiders, de stikker, stond boven op het afgebonkte veen met een plank onder zijn klompen die de maat van de turf bepaalde. Met een smalle, platte spade, ook stikker genoemd, stak hij de turven verticaal af. De lengte en de breedte van de turf was nu bepaald. Zo'n rij heette een bank. In de kuil stond de graver die met een langwerpige, smalle schop, de oplegger, de turf uit de bank stak. De oplegger bepaalde de dikte van de turf. De volgende arbeiders wierpen de turven omhoog uit de kuil naar het bovenveen, waar de arbeider met een soort vork, de kaartzettersvork, de turven opprikte en op een kruiwagen, de slagkaar, legde. Dan kwam de krooier, de man die kruiwagens met turf verplaatste, die de volle kar ophaalde, leegde op het zetveld en terugreed naar de splitting om weer een volle kar op te halen. Deze kruiwagens hadden geen zijkanten, ze werden zijdelings gekiept.







Turf drogen op het zetveld, werk voor mannen, maar vooral ook voor vrouwen.

Voor het drogen van de turf werden de turven stuk voor stuk in lange, open rijen gestapeld. Ook werden turven wel gedroogd in ronde vormen. Na enige tijd werden de turven gedraaid, zodat ze gelijkmatig droogden. Als ze voldoende droog waren, maakte men grote hopen turf in ronde of rechthoekige vorm met een systematisch gestapelde muur aan de buitenzijde en gestorte turven daarbinnen. Deze zogenaamde 'vuren' hadden overal een vaste maat. Ze bevatten dus in alle veengebieden ongeveer dezelfde hoeveelheid turf, zodat een schipper die de turf kocht, wist om hoeveel het ging.

Turf werd gestoken uit veen dat eerst ontwaterd moest worden. Door dit drogen van het veen klonk het wat in elkaar en eenmaal ingeklonken zou het nooit meer met water weer als een spons opzwellen. Het was nog opvallender. Eenmaal gedroogd, is turf waterafstotend. Turf droogt irreversibel, onomkeerbaar. Het neemt daarna geen water meer op. Gedroogde turf kon daarom in de 'vuren' probleemloos buiten op het veld bewaard worden. Die eigenschap van turf maakte het materiaal zeer geschikt voor de bouw van spitketen in het veld om in te wonen. Een al eeuwen bestaande vorm van huisvesting op de zandgronden. Met eenvoudige middelen kon met dikke plakken gedroogde turf een onderkomen worden gebouwd dat bestand was tegen regen en goed isoleerde tegen warmte en kou. Het dak was iets moelijker en werd van hout gemaakt als een zadeldak dat weer afgedekt kon worden met riet en plaggen gedroogde turf. Er bestonden zeer eenvoudige, maar ook meer luxe spitketen, die van binnen met enige zorg waren afgewerkt.

3.2 Turf uit laagveen

In geologische zin is er geen verschil tussen hoogveen en laagveen, maar in de menselijke praktijk wel. De turfgravers noemden veen dat onder water zat laagveen. Het maken van turf uit dat veen vergde een heel andere aanpak dan het afgraven van het hoogveen, dat immers hoog en min of meer droog gewoon afgegraven kon worden. Bij het vervenen van hoogveen ging het om het afgraven van 'woeste grond', bij laagveen was dat niet altijd het geval. Het probleem bij het laagveen was, dat het overtollige water niet afgevoerd kon worden. Het veen lag lager dan het normale waterpeil ter plaatse, zeg maar het Fries Zomerpeil. Als je laagveen opbaggert, houd je uiteindelijk een plas water over, terwijl bij het afgraven van hoogveen een zandbodem overblijft, die weer geschikt kan worden gemaakt voor landbouw. Bij het winnen van turf uit laag liggende veengronden wordt dus het landschap vernietigd en houd je een moerasgebied over, tenzij na de winning van de turf het plassengebied wordt ingepolderd en drooggemalen.

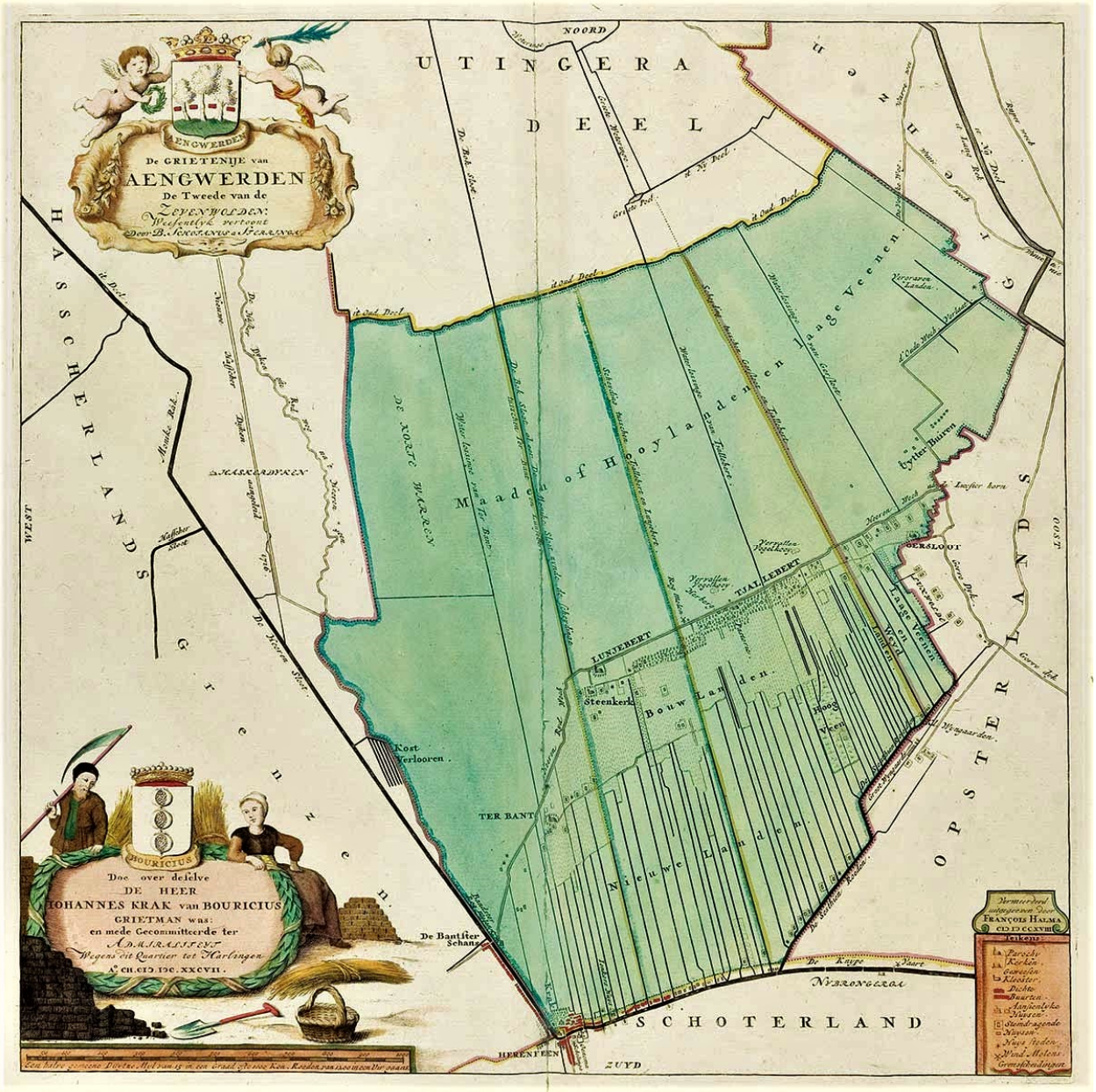
Dat in Nederland eeuwen lang turf werd gewonnen uit laaggelegen veengronden, bleef in het buitenland niet onopgemerkt. Aan het einde van de 19e eeuw kwamen er bijvoorbeeld toeristen uit Engeland naar Friesland. Nieuwsgierig als ze waren om te zien hoe dat vreemde volkje dat in hun ogen nog dicht bij de natuur leefde zich in leven hield. Zo vaart Davies (1886) met een stoombootje naar Friesland, maar komt aanvankelijk niet verder dan Stavoren. Zijn schip steekt met 1.50 meter te diep om in de zomer, als het water in Friesland laag staat, over de meren te kunnen varen zonder regelmatig vast te lopen. Hij raakt in Stavoren wel onder de indruk van de drukke turfvaart. Met regelmaat passeren turfschepen de zeesluis van Stavoren, geladen met bruine turf uit het binnenland van Friesland om de turf naar de overzijde van de Zuiderzee te brengen. Davies verkent Friesland vervolgens per trein en diligence. Daar zag hij op de plaatsen waar turf werd gestoken overal vierkante plassen. Het water op de meren was volgens hem ook koffiebruin van het werk in het veen. Hij vond het een vreemde zaak dat een land dat al zo laag ligt en voortdurend moet strijden tegen het water, tegen overstromingen, tegelijkertijd dat lage land afgraaft, de afgegraven grond verbrandt en het afgegraven land overlaat aan het water. De mannen die in deze modderpoelen werken, zagen er volgens Davies sterk, gezond en tevreden uit. Het was stukwerk en een goede kracht kon twee shilling en zes pence per dag verdienen. Hij verwachtte, dat op korte termijn een groot deel van Friesland samen met de turf verdwenen zal zijn. Het was een oude grap dat de Nederlanders die hun land met zoveel moeite gewonnen hebben, nu druk doende waren om dit land zo snel mogelijk te verbranden. (Davies, 1886, p. 101, 102) Een andere Engelse toerist, Doughty (1889), zeilt met een Norfolk wherrie door Friesland. Sneek lijkt oppervlakkig gezien voor hun een proper stadje, maar als ze er langer liggen, bemerken ze, dat het is als 'de witte was op een grafkelder'. Er hangt in dat stadje een speciale odeur, die van koeienstallen vermengd met veendampen. Een geur die volgens hen overal door de provincie Friesland trekt. Aan die algemene odeur voegt Sneek dan nog een eigen bijzondere stank toe, die lang in je kleren blijft hangen.



De bovenste veenlaag wordt door de spitter in de baggelbak geschept. De menger trapt de kluiten fijn.

Imke Klaver beschrijft in zijn 'herinneringen van een Friese landarbeider' (1974) hoe het proces van turf maken in het laagveen in Schoterland rond 1900 in z'n werk ging: "Het turfgraven in het laagveen begint in het voorjaar, in maart/april. De strook veen die zal worden uitgegraven, wordt afgestoken, afgebonkt, en het veen wordt bloot gelegd. Twee baggelaars, tezamen een span vormend, trekken de baggelbak waarin de veenkluiten gemengd zullen worden op de wal naast de trek. De ene, de spitter, begint met zijn graverschep het veen in de baggelbak te spitten. De schep heeft een lange steel om ook het veen onder water te kunnen weghalen, soms wel 3 tot 4 steken van meer dan 30 centimeter diep. Het blad van de graverschep is voor een deel met ijzer beslagen en zo gemaakt, dat als de spitter snel is, de veenkluit aan de schep vastzuigt en boven water gehaald kan worden, zonder dat deze eraf valt. De andere baggelaar, de menger, trapt de veenkluiten in de baggelbak fijn. Wanneer er genoeg is voor een mengsel, neemt de spitter de putemmer en schept water in de bak. Met een harkje wordt de zaak gemengd en de menger loopt er even met de laarzen doorheen. Als de natte veenspecie ('klijn') goed gemengd is, komt de baggerschep er achter en wordt het mengsel uit de bak op de wal uitgeworpen. Daar is eerst stro gestrooid, om te verhinderen dat later, wanneer de turf wordt opgebroken, de grond aan de turf vast blijft zitten. (…) Als een dagwerk natte veenspecie op de wal ligt, kan gewoonlijk de volgende dag de turfmaker al beginnen met het turftrappen. Om er goede, stevige turf

van te maken, dient deze eerst goed getrapt te worden. Hoe beter dat turftrappen gaat, hoe steviger de turf wordt. Later wordt de turf opnieuw getrapt, uiteindelijk goed vlak gemaakt en afgetrapt. Dan gaat de turfmaker er met de 'krabbe' overheen, waarmee eerst in de lengte en dan overdwars de strepen in de turf worden getrokken. Daarna neemt hij het steekijzer en snijdt een aantal van die lijnen door tot aan de grond. In de laatste jaren hadden de turfmakers reeds snijmachines voor het steken van de turf ter beschikking. Dat was gemakkelijker en ging sneller. Wanneer de turven waren ingedroogd en wat los van elkaar kwamen te staan, brak de turfmaker de turf op en stapelde deze op elkaar. Er zat dan nog veel werk aan, voordat alle turven gedroogd in rijen klaar stonden om afgeleverd te worden." (p.105, 107)



Kaart van de grietenij Aengwirden in 1718. In het veengebied is nauwelijks of niet sprake van bewoning. Heerenveen moest nog tot ontwikkeling komen. De wegen zijn zandpaden. (Uit: Schotanus Atlas) Het slagturven werd pas na 1860 in Schoterland ingevoerd.





Laagveen, verlandende, met krabbescheer dichtgroeiende petgaten van reeds ontgonnen veengebied. Kenmerkend voor de Friese methode van laagveen afgraven is, dat er relatief brede legakkers blijven staan. Bij de Gieterse methode is het mogelijk de veenspecie van grotere diepte te halen, in een bok te storten en op een andere plek te verwerken tot turf. Bij de Gieterse methode is de opbrengst hoger, maar het landschap wordt erdoor veranderd in een onleefbaar plassengebied. In de 19e eeuw werden verveners daarom verplicht om de plassen na afloop in te polderen en bewoonbaar te maken, wat echter niet altijd werd gedaan, want dat waren alleen maar kosten. Het leverde de vervener niets op.





De Gieterse methode: baggelturf die met de baggerbeugel van onder het water wordt opgebaggerd. Links staat de menger in de bak. Verder naar achteren ligt de gesneden turf te drogen.



De Friese methode, waarbij de spitter op land blijft staan en met zijn schep lang niet zo diep en zo ver uit de kant het veen van onder water kan scheppen als de Gietersen met hun beugel.

Er bestond een duidelijk verschil in status tussen de baggelaars, spitters en mengers, enerzijds en de turfmakers anderzijds. De spitters en mengers werkten in het voorjaar en waren daarna klaar. Vaak waren het dagloners of mensen met een tijdelijk arbeidscontract, terwijl de turfmakers in vaste dienst waren bij de veenbaas. Zij woonden niet in tijdelijke keten, maar in arbeiderswoningen bij het dorp waar ook de veenbaas woonde. Zij hadden ook de hele zomer werk met het 'maken' van de turf en het gereedmaken van de turf voor de transport. Daarna begonnen zij een nieuwe trek voor te bereiden, door een stuk heide af te bonken, de bonklaag te verwijderen, zodat de spitters en mengers het volgende voorjaar direct aan de slag konden.
Het werk van de baggelaars was dus seizoensarbeid. Ze hoefden alleen in het voorjaar in het veen te werken. De baggelaars gingen de rest van het zomerseizoen meestal op het land werken bij een boer. Toen de landbouwcrisis uitbrak, in 1875, werd het voor de baggelaars moeilijk om werk te vinden. Sommigen trokken zelfs naar Duitsland, naar het Ruhrgebied, om daar werk te vinden en het geld te verdienen dat nodig was om de winter door te kunnen komen. De veenbazen moesten de Provincie slikgeld betalen, dat bedoeld was de petgaten na de vervening in te polderen. Ook werd er door hen wel afgedragen aan een 'Fonds voor de Armen' om het ergste leed onder werkloze baggelaars te verzachten.



De gemengde veenspecie wordt op stro gestort, aangestampt en afgevlakt. Na droging trekken de turfmakers de lijnen en steken de turf als deze droog genoeg is.





Zware baggelturf wordt na droging voorgesneden en uitgespit. (Foto: Dolf Krüger)



3.3 Turf moet gedroogd en vervoerd worden

Voordat de turf gestoken kan worden, zowel in het hoogveen als het laagveen op de legakkers, moest het veen en het klijn in de bakken ontwaterd zijn. Maar daarmee was het nog lang niet droog genoeg. Zodra de turven gestoken waren, werden ze nog enkele weken te drogen gelegd op het zetveld bij hoogveen en op de legakkers bij laagveen.



Tjalleberd, 1895. De turven liggen klaar voor transport, afgedekt met riet en zoden.

Om het proces van drogen te bespoedigen, werden ze los van elkaar gestapeld, zodat de wind er tussen door kon waaien. Regelmatig moesten de turven gekeerd worden. Bijna droge turf kwam op de grond en nog natte turf werd hogerop gelegd. Als na verloop van tijd alle turven ongeveer even droog waren, werden ze gestapeld op bulten. Van boven werden deze afgedekt met riet om de turven te beschermen tegen de regen.

Per streek zijn er verschillende praktijken ontstaan hoe de turf het beste gedroogd moet worden. Vanzelfsprekend stonden de stapels turf nooit ver van de wijk waar de turfschuiten kwamen om de turf op te halen en naar de afnemers te vervoeren.



Het keurig stapelen van turven werd vooral door vrouwen gedaan.



Rotsterhaule, 1935. De gestoken turven worden op het zetveld geplaatst om te drogen.

3.4 Turfvervoer over het water

Het vervoer van turf per schip is iets bijzonders. De schipper kocht turven van de vervener en schakelde veenarbeiders met hun families inclusief de kinderen in om zijn schip te beladen. Kinderen stapelden de turf op kruiwagens, de mannen kruiden de turf naar het schip en de vrouwen stapelden de turfjes in het ruim en hoger. Als het ruim volgestort is, ligt het schip nog bovenop het water. Er kan nog veelmeer turf bij, want turf is niet zwaar. Turf was een prima brandstof, beter dan hout, maar had een lage energiedichtheid. Vergeleken met de steenkool die rond 1900 de turf zou verdringen, had turf ongeveer de helft van de verbrandingswaarde van steenkool, iets meer dan hout, maar het nam zes keer zoveel ruimte in beslag. Dat grote volume maakte het vervoer over de weg vrijwel onmogelijk, maar dat was ook nooit de bedoeling. De compagnonsvaarten waren ideaal om niet alleen het veenwater af te voeren, maar ook de turven met schepen op te halen. De infrastructuur voor vervoer per schip was er reeds. Van concurrentie over de weg of per spoor was geen sprake. Turf verloor uiteindelijk de concurrentie van de steenkool als brandstof door die geringe energiedichtheid. Om een stoomlocomotief met turf te kunnen stoken, moest er een enorm volume aan turven meegenomen worden. Voor de stoomtrein was het stoken met steenkool veel aantrekkelijker. Dat lag in Nederland nog jarenlang anders waar het ging om het stoken van de stoomketels bij stoommachines. Tot in de dertiger jaren van de vorige eeuw werden bijvoorbeeld de stoommachines van de textielindustrie in Almelo gestookt met turven uit Zuidoost Drenthe.

Havenstad Almelo

Bij Almelo denk je natuurlijk niet direct aan scheepvaart en havendrukte. Toch is dat gedurende zo'n honderd jaar wel zo geweest. In 1830 scheidde België zich af van Nederland en was voor ons land meteen de textielindustrie verdwenen die we nodig hadden. De Nederlandsche Handels Maatschappij stelde daarom voor in Twente een eigen textielindustrie tot ontwikkeling te brengen. De arme boerenbevolking was er vertrouwd met het spinnen en weven van schapenwol en stelde geen hoge financiële eisen. In het midden van de 19e eeuw kwam zodoende in steden als Almelo, Hengelo en Enschede een bloeiende textielindustrie tot ontwikkeling. Almelo werd in die tijd door het graven van het Overijsselskanaal verbonden met de veengronden van zuidoost Drenthe en via de afslag bij Vroomshoop met Zwolle. Die verbinding was belangrijk. De spinnerijen en weverijen werden fabrieksmatig georganiseerd. De machines werden bij iedere fabriek aangedreven door een centraal opgestelde stoommachine in een groot ketelhuis, met een hoge schoorsteen. De drie Twentse fabrieksstedden kenmerkten zich tot het midden van de vorige eeuw door een woud van rokende fabriekspijpen. De vele arbeiders die nodig waren, kwamen niet alleen van de arme Twentse zandgronden, maar ook uit de veenderijen uit het noorden. De verbinding met zuidoost Drenthe was nodig voor de aanvoer van grote hoeveelheden turf die nodig waren om de stoommachines aan de praat te houden. Op de foto

worden de turfschepen gelost in de nieuwe havenkom die in 1885 in het centrum van Almelo was aangelegd. De haven is na de oorlog ernstig in verval geraakt. Het merendeel van de textielfabrieken had de tijd niet overleefd. Alleen Ten Cate had zich weten te handhaven dankzij productvernieuwing.



Het laden van turfschepen

Bij de veenderij brachten mannen de gedroogde turf met kruiwagens van het veld naar de wijk waar het turfschip lag. Daar stonden de vrouwen gereed om de turfjes een voor een keurig in het ruim van het schip te stapelen. Om de moed erin te houden, werd er gezongen en jenever gedronken. Als er even gepauzeerd mocht worden, werd een korf aan een lawei gehesen, aan een soort galg, waarna iedereen stopte met werken. Dan zorgde de schipper voor koffie.
Turf is niet zwaar. Als het ruim van een schip volgeladen was, lag het schip nog steeds hoog op het water. De turf werd daarom verder gestapeld, totdat de deklast zo hoog was dat de schipper nauwelijks meer uitzicht had. Er lag dan ongeveer 1/3 van de lading in het schip en 2/3 op het schip als deklast. Om te kunnen zeilen met de hoge deklast, werd de giek hoger aan de mast bevestigd. Achter de mast was een gleuf vrij gelaten, om de mast (voor een deel) te kunnen strijken en ook de ingang van de roef was nog vrij. Voor de roerganger was een verhoogde loopplank dwarsscheeps aangebracht. Hij of zij kon sturen met een verlenger op de helmstok. Over de lading heen werden de luiken gelegd, voor afvoer van regenwater en om over te lopen.





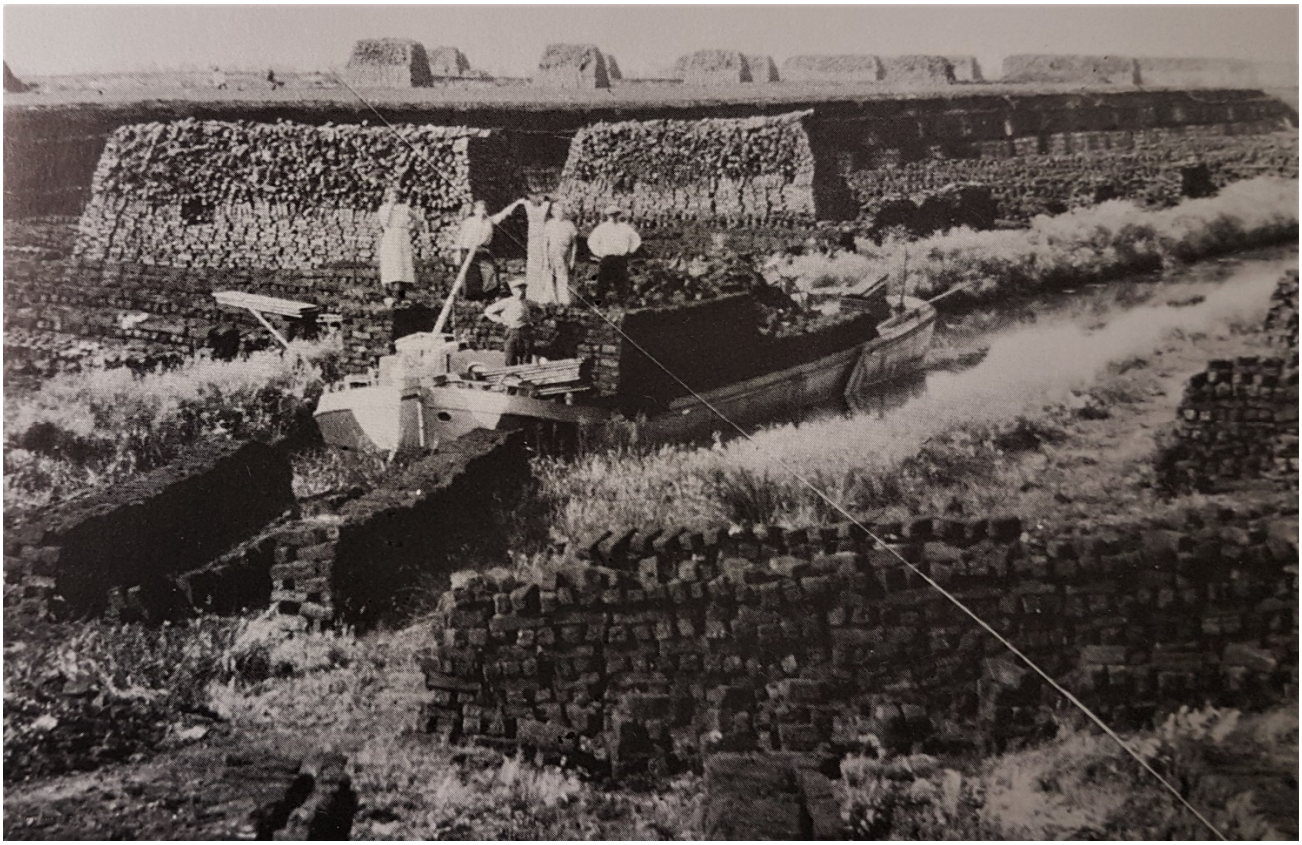
De turven worden vanuit de veenderijen naar de afnemers gebracht. Het is brandstof voor de steenbakkerijen langs de rivieren, brandstof voor de bakkers in steden en dorpen en brandstof voor burgers om het huis te verwarmen en om te koken. De turfvaart naar de Hollandse steden is een vrije vaart. De schipper koopt turf en verkoopt die elders. Voor turfschippers die de Zuiderzee overstaken, was de afzet nooit een probleem.





In Friesland komt dit minder voor. Daar zorgen de turfschippers voor het vervoer van turf tussen vaste relaties. Zij zijn klant bij een veenbaas en hebben een monopolie om de turf in een 'eigen' dorp weer te verkopen. Dat was een gecombineerde vorm van vrije vaart en beurtvaart. De wilde vaart was daarmee aardig aan banden is gelegd, maar het was vrijwillig, want de schippers wisten dat ze het zich niet konden permitteren om met een lading turf te blijven zitten. Veel turfschippers in Friesland zorgden eigenlijk alleen voor het vervoer van turf tussen

veenbaas en afnemers. Zij vonden het te riskant om zelf turven te kopen en vervolgens te proberen die ergens te slijten. Dat kon wel bij turfschippers die de Zuiderzee overstaken en turf voeren naar de grote steden in Holland. Die turf raakten ze altijd kwijt. Maar voor de kleine schippers met hun skûtsjes die ongeschikt waren voor het grote water, die de Zuiderzee dus niet op gingen, lag dat anders. Zij werkten in een klein afzetgebied met veel concurrentie. Voor deze schippers was het verstandiger om voor een vaste klantenkring in een bepaalde plaats turf op te halen met een gegarandeerde afzet. Zo had na verloop van tijd ieder dorp zijn eigen turfschipper. Turf werd afgeleverd in manden en korven, waarbij per korf vaststond hoeveel turfjes erin zaten. Die waren te tellen, te turven. Bij grote ladingen waren er in de steden op de kade aparte ploegen turflossers. Bij kleine ladingen in dorpen konden de schipper met zijn knecht, vrouw en kinderen het werk zelf wel aan.



In de smalle wijken en dwarsvaarten kon meestal niet gezeild worden. Het turfschip werd voortgetrokken vanaf de kant, gejaagd, of voortgeboomd. Op de iets bredere vaarten kon bij gunstige wind wel een zeiltje worden gezet.

Veel turf ging over de Zuiderzee naar de grote steden in Holland. De turfschippers met kleine scheepjes losten hun turf daartoe op een overslagplek, waarna de turf overgeladen werd op zeewaardige tjalken die de Zuiderzee overstaken. De Friese pramen en skûtsjes gingen nooit de Zuiderzee op. Zij leverden turf aan klanten in Friesland. Turf voor Hollandse afnemers werd aan de kust overgeladen op tjalken die

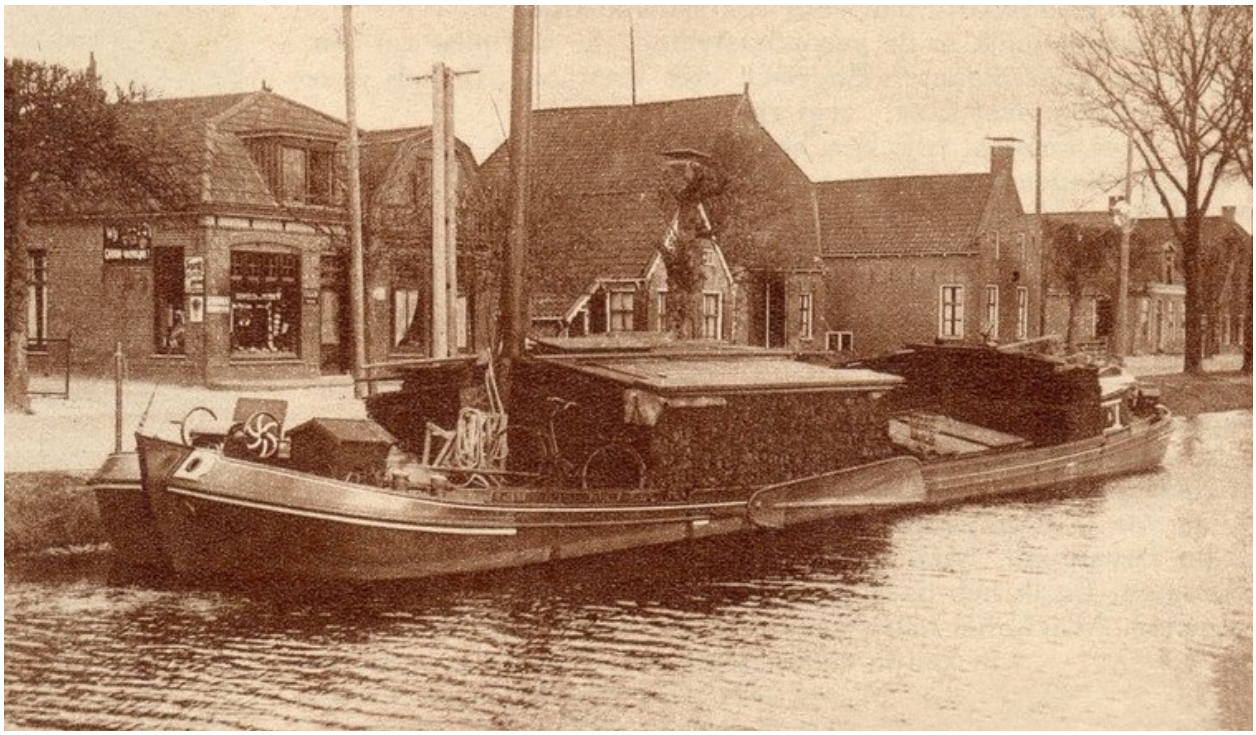
wel zeewaardig genoeg waren om de Zuiderzee over te steken. In Drenthe werd de turf zo mogelijk direct geladen in de grote Hoogeveense pramen. Vrachtschepen die zeewaardig genoeg waren om via Zwartsluis over het Zwartewater en de Zuiderzee naar Amsterdam te varen. Rond 1900 was het meeste veen in Zuidoost Friesland afgegraven en kwam er een alternatief: steenkool uit de mijnen, het zwarte goud. En slechts zestig jaren later bleek Nederland over grote voorraden aardgas te beschikken en schakelde heel het land, particulieren en ondernemers, over op die nieuwe brandstof die getransporteerd wordt door ondergrondse leidingen. Aardgas, waar weer zestig jaar later afscheid van werd genomen.



Wartena, 1906. Aan bakboord en stuurboord wordt geboomd. (Foto uit: Tomalin, 1907) De turven zijn door de vrouwen bij het laden nauwkeurig gestapeld en vormen een geheel, zodat er al varende geen lading overboord kan verdwijnen. Bomen van bovenaf de lading turf is behoorlijk lastig, zeker als er wat wind staat.



Wartena, 1906. (Foto uit: Tomalin, 1907) Het is op foto's wonderlijk te zien hoe keurig wit de schorten van de vrouwen en meisjes blijven bij het werken met de turven. Hier zien we een jonge vrouw op de verhoogde loopplank over de lading kijken met de helmstokverlenger in de hand.



Appelscha, 1933

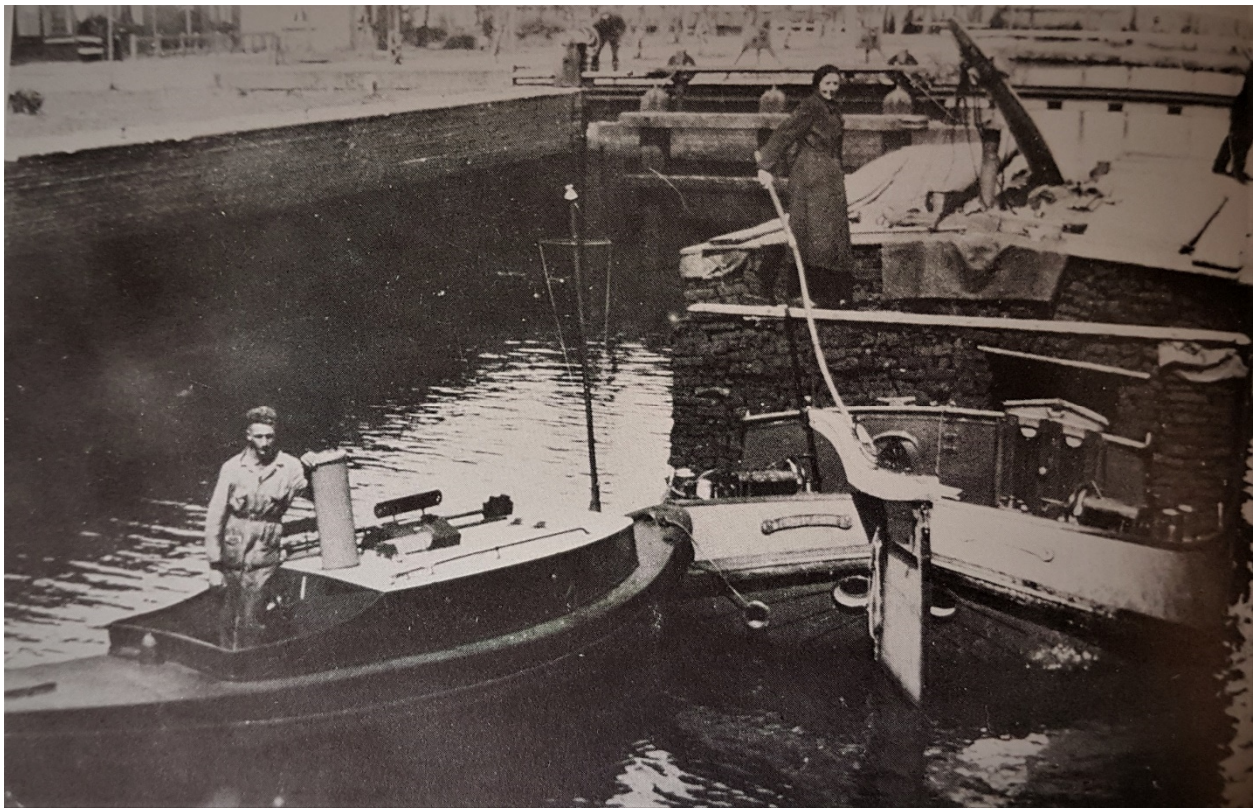


De giek hoog aan de mast om het grootzeil te kunnen gebruiken, de schipperse staande op een laddertje om over de lading te kunnen zien waar het schip heenvaart en de ingang van de roef vrij.



Wartena, begin 1900. Een tjalk met turf passeert zeilende de brug in het centrum van Wartena.





In de deriger jaren werd de opdrukker populair. Het helmhout is voorzien van een verlenger omhoog. Boven loopt de schipperse over een plank op twee steunen. Onder staat de schipper boven op de lading.



Gorredijk, de turf wordt afgevoerd in een skûtsje. De schipperse koopt brood van de bakker .

3.5 Leven aan boord

Er is veel geschreven over de woonomstandigheden van de arbeiders in het veen, vaak net als in dit boek geïllustreerd met schrijnende beelden van gezinnen die wonen in plaggenhutten in een wildernis van natte petgaten en drogere heideveldjes. Vrijwel nooit wordt er aandacht besteed aan de woonsituatie van de schippers die zorgden voor het transport van de turf. Dat was seizoensarbeid. De turf werd in de nazomer opgehaald uit het veen en tot in de herfst afgeleverd bij de klanten in dorpen en steden, dichtbij in Friesland, maar ook veraf bij klanten in Holland aan de overzijde van de Zuiderzee of bij fabrieken langs de grote rivieren. De eeuwwisseling was tevens de tijd dat de regering werk maakte van de gezondheidszorg, van betere leefomstandigheden voor de armen in de achterbuurten van de steden, maar zeker ook op het platteland, door een Woningwet in te voeren. Van de zorg voor de kinderen door kinderarbeid bij wet te verbieden en de leerplicht in te voeren. Die wetgeving gold voor iedereen, maar was juist in de veengebieden moeilijk uitvoerbaar en bij de schippers op de skûtsjes vaak helemaal niet.

Schippers vrije vaart raken maatschappelijk achterop

De schippers van de vrije vaart zijn niet gebonden aan vaste woon- of verblijfplaatsen, ze voelen zich overal thuis en leven zogezegd 'van de wind'.

De 20e eeuw is voor Nederland sociaal gezien belangrijk in verband met de ontwikkeling van 'sociale' wetgeving die moet zorgen voor een verbetering van de leef- en werkomstandigheden van vooral arbeiders. Zo wordt er in 1901 de Woningwet aangenomen die minimumeisen stelt aan oppervlakte en indeling van de woningen die gebruikt worden. Een woning moet tenminste een oppervlak hebben van 33 m2. Ieder vertrek moet voorzien zijn van een raam, bedsteden worden verboden en jongens en meisjes moeten vanaf 12 jaar aparte slaapkamers hebben.

Voor de schippersgezinnen geldt dit alles echter niet. Op de schepen wordt de laadruimte zo groot mogelijk gemaakt en de leefruimte zo klein mogelijk. De roef op een klein skûtsje heeft een ruimte van 4 vierkante meters. De 'stahoogte' is ongeveer 1.40 meter. Daar leeft een schippersgezin, het is niet anders. Zelfs op de grotere tjalken is de roef zelden ruimer dan 6 à 8 m2. Vervolgens wordt kinderarbeid bij wet verboden. Eind 1800 was dat reeds het geval voor kinderarbeid in fabrieken, maar vanaf 1905 is dat ook het geval voor werk buiten fabrieken. Reeds in 1900 wordt er een leerplicht ingesteld voor kinderen. Zij moeten naar school, want kunnen lezen, schrijven en rekenen is belangrijk om vooruit te komen in de wereld. De overheid gaat zich tevens bemoeien met verbetering van de volkshygiëne, nadat duidelijk werd dat de volksgezondheid vooral gebaat is bij schoon drinkwater en hygiëne in het huishouden en de menselijke verzorging.

Al dat soort wetgeving was moeilijk te verenigen met de leef- en werkomstandigheden van schippersgezinnen in de vrije vaart. Wat moesten zij met al die richtlijnen die toch niet toepasbaar zijn op hun situatie? Geen kinderarbeid? Aan boord werkte iedereen mee naar beste kunnen. Leerplicht voor de jeugd? Waar moesten de kinderen naar school als het gezin voortdurend onderweg was? De nieuwe wetgeving om de sociale situatie van mensen, hun gezondheid en de vorming van de jeugd op een hoger plan te brengen, sloot wel heel slecht aan bij de mogelijkheden van de vrije schippers. Voor hen bleef het een 'ver van het schip' gebeuren en ook de wetgever maakte in de praktijk geen haast om daar verandering in te brengen.

In de stad worden schippers (net als de boeren) beschouwd als ongeletterd volk (te vergelijken met de eveneens onterechte beeldvorming over "domme boeren"). Deze bevolkingsgroepen wisten zich in de eigen werk- en leefsituatie echter aardig te redden (en bleken daar veelal het tegendeel van dom te zijn!). Dat was voor de politiek meteen een reden om de situatie bij de binnenschippers niet op korte termijn aan te pakken, want die vormde geen acuut probleem. Tot in de tachtiger jaren van de vorige eeuw werd bijvoorbeeld door de fiscus geaccepteerd dat boeren en schippers geen adequate bedrijfsadministratie bijhielden. Blijkbaar ging de overheid er in die tijd van uit, dat deze ondernemers daar niet goed toe in staat waren. Ongetwijfeld speelde ook een rol, dat de overheid geen enkele greep had op de schippers van de wilde vaart, omdat dezen geen vaste woon- en verblijfplaats hadden. Ze waren vrijwel ongrijpbaar voor zowel de hogere als de lagere overheden.

Ook binnen de belangenorganisaties van vrije schippers waren in het begin van de 20e eeuw de meningen verdeeld over de vraag of schipperskinderen moesten voldoen aan de leerplicht. Velen vonden dat niet zondermeer nodig. In 1918, als er al bijna 20 jaren sprake is van leerplicht voor kinderen, kon de *Federatie van Schippersverenigingen* in Friesland 1918 nog onbekommerd discussiëren over de vraag of onderwijs aan schipperskinderen wel haalbaar en nodig was. Dat kwam, omdat voor kinderen van geregistreerde schippers de leerplicht aanvankelijk niet gold. Pas een halve eeuw later, met de Leerplichtwet 1969, ging de leerplicht ook volledig gelden voor schipperskinderen. Vanaf 1927 waren schipperskinderen gedeeltelijk leerplichtig en wel vanaf hun achtste jaar. Dan kregen ze in vier leerjaren met drie dagdelen per dag de stof die andere kinderen in zes leerjaren aangeboden kregen. Het onderwijs aan schipperskinderen had in de praktijk een onregelmatig verloop. Er waren gewone 'walscholen' met een aparte schippersklas voor die schipperskinderen die toevallig enige dagen in die plaats lagen. De kinderen hadden een boekje dat ze van school naar school meebrachten, waarin de leerkrachten aangaven hoeveel dagen dit kind welke leerstof had gehad.

Daarnaast waren er schippersinternaten, waar de schipperskinderen permanent verbleven. De wetgever maakte voor schipperskinderen een uitzondering en de

schippers stonden voor een dilemma. Enerzijds waren er die vonden dat de situatie van geen onderwijs voor schipperskinderen absoluut niet bestendigd mocht worden, maar er waren anderzijds schippers die van mening waren dat "het schipperskind met een kleiner aantal leerjaren toe kan dan andere kinderen". Schipperskinderen gingen daarom in de praktijk of ergens in de kost en gewoon naar school, of naar een schippersschool (met internaat) of zeer onregelmatig naar een school met een schippersklas. Alleen als het schip ergens langere tijd stil lag en er zo'n school in de buurt was. 's Winters dus meer onderwijs dan 's zomers, want in de winter werd er minder gevaren. Voor de meeste schippers hoorden de kinderen tot de bemanning van het schip. Werk en privéleven waren voor de schipper niet te scheiden. Leven was voor hem varen en werken en dat gold ook voor de schipperse en op iets aangepaste wijze voor de kinderen.

Overigens waren de schippersgezinnen meestal niet heel groot. Anders dan de beeldvorming over gezinnen uit vroeger tijden, zijn er in Friesland veel gezinnen met relatief weinig kinderen. Hoewel er natuurlijk diverse uitzonderingen zijn, hebben veel schippersgezinnen slechts twee of drie kinderen. Ze kunnen zich om tal van redenen ook niet meer veroorloven. Voor meer kinderen is er geen geld en geen ruimte aan boord. Over die traditioneel lage vruchtbaarheid van veel Friese gezinnen zegt Schroor (1998, p. 47): "Dat alleen de toepassing van anti-conceptie binnen het huwelijk daarvoor verantwoordelijk zou zijn, lijkt niet erg waarschijnlijk. Beperking van het kindertal kwam in deze provincie immers vrij algemeen voor en onder alle standen. Een iets ruimere verklaring lijkt daarom meer voor de hand te liggen, namelijk dat het geringe kindertal vooral het gevolg was van een "geremde' sexualiteit over de gehele linie."





Kinderen aan boord, niemand kan zwemmen. (Foto, Tomalin, 1906)



Leeuwarden, winter 1928-1929. Emmakade. Geladen skûtsjes wachten op het einde van de vorstperiode. Het schippersgezin verblijft ondertussen in het roefje. De schipperskinderen hebben tijd om naar school te gaan. Bij houten schepen was mogelijke lekkage een probleem en bij de ijzeren schepen de condens tegen de ijzeren scheepswanden. Tussen de lading in het ruim en de leefruimte in het roefje was een minimale scheiding van een houten schot. (Foto uit: Pietersen, 1958)

Een aardig verhaal over hoe relaties in de scheepvaart tot stand komen, vertelt Dirk Naber (Dessens, 2007, p.48). Hij ontmoet als jongeman bij een wandeling op de wal een meisje dat hem leuk leek. "Ik vroeg of zij 's avonds ook in de stad kwam. Nee, dat mocht niet van 'thuis'. Zo was onze eerste kennismaking. Zij gaf mij een hand en zeide 'zo is het ook goed. Wij hebben de tijd.' Zij was toen 16 jaar, ik 21 jaar. De meisjes gingen weg en ook wij vervolgden onze wandeling. Iedere maand kwamen wij met een lading turf voor de bakkers en ik sprak af en zag mijn meisje dagelijks. (…) Praten met elkaar, maken gekheid, maar uitgaan was er niet bij." Omdat de relatie na verloop van tijd op deze wijze voor Dirk Naber weinig perspectief biedt, komt het tot een ernstig gesprek: " We keken elkaar aan en ik zeide: 'Hoe oud bent u, Rika?' Ze zei 'twintig jaar'. Ik zei 'als u het nu nog niet weet, weet u het nooit.' Ze keek mij aan, gaf mij een hand en zeide net als de eerste keer toen ik haar ontmoette 'het is goed'. Ik zeide 'laat ons een eindje rondlopen'. 'Nee', zeide zij, 'ik ga naar huis. Want nu zal de bom wel barsten. Morgenavond om 7 uur ben ik hier weer'. De volgende avond, ik was op tijd, kwam ze aanlopen en lachte. Ik vroeg haar hoe het was afgelopen. Ze zegt, 't was allemaal goed', dus we hadden elkaar gevonden. (…) Toen de dag kwam

dat ik zou vertrekken, zei Rika 'wanneer zie ik u dan terug?' Terug kom ik altijd, maar wanneer dat kan ik niet zeggen. Een schipper vaart waar de wind hem brengt." (Dessens, 2007, p. 51).



Gaastmeer, begin 1900. De houten tjalk 'Lastdrager'. De lading turf wordt gelost.

Door het verbod op kinderarbeid (vanaf 1905) wordt het voor de schippers wel moeilijker de gebruikelijke praktijken voort te zetten. Kinderen mogen geen zware kruiwagens meer kruien bij het laden en lossen van het schip. Kinderen moeten eigenlijk naar school. Het zint de schippers niet dat zij in hun beleving strenger gecontroleerd worden op 'geen kinderarbeid' dan de boeren en de winkeliers, die immers hun kinderen ook wel eens wat lieten doen. Maar dat is niet het enige. Door de ontwikkelingen bij het leven op de wal waar de schippers niet of nauwelijks bij betrokken zijn, groeit er geleidelijk een kloof tussen de leefwereld van de schippers en het leven op de wal. Heel de manier van werken en leven van vrije schippers komt in steeds groter contrast te staan met het leven van andere mensen aan land. En dat niet in het voordeel van de schippers.

Hoe ging het gezinsleven aan boord? Een skûtsje was een zeilend vrachtschip. Het was ingericht om zoveel mogelijk vracht te vervoeren. De leefruimte voor de schipper en zijn gezin werd daarom zo beperkt mogelijk gehouden. Dat gezin leefde helemaal achterin het schip. Bij de kleinere skûtsjes is het lage roefje maar 2 x 2 meter. En er is een doorgang naar het achteronder, ruim een meter diep en iets meer dan twee meter breed, tussen de spanten en de achtersteven. Meestal was deze ruimte in gebruik als

slaapplaats van de schipper en zijn vrouw. In de roef kon je rechtop zitten op stoelen met ingekorte poten. Het achteronder was kruipende te bereiken. Kinderen werden gemaakt en vaak ook geboren 'tussen de spanten'. In die roef met kruipruimte werd door het gezin het hele jaar, zomer en winter, geleefd. Over hygiëne hoeven we het niet te hebben. Er is geen aparte keuken, geen wasruimte, geen WC. Bij de kleinste skûtsjes is daar eenvoudig geen ruimte voor, maar ook bij de grotere tjalken zagen veel schippers het nut niet in van een ruime keuken en bad/wasgelegenheid. Zonde van de ruimte, vonden zij. Het water dat voor eten en drinken gebruikt wordt, zat in een waterton die bij de mast, op de roef of onder de helmstok was bevestigd. De ton wordt gevuld met 'schoon' buitenwater. Bijvoorbeeld op plaatsen met een harde zandbodem, waar het water schoner was dan in het veen- en kleigebied. Zo was tussen Drachten en Oudega de ondiepte bij Smalle Eester Zanding een geliefde plek voor schippers om water in te slaan. De plaatselijke zandbank in de Ee was hinderlijk voor de scheepvaart, maar het gele zand vervuilde het water minder dan de veenbodem elders. Grotere schepen hebben ook wel een watertank die gevuld werd met regenwater van de wal. In een tijd dat op land iedereen te maken kreeg met schoon water uit de waterleiding, met gas en elektriciteit voor koken en verlichting, met de aanleg van riolering, zodat langzaam maar zeker in de steden het onhygiënische tonnenstelsel vervangen werd door WC's, ging het leven bij de kleine binnenvaart door op de oude voet. Weliswaar duurde het nog lang voordat het platteland ook beschikte over waterleiding en riolering, maar de ontwikkeling was ingezet. De vrije schippers die leefden op hun scheepjes hadden hier nauwelijks weet van. Je zou kunnen zeggen, dat ze "de boot misten", of beter, dat ze de tekens van de wal niet goed interpreteerden. Altijd was het leven aan boord anders geweest, maar de verschillen met het leven van arbeiders op het platteland werden nu essentieel.



Leeuwarden 1930. Oude Potmarge, woonbotenplek, leven in de marge. (Foto: Tresoar)

In de tijd van spitketen en plaggenhutten en ook de tijd van minieme eenkamerwoninkjes leefden arbeiders onder omstandigheden die niet veel beter waren dan die aan boord van de skûtsjes. Maar nu ontstond er geleidelijk een kloof. Leven aan boord was anders. Een voorbeeld noemt Klaas Jansma: "Door de verschillen in levensstijl groeide de afstand tussen boeren en burgers die zich opwerkten en het schippersvolk. In ouderwetse schippersgezinnen at men rond 1914 nog uit één pan. Er was vrijwel nooit een toilet aan boord. Men deed zijn (en haar!) behoeften op een emmer of 'mei it gat oerboard'." (Jansma, 2001, p. 125).



Heerenveen, een skûtsje voor de Heerenwal. Leefruimte voor een kind. (Foto: H.A.Veltman)

De vrije schippers moesten het hebben van hard werken, van de handen uit de mouwen steken. Een schipper had in z'n werk vooral plezier van lichamelijke kracht en uithoudingsvermogen. Daarnaast was hij handelaar en moest hij zakelijk kunnen onderhandelen met kopers en verkopers. Hij werd echter niet aangesproken op zijn intellectuele ontwikkeling. De studeerkamer was hem vreemd. Wet- en regelgeving

waren er in zijn beleving niet voor hem, de regels waren vooral tegen hem. Hij wilde vrijheid van handelen. Zijn intelligentie was die van de praktijkman. Door zijn wijze van leven en werken verloor hij echter de aansluiting met maatschappelijke ontwikkelingen op de wal. Hij miste de positieve ontwikkeling die vooral na de Eerste Wereldoorlog werd ingezet om iets te doen aan volksontwikkeling en verbetering van arbeidsomstandigheden voor arbeiders en burgers in dorpen en steden.
Daarmee zijn de vrije, onafhankelijke schippers zonder baas boven zich, die voorheen weliswaar anders leefden maar wel midden in de maatschappij stonden, langzaam maar zeker door hun wijze van leven en werken in de marges van het maatschappelijk leven terecht gekomen. Deze schippersgezinnen verkeerden in een sociaal-cultureel isolement. In de jaren vijftig kwam er bijvoorbeeld bij hen nog analfabetisme voor.

Gedupeerd werden echter vooral de kinderen. Wel waren er incidentele plaatselijke initiatieven om de schippers pedagogisch te ondersteunen. Zo richtte de Terhernster Doopsgezinde predikant H.G. Dornseiffen reeds in 1872 een Schoolfonds voor Schipperskinderen op. Dat fonds moest het voor schippers uit Terhorne mogelijk maken de kinderen op de wal te huisvesten, bijvoorbeeld bij familie, en ze vervolgens naar school te laten gaan. Het fonds betaalde de huisvesting en de schoolkosten. Het werd gevoed door giften en een bescheiden bijdrage van de schippers zelf. In 1881 werd dit fonds uitgebreid tot het Fries Schoolfonds voor Schipperskinderen. Dominee Dornseiffen was zelf tot 1910 directeur van het fonds. In 1922 schonken de schippers uit dankbaarheid een monument voor Ds. Dornseiffen dat een plaats een plaats kreeg voor de Doopsgezinde kerk in Terhorne..



Schippersgezin met de knecht voorop. De kinderen onderwijs laten volgen in periode dat er gevaren werd, was een groot praktisch probleem. Vaak werden opgroeiende kinderen tijdens het vaarseizoen van ca. april tot november ondergebracht bij familieleden 'op de wal'.

Driewegsluis bij Nijetrijne

De Driewegsluis werd in 1928 aangelegd ter vervanging van de Helomasluis uit 1775. Begin 1900 passeerden hier wel 8000 turfpramen per jaar. De Driewegsluis regelde de vaart op een T-splitsing en had daarbij een zeewerende functie. Aan de noordzijde, bij de Helomavaart, zaten eb- en vloeddeuren die de kop van Overijssel tijdens storm moesten beschermen tegen opstuwend Zuiderzeewater vanuit de rivier de Tjonger op de grens met Friesland. Oorspronkelijk lag er een dijk om de sluiskolk. In de zestiger jaren lag alleen de sluismeesterswoning nog op een terp, omgeven door populieren. Toen werd de sluis ook nog gebruikt door kleine vrachtschepen die niet over het IJsselmeer gingen. Nu is de sluis een monument. Interessant voor toeristen. De watersporters hebben direct ten westen van de Driewegsluis in 1973 een moderne Linthorst Homansluis gekregen. De sluismeester had vroeger in de winter natuurlijk een wat eenzaam verblijf op zijn terp. In een interview in de *Waterkampioen* uit begin jaren zestig sprak hij over de ongelooflijke onhandigheid van vele watersporters en de handigheid van enkelen. Over joviale mensen die later hoogwaardigheidsbeklederes bleken en dikdoenerige varensgasten die moeilijk deden over een dubbeltje sluisgeld. Over mensen op dure kruisers die elkaar de huid vol scholden en mensen met zelf opgebouwde scheepjes die plezier hadden voor tien enzovoort, enzovoort.



Driewegsluis in de zestiger jaren richting Ossenzijl.

Toen de oude Driewegsluis nog in gebruik was, voer een watersporter, J. Kleefstra (1909) begin 1900 vanuit Zwolle in de notarisboot ‘de Meermin’ naar Friesland om zijn zoontje te laten zien waar hij vroeger als kind had geleefd. Nadat ze de wirwar aan

vaartjes in de Weerribben achter zich hadden gelaten en bij Ossenzijl naar de Linde voeren, richting Driewegsluis, schreef hij: "Al pratende waren wij de Helomasluis genaderd. Vanuit de Linde kregen we door een nauwe, thans openstaande keersluis toegang tot een grote kolk, zeker een haven voor de turftjalken en andere vaartuigen, die jaarlijks ten getale van ca. 8000 door de Helomavaart passeren en hoogstens bij tweeën tegelijk door de kleine schutsluis geschut kunnen worden."



De gerestaureerde Driewegsluis in 2008, foto: Sake Visser

Bij de sluis blijven Kleefstra en z'n zoon liggen. Ze vangen een flinke snoek en dragen die over aan een boerin bij de sluis, omdat de afmetingen van het beest de capaciteit van hun keukengerei te boven gaat. Als ze na een gezellig praatje weer buiten komen, zien ze dat het weer vanuit het westen snel verslechtert. De wind trekt aan tot een gemoedelijk stormpje en het begint te regenen. Van het noorden de Linde af en van het zuiden de Linde op komen in snelle vaart de diepgeladen tjalken aanschieten, die al in de verte de zeilen strijken en daarna moeizaam voortgeboomd worden. Door de nauwe keersluis de kolk in. Alle hens aan dek om het schip onder de felle wind meester te blijven. 't Is een gezellige herrie. De schippers staan tegen elkaar te schreeuwen alsof ze de grootste ruzie hebben, maar het betekent niets anders dan een gezellig praatje over het weer. Nieuw aangekomenen die geen plaatsje meer kunnen vinden aan de wal, laten het anker vallen, zodat de braadspeten klikklakken en de

ankerkettingen door de kluisgaten rammelen. Kleefstra en zijn zoon kijken hun ogen uit bij al die luidruchtige bedrijvigheid. Eindelijk ligt de hele kolk vol tjalken. De laatkomers moeten buiten op de Linde bivakkeren. Iedereen is in de weer om de natte zeilen op de giek te vouwen en met een oliekleed toe te dekken, de toplichten op te hijsen en de schoten en het andere touwwerk op te schieten. De wind huilt onheilspellend door het want. Boven hen jagen de wolkflarden als razend door het luchtruim. Het belooft een lief zomernachtje te worden. In de schemeravond verzamelen de schippers zich aan de lijkant van de sluiswachterswoning om een praatje te maken. Vlak achter het roefje van de 'Meermin'. De Kleefstra's trekken hun klompen en jekker aan, steken een pijpje op en mengen zich met de handen in de zakken onder het publiek, om uit de mond van deze stoere mannen een en ander op te vangen waarmee ze hun voordeel kunnen doen voor de rest van hun tocht. Het onderwerp van gesprek is natuurlijk het weer. De volgende morgen valt het weer echter mee. "Natuurlijk regende het, maar de storm was geluwd, er was zelfs een onheilspellende stilte in de natuur en dus vond ik het wel vreemd, dat de schippers, die anders voor dag en dauw onder zeil gaan, bijna allen nog met toegedekte zeilen in de kolk lagen." Aldus Kleefstra. Zij willen niet zo lang stilliggen. Zij zijn immers van plan om Friesland in te trekken. Maar eerst moeten ze nog even een stuk van de gestoofde snoek proeven, die hun door de boerin wordt gepresenteerd. "Zo werd het middag. Een klein, armelijk tjalkje boomde door de sluis en trok de Helomavaart in, zijn sjovel tuig in top, dat er uitzag, alsof er een heirleger muizen aan geknaagd had. Jan en ik stonden op de sluis te filosoferen over 't verschil in de waterstand binnen en buiten en oogden onwillekeurig het povere scheepje na. Plotseling hoorden we in het oosten datzelfde onheilspellende geluid dat ons de eerste dag op het Zwarte water een harde bui had aangekondigd, maar nu was het veel heviger. Wind en regen gierden onder een hevig gedaver over de vlakte aan, maar juist van de tegenovergestelde kant dan we gewoon waren. "Sjonge,"zei ik onrustig, "ik ben blij, dat we nog aan de wal liggen, want wat er nu gebeuren zal, weet ik niet." Nauwelijks had ik het gezegd, of we zagen het uitgerafelde zeil van het verre tjalkje aan flarden de lucht in gaan. Het scheepje tolde als door een duizeling bevangen in het smalle kanaal rond en schoot met de kop in de wal. Onmiddellijk daarna verdween het in een ondoordringbare nevel. Jan en ik repten ons aan boord, sjorden als de weerga al wat los was vast en bergden het vege lijf in het kajuitje.(….) Daar gierde de orkaan over de sluis aan. De enige boom die aan de overkant op de wal stond, boog zijn kruin diep ter aarde en bleef ontworteld liggen; alles om ons heen kraakte.(…) Nu werden de tjalken aangegrepen. Ineens was er een oorverdovend geschreeuw in de kolk, dat het geraas van de storm nog overstemde. Enkele schepen braken van hun kabels los, met donderend geweld rammelden overal de ankerkettingen door de kluisgaten, om botsingen te voorkomen. Maar te laat. Twee van die forse vaartuigen liepen op elkaar in, (…) een paar andere kwakten tegen de oever dat de stukken er afvlogen. (…) Jan en ik stonden voor de kajuitramen, verstomd van ontzetting, die dolle verwoesting aan te zien. Wat was het een geluk voor ons, dat ons notendopje helemaal uit het gedrang onder de beschutting van de hoge sluiswal en de boerderij boven de wind lag." (Kleefstra, p. 110, 111)



De Tjonger, begin 1900. Arbeiders bij de tjalk van Franckena uit Molkwerum, om turf te laden vanuit een praam. (Foto: Tresoar)

Tien minuten later is de rust in de natuur weergekeerd. De regendruppels tikken op het oliezeil dat hun kajuitdak waterdicht moet houden. Een waterig zonnetje gluurt

door de nevel. De Kleefstra's zijn danig onder de indruk. Zo heb je een zomerstorm uit het westen en de volgende dag komt er een orkaan uit het oosten. Ze zien geen reden nu nog langer te blijven. Ze schutten voor een dubbeltje en varen de Helomavaart op. Daar helpen ze met hun motorkracht het verwaaide tjalkje vlottrekken, dat in weerwil van de wanhopigste pogingen van de schipper en zijn hele familie nog altijd in de wal vastzit en ze varen door naar de Tjonger. Omdat ze met dit weer toch wat terugschrikken voor het grote Tjeukemeer, vervolgen ze de tocht



De Tjonger, ca. 1900. (Foto H.A. Veltman, huisarts te Heerenveen)

over de Tjonger richting Heerenveen. "Weldra zagen we aan de rechteroever van de Tjonger een grote steiger en daarop een soort waterpolitieman, die ons met spiedende blik stond op te wachten en bij onze nadering een zware ijzeren ketting opratelde, zodat het hele vaarwater plotseling afgesloten werd.. Ik was niet zo goed of ik moest de machine stop zetten en aanleggen om mijn permissiebiljet te laten viseren, bewijzende dat ik vergunning van Gedeputeerde Staten van Friesland had om de provinciale wateren met de 'Meermin' te bevaren. "Wat is dat nu voor gekheid?" zei Jan, toen we de barrière achter de rug hadden. "Ja", antwoordde ik, "dat is een apartje van Friesland. Je mag hier niet met een motorboot varen zonder vergunning. Dat weten alle brug- en sluiswachters in Friesland; en daar zijn die lui zo fel op, dat ze geen glimp van een motorboot kunnen zien, of ze zitten al op een bekeuring te vlassen. Je zult eens zien hoe vaak ik mijn permissiebiljet nog moet tonen." (p. 113) Na een uiteenzetting van vader Kleefstra over de tollen vanaf de middeleeuwen, wijst hij op de vonder in de Helomavaart bij een boerderij waar zij even tevoren voorbij kwamen. "Blijkbaar daar gelegd om de boerderij aan de ene oever verbinding te geven met haar landerijen aan de andere oever. Wat je daar betalen wilt, staat aan je beleefdheid, maar als vreemdeling offer je dan toch wat." Ze verwonderen en ergeren

zich nog even over de vele betalingen door schippers en watersporters om gewoon door Friesland te kunnen varen. Jan vraagt zich af of er geen organisaties zijn die kunnen regelen dat het water toegankelijker wordt. Zijn vader noemt de schippersvereniging Schuttevaer, maar hij verwacht zelf meer van een grote vereniging van watertoeristen. “We voeren door een eenzame streek. Er was geen huisje of hutje te bekennen en dus konden we nergens navraag doen. Gelukkig ontdekte Jan na een poosje een arbeider, die diep in het land aan het werk was en terwijl ik de boot dicht onder de wal liet lopen, sprong Jan op de oever, om zijn licht bij de arbeider op te steken. We waren inderdaad al een kwartiertje te ver de Tjonger opgevaren, maar och, we hadden toch niets anders te doen en dus gingen we welgemoed dezelfde weg terug, tot we een arbeiderswoning ontdekten, waar een onmogelijk smal vaartje op de Tjonger uitmondde. Bij navraag bleek dit inderdaad ’t gat van de Engelenvaart te zijn en langs dit voor Friesland niet zeer ruime, maar wel schilderachtige kanaaltje bereikten we na een paar uur kruipend varen, de vlecke Heerenveen, bijgenaamd het “Friesche Haagje”.



De Engelenvaart rond 1900. Gegraven door Jhr. Daniël Engelen in 1841 om een verbinding te maken van de Veenscheiding bij Heerenveen naar de Tjonger. (Foto: H.A.Veltman)

“Veel aantrekkelijks heeft dit plaatsje niet voor de watertoerist, maar het bood ons de welkome gelegenheid onze zeer verminderde benzinevoorraad aan te vullen en onze provisiekast van het nodige te voorzien. Daar de lieve jeugd het ons hier zeer lastig maakte, kozen wij na een kort oponthoud het hazenpad. (…) We kozen voor de route naar Akkrum, maar we konden niet uit het Friese Haagje komen, voor ik tot tweemaal toe mijn vergunning had getoond aan de grimmige brugwachters, die als echte Cerberussen de toegangen tot het waterland bewaken.” (Kleefstra, p. 116, 117)

4. Wonen in het veen

Wonen in het veen deden de arbeiders eeuwen lang op een eendere wijze in simpele spitketen en hutten. Die spreekwoordelijke 'hutjes op de hei' konden zij zelf bouwen en vooral de spitketen met wanden van turf waren buitengewoon praktisch. Natuurlijk voldoen ze niet aan de normen die wij in de 21e eeuw stellen aan woningen en ze voldeden evenmin aan de normen van de Woningwet uit 1901. Voor 1901 was er geen wet die eisen stelde aan woningen, maar vanaf dat moment konden 'Gezondheids Commissies', die ingesteld waren door het rijk, woningen bezoeken, beoordelen en zo nodig afkeuren. Dan werd de woning waar een gezin in verbleef voor 'onbewoonbaar' verklaard. Er kwam een bordje op, 'onbewoonbaar verklaarde woning', en het gezin moest zien een bewoonbare woning te vinden die wel voldeed aan de eisen der wet.



In zo'n landschap mocht een veenarbeider zijn woning neerzetten.

Deze Woningwet uit 1901 was echter niet primair bedoeld om de woonsituatie op het platteland en de veenderijen te verbeteren. Nee, de woonsituatie in de grote steden was voor arbeiders namelijk nog beroerder. Van de 5 miljoen mensen die rond 1900 in Nederland woonden, was voor één miljoen arbeiders de woonsituatie erbarmelijk en vooral in de sloppenwijken van de grote steden. Niet voor niets trokken velen van hen naar de veenderijen om daar een gezonder en beter leven te hebben. Er was in de veenderijen nooit een tekort aan arbeidskrachten. Het was ook niet zo dat in de veenderijen vooral mensen woonden uit de betreffende regio. Veel veenarbeiders kwamen vanuit de steden hier naar toe. Vanaf 1750 trokken veenarbeiders uit de Kop van Overijssel naar Friesland en introduceerden daar ten zuiden van het Tjeukemeer

de Gieterse methoden van het slagturven. Er was sprake van veel sociale migratie (trekarbeid, arbeiders die trekken naar plaatsen waar werk is) en het werk in het veen was niet impopulair. Ook trok men wel met de vervening mee, dus van west naar oost. In het veen groeide de armoe pas tijdens de landbouwcrisis in het laatste kwart van de 19e eeuw toen veel werk bij de boeren verloren ging en vervolgens vanaf 1900 door de toegenomen import van steenkool die de turf als brandstof verdrong, waardoor de vraag naar turf terugliep. Tijdens de Eerste Wereldoorlog, van 1914 tot 1918, was sprake van een tijdelijke opleving, omdat de internationale handel stil viel en bedrijven en particulieren terug moesten vallen op turf als energiebron. In die periode was de turfwinning in Zuidoost-Friesland feitelijk voorbij. De grote turfvoorraden in Oost Groningen en Zuidoost-Drenthe werden in die periode geëxploiteerd. Al die tijd werd er in de veengebieden van Zuidoost-Friesland gewoond zoals men toen woonde. In spitketen van turf, in éénkamerwoninkjes, in krotten en noem maar op. Men wist niet beter en men accepteerde die werkelijkheid. Er werd ook gewoond 'zonder officiële toestemming'. Een ongeschreven wet was, dat wanneer de eigenaar van een stuk grond ontdekt dat er een schuit op zijn land is getrokken, hij dit accepteert, op voorwaarde dat 'de kachel brandt'. Een gezin of jong stel zonder woning kon dus een oude schuit, een bok, aanschaffen en uit zicht houden wat opbouwen. Er werd een geschikte nacht uitgezocht. Een lier, touwen en boomstammen lagen klaar en dan kwamen vrienden en buren helpen om stilletjes in het donker de bok op het droge te trekken en snel een kacheltje aan te steken.

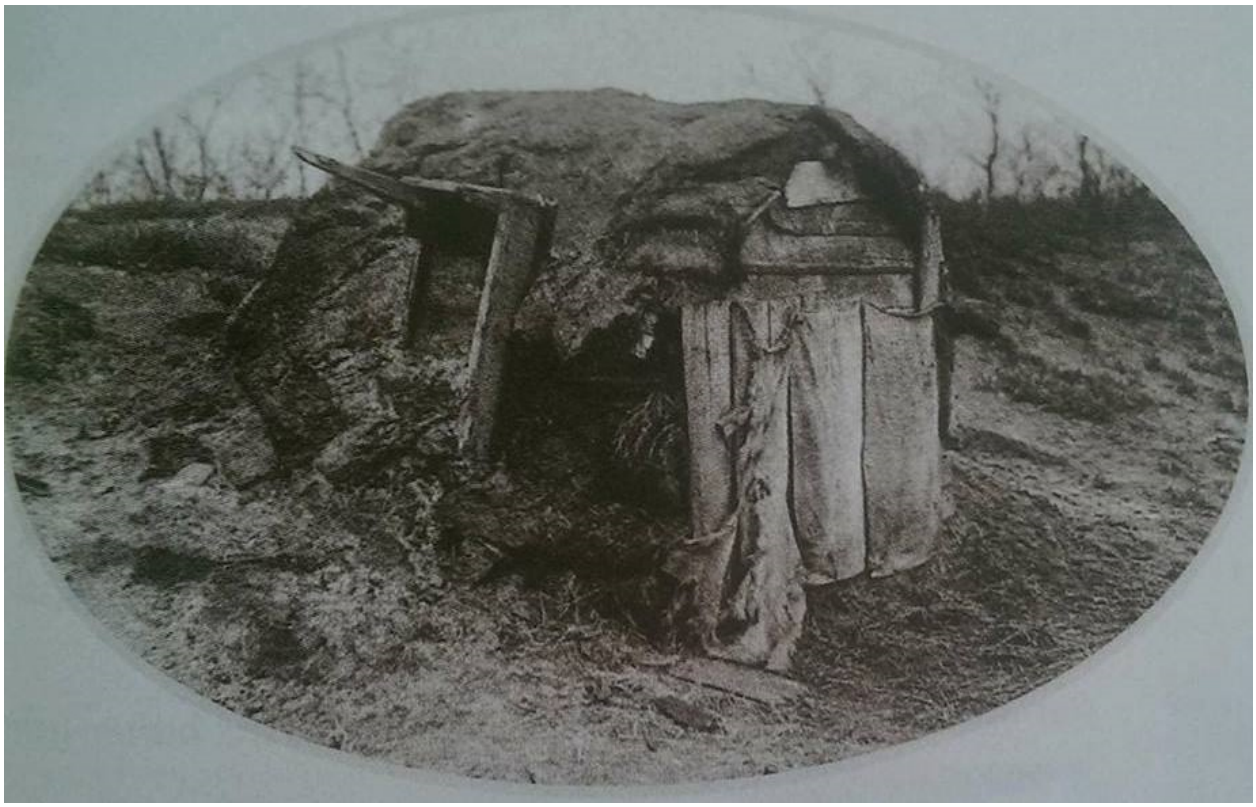


Een éénkamerwoning voor veenarbeiders in vaste dienst

De Woningwet van 1901 ging in 1902 in werking en gold voor het hele land, dus ook voor Zuidoost-Friesland. De woonsituatie was weliswaar gemiddeld beter dan in de



Twee marechaussees handhaven de orde tussen de petgaten. Vanaf eind 1800 wordt het uitgeveende gebied met petgaten stap voor stap ingepolderd en bruikbaar gemaakt voor landbouw.



Ondergrondse hut in de Compagnie van Schoterland. Fen Fryske Groun, 1927.

achterbuurten van de grote steden, maar voldeed lang niet altijd aan de eisen die de wet stelde. De wet verbood het bouwen van woningen zonder toestemming van de gemeente. Er moest voor de bouw van een woning eerst een bouwvergunning worden afgegeven. Dat was nieuw in het veengebied. Daar regelde men zelf zijn onderkomen, al dan niet met hulp van de veenbaas. Gemeenten moesten zelfs bestemmingsplannen maken voor de sociale woningbouw en het rijk keek toe op de uitvoering daarvan. Dat was na de liberale 19e eeuw verrassend veel overheidsingrijpen, wat blijkbaar nodig was. De eerste twintig jaren kwam er van de Woningwet echter niet veel terecht, eenvoudig omdat er niet zomaar duizenden goede woningen beschikbaar waren die wel aan de wettelijke eisen voldeden. Bovendien ontstond tijdens de Eerste Wereldoorlog een tekort aan bouwmaterialen en zouden door de hoge prijzen de huren voor de arbeiders onbetaalbaar zijn. De wettelijke regelingen werden echter met de jaren uitgebreid om desondanks tot een goed bestand aan woningwetwoningen te komen. De vele éénkamerwoninkjes in Zuidoost-Friesland voldeden natuurlijk niet aan de wet. Ook driekamerwoningen werden al spoedig afgewezen om zedelijke en hygiënische redenen. Een goede woning moest vijf vertrekken hebben. Een woonkeuken, een 'mooie' kamer en drie slaapkamers, zodat de ouders, dochters en zonen ieder hun eigen ruimte hadden.



Wateroverlast voor bewoners van uitgeveend land dat (nog) niet is ingepolderd. Hier in Aengwirden, ten noordoosten van Heerenveen.

De spitkeet had in de moderne beeldvorming een heel slechte naam, omdat dit soort woning vaak meer op een hol leek dan op een huis. Toch doet dat beeld geen recht aan de kwaliteit van een goede spitkeet.

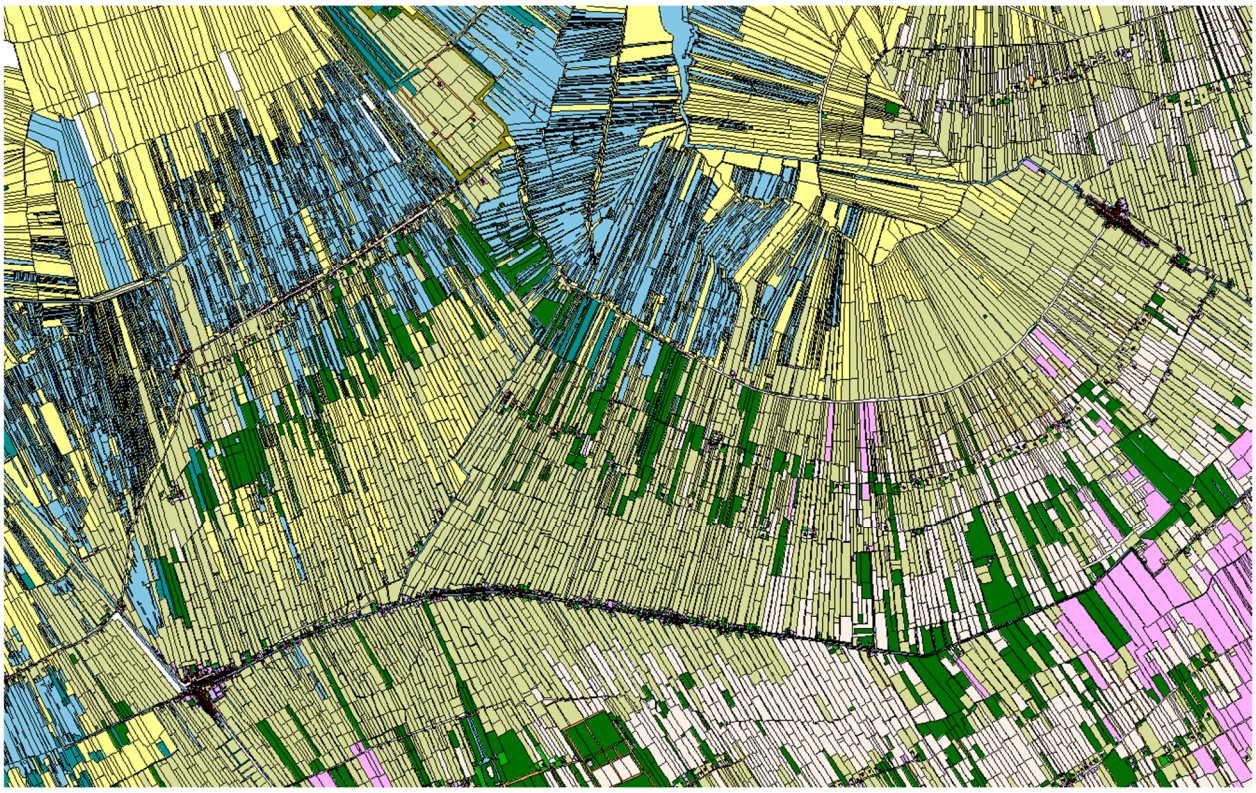


Spitkeet met dikke wanden van goed isolerende turven.

Een spitkeet had een vloer en wanden van zware brokken turf. Zo'n zestig centimeter dik, wat een goed isolerende wand opleverde. Gedroogde turf neemt namelijk geen water meer op en is daarom prima te gebruiken als bouwmateriaal. Vaak werd de keet ietsje in de grond gegraven en kwamen de muren zo'n 60 centimeter boven het maaiveld uit. Vervolgens moest op de rechthoekige basis een zadeldak gefabriceerd worden met hout, turf en riet en natuurlijk moest er een ingang zijn en een afvoer voor de rook van het vuur binnen. Door de resistentie tegen water konden spitketen tientallen jaren in goede conditie blijven en waren het goed geïsoleerde onderkomens. Maar ja, natuurlijk wel een donkere éénkamerwoning waar mogelijk onhygiënische en zedelijk minder wenselijke situaties voorkwamen. Tenminste was het geen goede burgermanswoning. Maar die was duur en de spitkeet kostte niets. Die bouwde je zelf.

Bosma (1929) schrijft, dat er in 1927 in Oost-Schoterland niet minder dan 150 keten stonden. De Gezondheidscommissie had dus wat te doen en tien jaren later waren de meeste opgeruimd. Voor iedere verdwenen keet werd door de Opbouwcommissie een keurig huisje gebouwd, een 'opbouwwoning', gesticht op ontgonnen grond. Volledig gesubsidieerd door rijk en gemeente, zodat de woningen goedkoop door de arbeiders gehuurd konden worden. Niet alle gezinnen kwamen voor dergelijke woningen in aanmerking, omdat de commissie niet van alle gezinnen de indruk kreeg dat zij 'in aanleg een net huis goed zouden bewonen'. Ook de betaling van 80 gulden per jaar zou voor veel gezinnen bezwaarlijk zijn. In de keten en hutten betaalden zij

immers niets en zij waren gewend 'van de hand in de tand te leven'. Een 'loonoffer van fl. 1.60 per week was dan al snel niet haalbaar bij de lage lonen die er verdiend werden. Diverse gezinnen verlieten ook weer de opbouwwoningen binnen korte tijd en bouwden een keet achter de wijken om te wonen. Tien jaren later bleek de woonsituatie in Schoterland echter toch duidelijk verbeterd te zijn. Wel ontstond er enige spanning tussen arbeiders die jarenlang zuinig hadden geleefd en door persoonlijke inspanning hun woonsituatie hadden verbeterd, nu ingehaald werden door mensen die zich in die jaren veel minder hadden ingespannen.



Heerenveen (links onder) in 1832 met naar het oosten de Schoterlandse Compagnonsvaart. De bewoning rechts is Gorredijk aan de Opsterlandse Compagonsvaart. Het grote gebied vol petgaten is uitgeveend, maar niet ingepolderd en daarmee onbewoonbaar geworden.(Kaart Hisgis)

De Woningwet van 1901 werd gevolgd door vele aanpassingen. Steeds werd de invloed van de overheid op de wijze hoe burgers woonden groter. Niet uit slechte bedoelingen, maar om de huisvestingsproblemen op te lossen. Primair in de grote steden, waar de plattelandsbevolking naar toe trok toen in de 20e eeuw de werkgelegenheid op het platteland sterk terugliep door de mechanisering en rationalisering van het boerenbedrijf. Maar ook gericht op het platteland, waar de tijd een beetje stil leek te staan en de mensen nog woonden onder omstandigheden die niet langer als acceptabel of wenselijk werden beschouwd. De éénkamerwoning moest in 1901 verdwijnen, maar al spoedig voldeed ook de driekamerwoning niet. De grote woonkeuken moest vervolgens naar burgerlijke norm veranderen in een kleine keuken waar alleen gekookt kon worden en een eetkamer waar gegeten werd etc. etc.



Nijbeets, 1927. Dubbele stenen woning in het veen 'achter de wijken'. (Foto: Gorter)



Kinderen in de spitkeet te slapen.



Kinderen in het veen



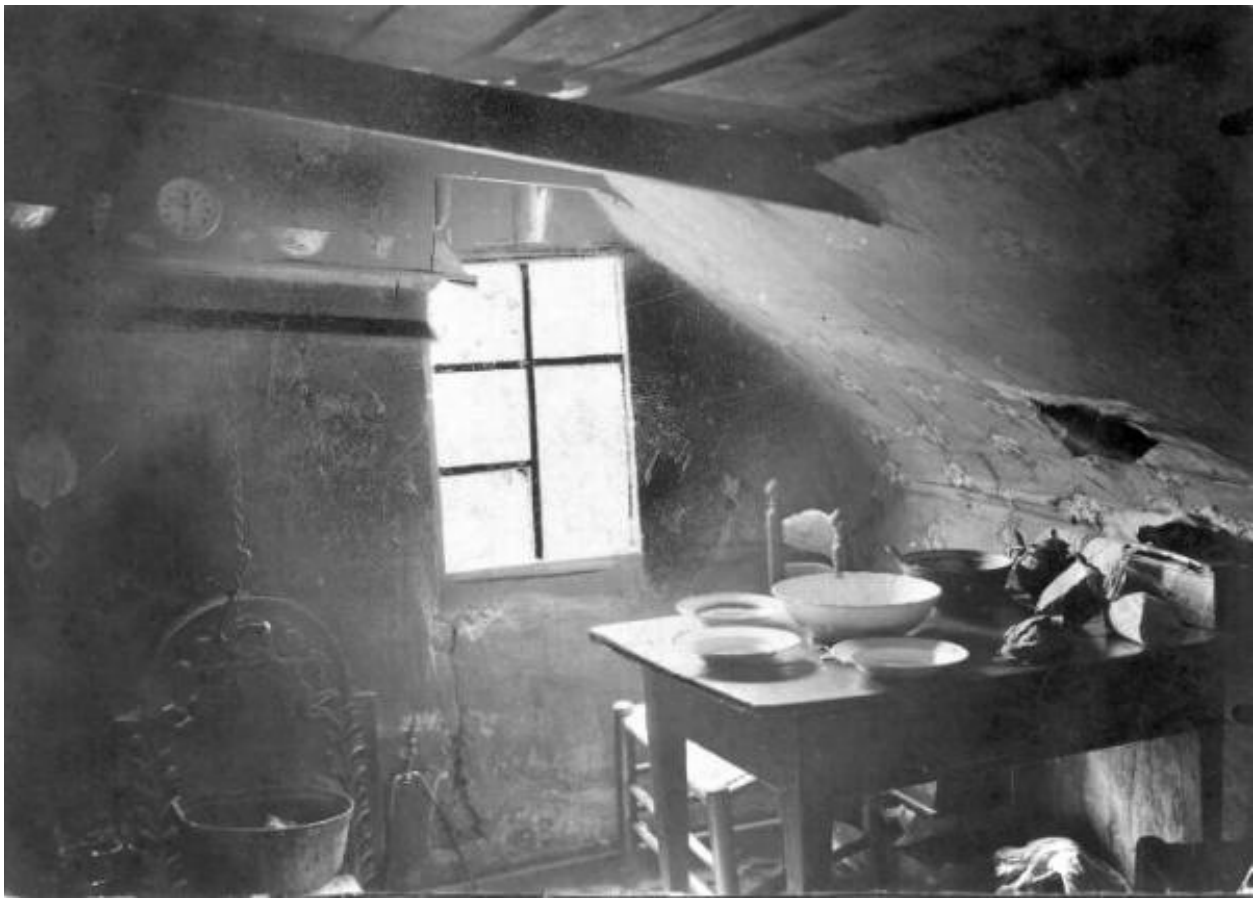
Nijbeets, 1902. Deze woning werd door de Gezondheiscommissie afgekeurd. De bewoners knapten het huisje echter op, zodat het in 1905 goedgekeurd werd.



Nijbeets, rond 1900



Nijbeets, 1892. De Prikkewei. Een keet voor veenarbeiders (dagloners) en arbeidershuisjes voor turfmakers (in vaste dienst) en de veenbaas met zijn winkeltje en kroeg. De weg is een zandpad, nog onverhard, dat een groot deel van het jaar moeilijk begaanbaar was voor voertuigen.



Interieur van een daglonershuisje. Gekookt werd er op open vuur zonder goede rookafvoer.



Lang niet altijd was een woning voorzien van een schoorsteen en moest de rook van een open vuurkorf gewoon verdwijnen door een gat in het dak, wat natuurlijk geen gezonde atmosfeer opleverde.





Schoterland, 1905. Onbewoonbaar verklaarde woning.



Een ongeschreven woonrecht in het veen: als 's morgens rook uit de schoorsteen van een nieuw onderkomen komt, mag je er blijven wonen. Een dwarswijk werd vaak zo gelegd, dat het water snel wegstroomt. Aan het einde stond die wijk vrijwel droog. Daar kon een bok met gemak op het droge worden gezet. Boven een woonbok bij Nijbeets, begin 1900, met naast de bok het húske. Op de foto onder een tjalkje op een legakker, een stripe, in 1950.



5. De landbouwcrisis van 1878 tot 1895

In de tweede helft van de 19e eeuw werden in Noord-Amerika grote prairiegebieden ontgonnen en ingezaaid met graan. De enorme toename van de graanproductie leidde tot een sterke groei van de graanexport naar Europa, wat met succes kon door het gebruik stoomtreinen met graan naar de havensteden en stoomschepen voor vrachtvervoer over zee. Het grote aanbod van goedkoop graan deed de Europese graanmarkt instorten met als gevolg dat er een Europese landbouwcrisis kwam. De graanboeren konden hun graan niet meer winstgevend verkopen op hun eigen markten. Veel landarbeiders kwamen zonder werk. Velen trokken naar de steden en ook velen emigreerden naar Noord-Amerika. In de steden was het voor deze mensen echter nauwelijks beter dan op het platteland.

Voor Friesland kwam er een probleem bij. De zuivelproducten van Friese boeren konden kwalitatief niet meer concurreren met de kwaliteit die bijvoorbeeld Deense boeren leverden. De oorzaak was eenvoudig. De boeren maakten in de 19e eeuw boter en kaas op de eigen boerderij. Ze hadden daarmee een goede naam opgebouwd, maar waren door dat succes gemakzuchtig geworden. Er werd op grote schaal geknoeid met de bereidingswijze, waardoor de kwaliteit van de producten terugliep en de boeren de concurrentie met het buitenland verloren.

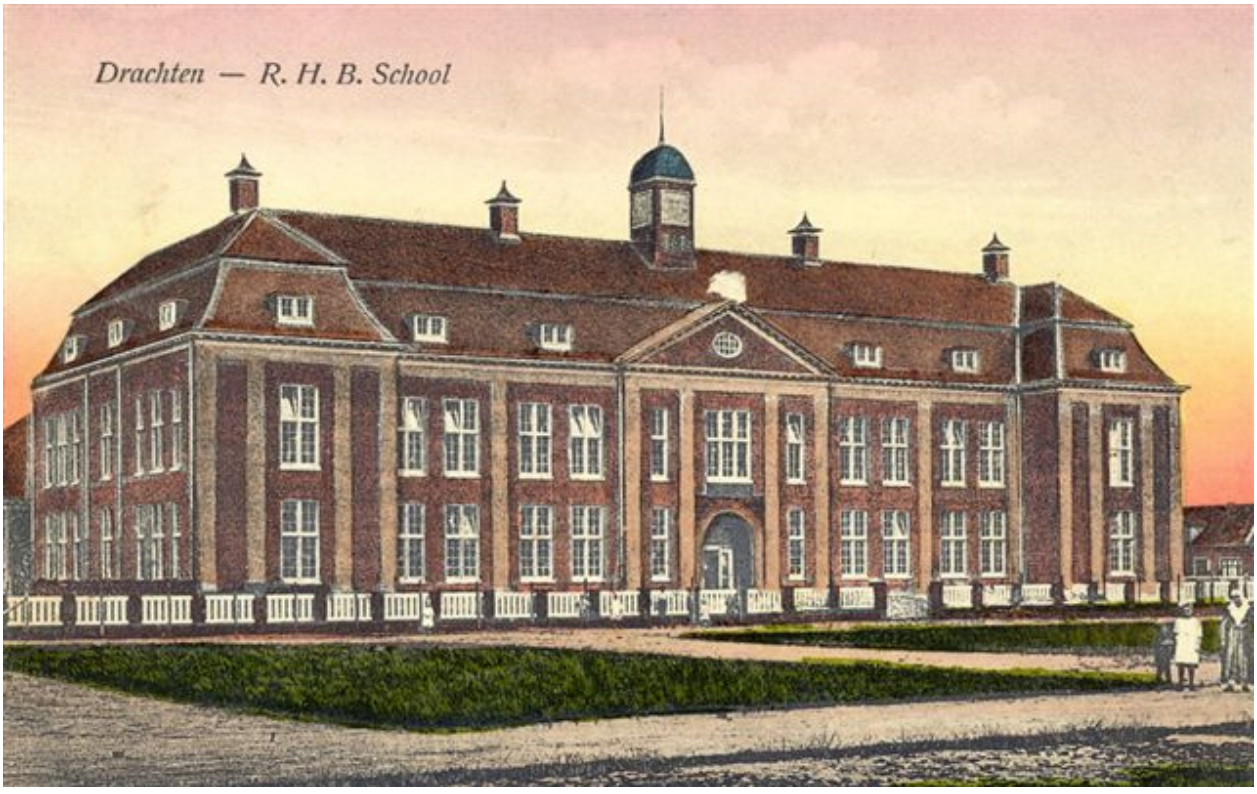
Overheidsingrijpen om uit de crisis te komen

Om het tij te keren, greep de rijksoverheid in, wat bijzonder is in de zo liberale 19e eeuw. Het probleem werd door kwaliteitscommissies in kaart gebracht en de rijksoverheid ontwikkelde een nieuw landbouwbeleid. Kaas en boter konden volgens deze adviezen beter niet meer geproduceerd worden door individuele boeren, maar op zuivelfabrieken. In 1879 verrijst in Veenwouden daarom de eerste zuivelfabriek. Een jaar later komen er grote fabrieken in Sneek, Bolsward, Wommels en Oosterlittens, gesticht door de Nederlandse Maatschappij van Kaas- en Boterfabrieken. De boeren zelf waren echter helemaal niet overtuigd van het nut en de noodzaak van zo'n zuivelfabriek. Ze waren veeleer huiverig om hun melk weg te brengen en af te leveren bij een fabriek waar ze de bereiding van boter en kaas uit handen gaven. Niet dat de boeren zoveel recht van spreken hadden, maar de weerstand tegen dit beleid was groot.

Als echter blijkt dat de ontwikkeling gewoon doorgaat, ontstaan er andere belangen. In Warga zien boeren als eersten wat er gebeurt en ze bedenken dat zij ook wel zelf een zuivelfabriek kunnen oprichten. Met als rechtsvorm de coöperatie. Dergelijke coöperatieve zuivelfabrieken zijn eerder ook door de Deense boeren opgericht.

De eerste eigen zuivelfabriek van boeren in Friesland gaat in 1887 bij Warga van start. In de daaropvolgende jaren worden op vele plaatsen dergelijke zuivelfabrieken

opgericht. De diverse coöperaties van boeren verenigen zich in 1897 in de Bond van Coöperatieve Zuivelfabrieken. Een jaar later komt nog een tweede samenwerkingsverband tot stand voor de export van zuivelproducten: de Friesche Coöperatieve Zuivelexportvereniging (Frico), die met een grote fabriek gevestigd wordt in Leeuwarden.
Ook de akkerbouwers moesten efficiënter en beter gaan produceren om de concurrentie uit het buitenland het hoofd te kunnen bieden. Met de invoering van mechanisatie moest de productie verhoogd kunnen worden tegen lagere kosten, wat nodig was om te kunnen overleven. Het rijk stimuleerde daarom een schaalvergroting in de akkerbouw, waarbij grote boeren op loonkosten konden besparen door landbouwmachines aan te schaffen, zoals zaai- , maai- en dorsmachines. Dat betekende wel dat er veel minder landarbeiders nodig waren. In de steden ontstond echter nieuw werk door de industrialisatie en de uitbreiding van de dienstensector. Veel landarbeiders trokken daar naartoe. De modernisering vroeg steeds meer mensen voor openbare diensten als de politie, het onderwijs en commerciële diensten als het verzekeringswezen en de banken. In deze functies werd van de mensen meer gevraagd dan alleen lagere school. De maatschappelijke elite stuurde haar kinderen naar het gymnasium en de universiteit, maar voor de burgerij was er behoefte ontstaan aan een middelbaar onderwijs dat opleidde voor geschoolde functies in het maatschappelijk middenveld, voor de handel, industrie en dienstverlening. Kortom, een 'Realschule', zoals de Duitsers die noemden. In Nederland werd dat de Hogere Burger School.



Drachten. De Rijks Hogere Burger School die in 1920 haar deuren opende.



Zuivelfabrieken die de melkverwerking overnamen van de individuele boeren.



Zuivelfabriek van De Hemrik aan de Opsterlandse Compagnonsvaart.

Opvallend is, dat de landbouwcrisis van de 19e eeuw geen crisis betekende voor de veenarbeiders. In tegendeel. Voor hen was de tweede helft van de 19e eeuw juist een

bloeiperiode. Er was direct voor de crisis uitbrak, tussen 1850 en 1875, veel vraag naar turf door de opkomende industrialisatie. Niet in landbouwprovincie Friesland, maar in 'Holland'. In Zuidoost-Friesland werd in die periode daarom met vereende krachten de laatste turf weggestoken. Na 1875 nam de vraag langzaam af om na 1885 zelfs sterk terug te lopen. De grootste productiecapaciteit lag toen niet meer in Friesland, maar in Zuidoost-Groningen en Zuidoost-Drenthe. Na 1900 stelde de turfproductie in Zuidoost-Friesland eigenlijk niet meer zoveel voor. Het land was uitgeveend. De veenarbeiders trokken voor een deel naar het werk in de veenderijen van Drenthe en Groningen, maar velen bleven ook achter op de plek waar ze na zoveel jaren wat gesetteld waren geraakt. Ze hadden hun huisje aan de vaart met een lapje grond er achter en werden landarbeiders, die bij het eigen huis vrijwel zelfvoorzienend waren met hun groentetuin, hun kippen, geit en koe. Sommige veenarbeiders ontwikkelden zich tot kleine boeren met een heus boerenbedrijfje. Imke Klaver (1974) uit Bontebok in Schoterland schreef daar als volgt over: "Zoals meer arbeiders hadden ook wij een paar koeien en een schaap. Voordat de zuivelfabrieken ontstonden, aan het einde van de vorige eeuw, moesten we zelf melk karnen en boter verkopen. De melk zo te verkopen, daar was geen kans op, want alle arbeiders hielden wel schapen en geiten. Om de haverklap moest er weer worden gekarnd. Dat lukte niet altijd even goed, want het ging op het gevoel. Of de geroomde melk goed dik was en de karn goed op temperatuur, moest worden geschat. (…) Toen de zuivelfabrieken ontstonden, kon daar een ieder zijn melk aan kwijt. Het bracht ook nog wat meer op en er werd meer uitgehaald en nu was dat gedoe met het karnen ook verleden tijd. De arbeiders hadden in die tijd gewoonlijk een lap grond bij hun huisjes en verbouwden zelf hun eigen voedsel, maar de bemesting van de grond was wel een opgave. De kunstmest was nog volstrekt niet ingeburgerd." (Klaver, p. 39)

Voor de kwalitatieve verbetering van het werk van de boeren was het noodzakelijk de boeren bij te scholen. Zeker de jonge generatie moest niet gewoon in de traditionele voetsporen van de oudere boeren treden, maar moesten op de hoogte zijn van de modernste inzichten hoe een boerenbedrijf zo goed mogelijk functioneert. Voor dat doel werden er Landbouwscholen gesticht. Veelal Landbouwwinterscholen, want 's zomers is het vanwege de oogst niet mogelijk naar school te gaan. Dan moet er gewerkt worden op het land. maar in de winter heeft een akkerbouwer veel minder te doen. Dan kunnen de jongeren vanaf 15 jaar wel naar school en ouderen ook.

Een Landbouwschool met cultuurwaarde

Bijzonder aan de Landbouwwinterschool in Drachten is, dat het houtwerk geschilderd is naar een ontwerp van Theo van Doesburg uit Utrecht, de oprichter van de kunstgroep De Stijl in 1917. Deze internationaal bekende avantgardistische kunstenaar ontwierp bovendien enige glas-in-lood ramen voor de Landbouwwinterschool. Tegenover de school, aan de andere kant van de Torenstraat,

staat het rijtje burgerwoningen waarvoor de gemeente Smallingerland op advies van de gemeentearchitect C.R. de Boer aan Theo van Doesburg vroeg een kleurenontwerp te maken. Van Doesburg was in die tijd actief bij het Bauhaus in Berlijn, maar nam de opdracht aan. Het was zijn eerste grotere overheidsopdracht in Nederland. Dat resulteerde in wat in de volksmond 'de Papegaaienbuurt' is gaan heten. Normale middenstandswoningen uit 1921 werden geschilderd in primaire kleuren op zo'n wijze dat zichtbaar was dat de diverse woningen één geheel vormen. Als totaalconcept werd daarbij van binnen naar buiten uitgewerkt tot zelfs in de voortuinen, waar Van Doesburg voorschreef welke kleur de bloemen mochten hebben.



De Rijkslandbouwwinterschool van Drachten, die in 1922 in gebruik werd genomen.

De kleurgebruik bij de Landbouwschool is echter afwijkend. Van Doesburg koos bij dit gebouw er voor om juist geen primaire kleuren te gebruiken, maar pasteltinten. Lang werd gedacht dat deze kleuren niet door Van Doesburg zelf bedacht waren, maar dat was wel zo. Deze dogmatische en abstract denkende kunstenaar was tegelijkertijd impulsief en experimenteel. Zijn starre voorschriften golden vooral voor anderen en veel minder voor hemzelf. Boeiend bij de glas-in-lood ramen in de school is bijvoorbeeld het gebruik van de diagonaal. Standaard bij De Stijl zijn de horizontale en verticale lijnen. De diagonaal was een theoretisch probleem, want moeilijker te rechtvaardigen. Van Doesburg paste die echter toe in zijn schematische voorstellingen van de spitter, de zaaier en de maaier. Steeds bij situaties waarbij het in de voorstelling om actie gaat.



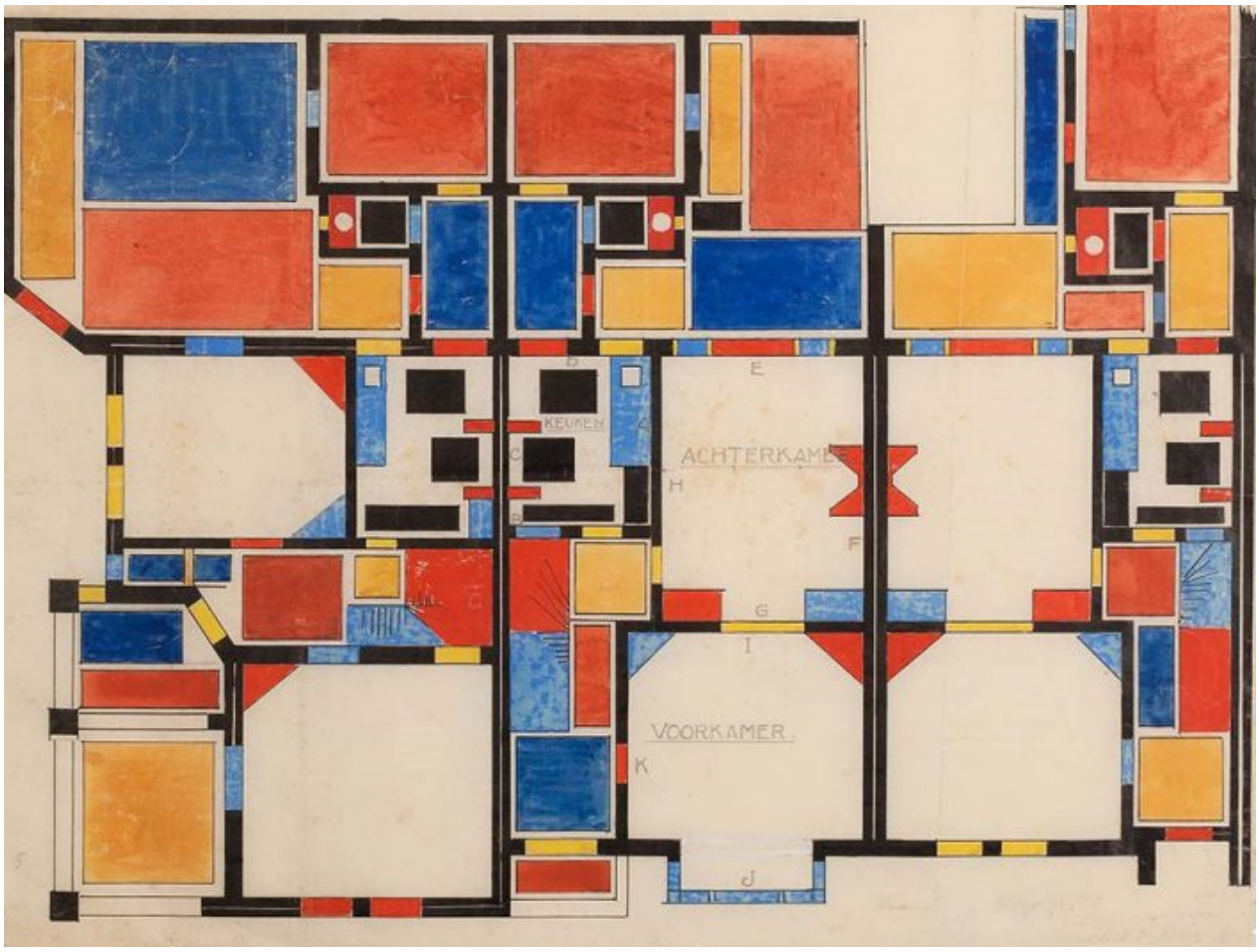
In 2020 is onderzocht wat de originele kleuren zijn geweest die Van Doesburg gebruikte voor de woningen in Drachten. Dat leverde vooral relevante informatie op voor kunsthistorici.

Het is nergens zo benoemd, maar je zou mogen verwachten dat Van Doesburg ook gecharmeerd was van de landschapsstructuren in Zuidoost-Friesland en natuurlijk van de plattegrond van Drachten die door De Stijl ontworpen had kunnen zijn, zo mathematisch is die van opbouw. Allemaal rechte lijnen en haakse hoeken. Overal rechthoekige percelen en blokken. Alles in elkaars verlengde of haaks op elkaar. Ook in de Zuidoost-Friesland allemaal blokjes, percelen keurig geordend. Nooit onvoorspelbare slingerpaden, nergens scheve hoeken of gekke verrassingen, behalve bij de oorspronkelijke loop van de riviertjes de Drait, het Koningsdiep, de Tjonger en de Linde. Maar die spontane kronkels werden al spoedig glad gestreken door deze stromen te kanaliseren.
Iets eerder dan voor het woningontwerp van Van Doesburg uit 1921, reeds in 1916, gaf het Rijk toestemming om in Drachten een Rijks Hogere Burger School te bouwen. De gemeente Smallingerland gaf vervolgens de stedenbouwkundige Geert Stapenséa de taak een uitbreidingsplan voor Drachten te maken, waarbij hij zorg moest dragen voor een goede locatie voor deze voor Drachten belangrijke nieuwe school. Dit eerste gemeentelijke uitbreidingsplan van Friesland kwam in 1918 klaar. De school verrees in 1920. Het 'Uitbreidingsplan Dragten' dat Stapenséa leverde, past geheel in de tijd van Modernisme. Het kan haast doorgaan voor een abstracte compositie à la De Stijl, zowel in vorm als kleur.
Overigens valt op, dat Drachten in 1920 en klein dorpje was zonder veel betekenis. De bevolkingsgroei van deze plaats kwam pas na 1950, toen Philips in Drachten een scheerapparatenfabriek vestigde.



Drachten, uitbreidingsplan 1918 van de Sneker architect Stapenséa. Het noorden is naar rechts.

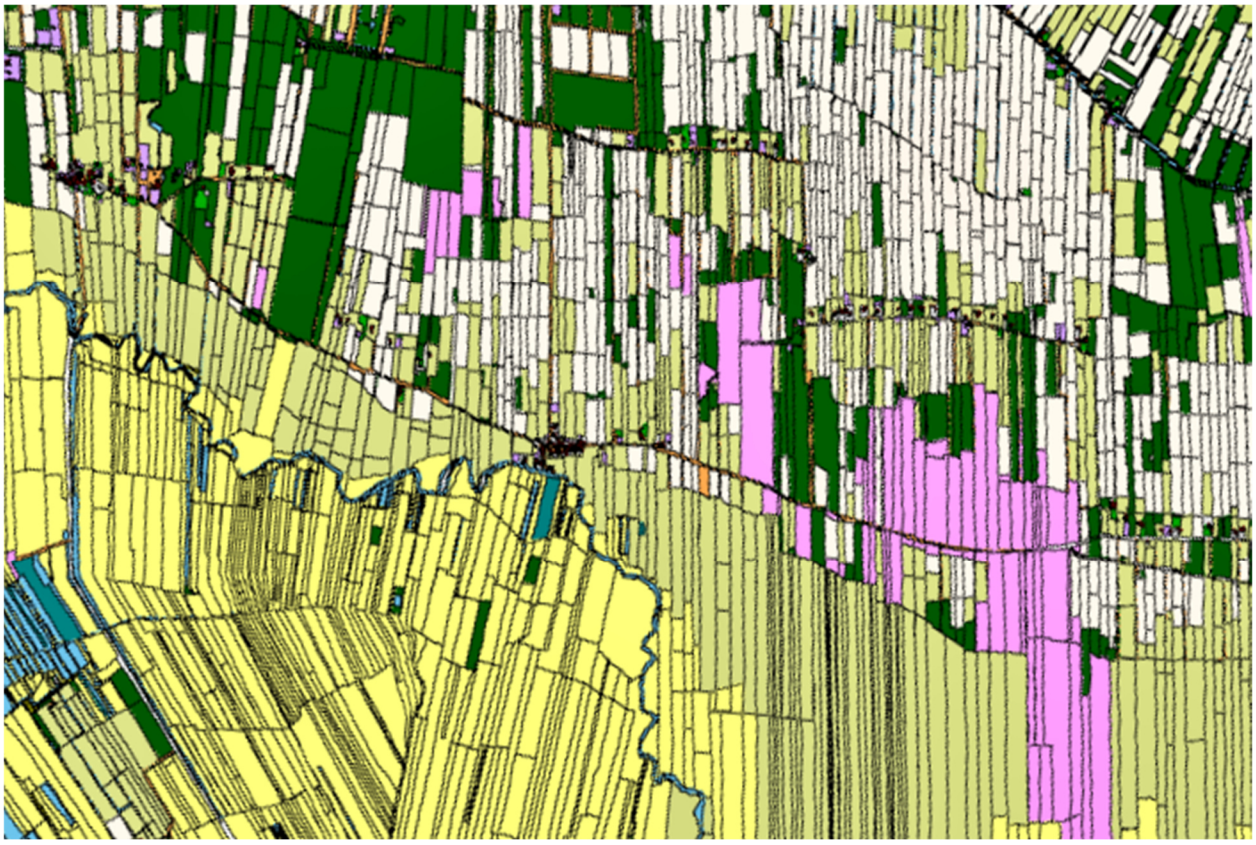




Kleurenschema dat Van Doesburg ontwierp voor de middenstandswoningen in Drachten, 1921

Maar ook het boerenland buiten de steden zou Van Doesburg moeten bevallen. Al die rechte, haakse lijnen met groene vlakken en blauw water. Tja, dat groen van het gras beviel hem wellicht wat minder, maar daar kan het gras niets aan doen.

Theo van Doesburg kreeg een voor hem aantrekkelijke opdracht van de gemeente Smallingerland, vooral dankzij de gemeente architect Cees Rienks de Boer, maar hoe was het mogelijk dat de ambitieuze kunstenaar Van Doesburg in het toen toch vrij onbeduidende plaatsje Drachten terecht kwam? Dat was te danken aan een schoenmaker, aan Evert Rinsema, die met zijn broer Thijs aan de Zuidkade 23 een bedrijfje voor maatschoenen dreef. Die leerde Theo van Doesburg in 1914 kennen tijdens de mobilisatie aan de grens met België in verband met de Eerste Wereldoorlog, waarbij Nederland neutraal wilde blijven. Zij werden vrienden en dat contact was ook inhoudelijk verklaarbaar. Evert (1880-1958) en zijn broer Thijs Rinsema (1877-1947) waren weliswaar ambachtelijk schoenmaker, maar waren op hun wijze ook kunstenaars. Thijs schilderde en Evert maakte gedichten. Voor Thijs was ‘zijn werk’ de schilderijen en niet de schoenen. Schoenen maken deed hij om brood op de plank te hebben. In Friesland zijn altijd veel autodidactische schilders geweest en meestal werkten die realistisch of impressionistisch, maar Thijs was anders.



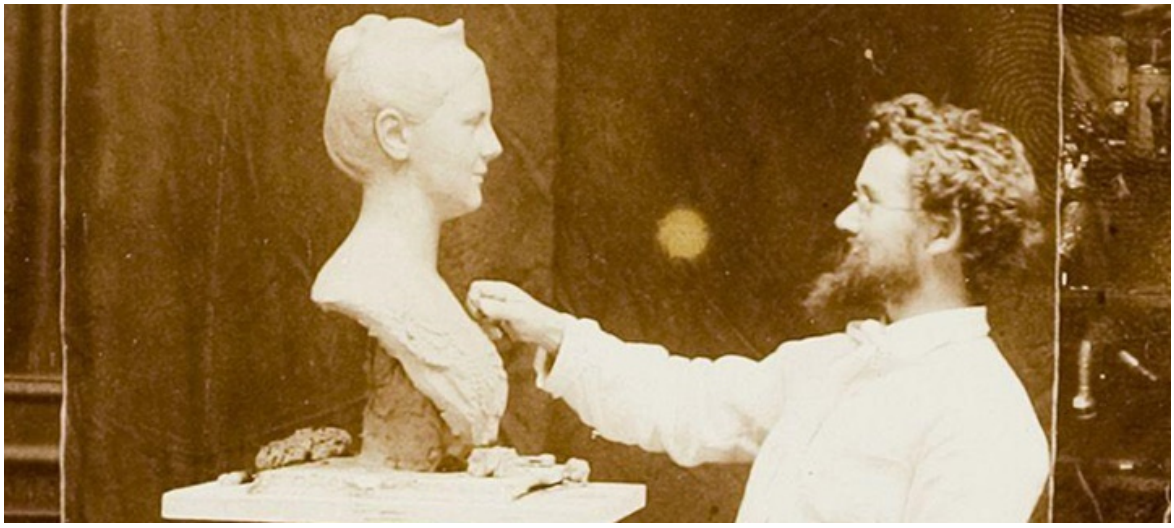
Schoterland, land van rechte kavels en strakke lijnen. (Kaart, Hisgis, 1832)



Drachten, 2020. Het Van Doesburg-Rinsemahuis. Een Museumwoning, gerestaureerd.

Thijs had bij het schilderen een eigen stijl. Theo kwam met Evert mee naar Drachten en zag de kwaliteit van dat werk. Vervolgens gaf hij hem wat aanwijzingen, adviezen en voorbeelden van moderne kunstenaars uit die tijd, waar Rinsema maar al te graag gebruik van maakte om zich verder te kunnen ontwikkelen. Door dit contact raakte Van Doesburg ook in gesprek met de gemeentearchitect Cees de Boer, die zeer geïnteresseerd was in de kleurentheorie van Van Doesburg. Vanuit die contacten kwam het uiteindelijk tot de opdracht van de gemeente om de middenstandswoningen en de Landbouwschool aan de Torenstraat eens op een moderne wijze van kleur te voorzien. Van Doesburg bracht door zijn contacten in Berlijn ook de kunstenaar Kurt Schwitters in contact met de Rinsema's. Die inspireerde Thijs om op een Dada-achtige wijze te schilderen. Geen brave stillevens meer, maar schilderijen die tot discussie leidden, die een schokeffect teweeg zouden brengen. Thijs Rinsema is niet wereldberoemd geworden. Daarvoor was hij te introvert, te weinig brutaal en zelfbewust om net als Theo van Doesburg of Piet Mondriaan internationaal actief te worden. Maar zijn werk mag er nog steeds zijn. Via het Museum Drachten is het Van Doesburg-Rinsemahuis te bezoeken en kan ook de Landbouwwinterschool bezocht worden. In het museum hangt natuurlijk ook werk van Thijs Rinsema.

Zuidoost-Friesland staat niet bekend om zijn grote kunstenaars en trekt geen toeristen vanwege de fraaie historische steden. Toch was er in brede kring sprake van culturele interesse, ook onder veenarbeiders. Imke Klaver beschrijft uitvoerig hoe er in eigen kring lezingen werden georganiseerd, hoe er gedicht werd en muziek werd gemaakt. Die volkscultuur bleef echter van lokaal en soms regionaal belang. Van landelijk niveau, met zelfs internationale erkenning was echter het werk van de in zijn tijd wel beroemde beeldhouwer Pier Pander, die in 1864 in Drachten geboren was als zoon van een arme binnenschipper. In 1885 won hij de Prix de Rome voor beeldhouwen. Hij maakte vele beeltenissen van bekende Nederlanders en ook reliëfs voor munten, zoals voor de penning ter ere van de inhuldiging van Koningen Wilhelmina in Amsterdam in 1898. In Leeuwarden is in de Prinsentuin het Pier Pandertempeltje en daarnaast het Pier Pandermuseum met zijn werk.





De herdenkingsmunt die Pier Pander ontwierp voor de inhuldiging van Koningin Wilhelmina in Amsterdam, 1898

Tot dat werk behoort ook een buste van ene prof. Dr. Pieter Klazes Pel (1852-1919). Een internationaal bekend internist, grondlegger van de interne geneeskunde in Nederland, en tot op de dag van vandaag bekend om zijn onderzoek naar de cyclische koorts die op kon treden bij de ziekte van Hodgkin. Toen de Duitse arts Ebstein twee jaren later over hetzelfde verschijnsel publiceerde, werd deze koorts internationaal aangeduid als de Pel-Ebstein-fever. Deze prof. Pieter Pel, die werkte in Amsterdam, is geboren in Drachten en woonde in het doktershuis aan de Zuidkade 12, waar zijn vader en ook zijn grootvader geneesheer waren. Pier Pander maakte van prof. Pel een buste dat te zien is in Leeuwarden en waarvan in het ziekenhuis van Drachten een 3 D-afdruk staat.



Pieter Klazes Pel

Tot slot kan er gewezen worden op de schilder Jan Mankes (1889-1920), die weliswaar in Meppel geboren is, maar van 1909 tot 1915 woonde in 't Meer bij Heerenveen, tussen Heerenveen en de Knipe, aan de Schoterlandse Compagnonsvaart. Daar maakte hij als schilder zijn prachtige, tere, ingetogen portretten en landschappen. In 1915 trouwde hij met Anne Zernike, de eerste vrouwelijke predikant van Nederland die preekte in Bovenknipe. Ze verhuisden vervolgens naar Den Haag. Het museum Belvédère in Oranjewoud bij Heerenveen heeft enige van zijn werken.



Jan Mankes, De vaart bij De Knipe.(1914)

Ook het Museum Opsterlân in Gorredijk en het Museum Heerenveen verhalen de streekgeschiedeni. In Heerenveen is eveneens werk van Jan Mankes te zien en deze musea zijn zeker interessant om een beeld te krijgen van de vervening rond Gorredijk en Heerenveen. Van het sociale leven in Opsterland, Schoterland, Haskerland en Aengwirden en het vervoer van de turf door de Compagnonsvaarten. Nog concreter wordt e.e.a. getoond in het Openluchtmuseum It Damshûs in Nijbeets.



Demonstratie turfmaken in Nijbeets, bij het openluchtmuseum It Damshûs.

Rietvlechten op hoger niveau

Naast de commerciële ontginning van het veen bestond er ook een soort opbouwwerk, waarbij langdurig werklozen, zwervers en bedelaars uit de grote steden in het veen aan het werk werden gezet om hen 'zinvol werk' te geven waardoor ze konden werken aan de opbouw van een nieuw bestaan. In 1818 was de Maatschappij van Weldadigheid opgericht die dit alles organiseerde in koloniën te Willemsoord, Frederiksoord, Wilhelminaoord en Veenhuizen. In het veengebied zo op de grens van Zuidoost-Friesland en Drenthe. De opzet van deze projecten was ongetwijfeld goed bedoeld, maar de paupers uit de grote steden waren in veel gevallen helemaal niet geschikt om in het veen zwaar werk te verrichten en dat deden ze daar bovendien niet vrijwillig. Waarom zou zwaar werk op het land voor hen verheffend zijn? Waarom zou landarbeid een probaat middel zijn om een vrij en fatsoenlijk mens te worden? (N.B. Ook op Volkshogescholen werd tot ver in de 20e eeuw het gezamenlijk werken

op het land gebruikt als middel om de gemeenschapszin onder cursisten te versterken.)
Kolonisten die hun kolonie van de Maatschappij van Weldadigheid ontvluchtten, zochten meestal een onderkomen op de hei in de buurt, dus bijvoorbeeld op de woeste gronden rond Vledderveen en Noordwolde. Als ze daar in één nacht een hut neerzetten waar rook uit de schoorsteen kwam, mochten ze daar volgens gewoonterecht blijven wonen. Ze verdienden vooral de kost met het vlechten van manden en maken van bezems. In Noordwolde ontstond door deze volksvlijt een rietvlechtbedrijvigheid die zo omvangrijk was, dat de landelijke overheid na aandringen van de gemeente besloot om in Noordwolde een Rijks Rietvlechtschool (1911) te vestigen, in navolging van de diverse Rijks Landbouwscholen in andere plaatsen. Nu is er het nationale Rietvlechtmuseum gevestigd.



Bewoning op de heide bij Noordwolde door gevluchte kolonisten omstreeks 1900.

Het rietvlechten, het maken van borstels en bezems en het vlechten van bijenkorven, rietmatten en rieten zittingen voor stoelen was overigens niet voorbehouden aan deze vrijgevochten bewoners van de heide bij Noordwolde. Overal in het veengebied werd deze volksvlijt in de winter beoefend, omdat het werk in het veen stillag. Imke Klaver schrijft, dat er bij Bontebok twijgensnijders uit Noordwolde kwamen om er jonge loten van de wilgen en lijsterbessen te snijden voor het maken van korven of mandjes, waar ze later mee gingen venten. Dat waren volgens hem de voorlopers van de latere stoelenmakers in Noordwolde. (Klaver, 1974, p. 92) In Bontebok zelf werd meer gewerkt aan het maken van bezems en schrobbers. Noordwolde heeft zich door de specialisatie in rietvlechten ontwikkeld tot een landelijk bekend geworden centrum van mandenmakers, rietvlechters en in de 20e eeuw van makers van rotan meubelen.



Buiten het turfseizoen in het voorjaar werd vanuit de spitketen gewerkt bij de boer, werden manden en bijenkorven gevlochten en bezems gemaakt. Foto onder: rietvlechten op de school in Noordwolde.



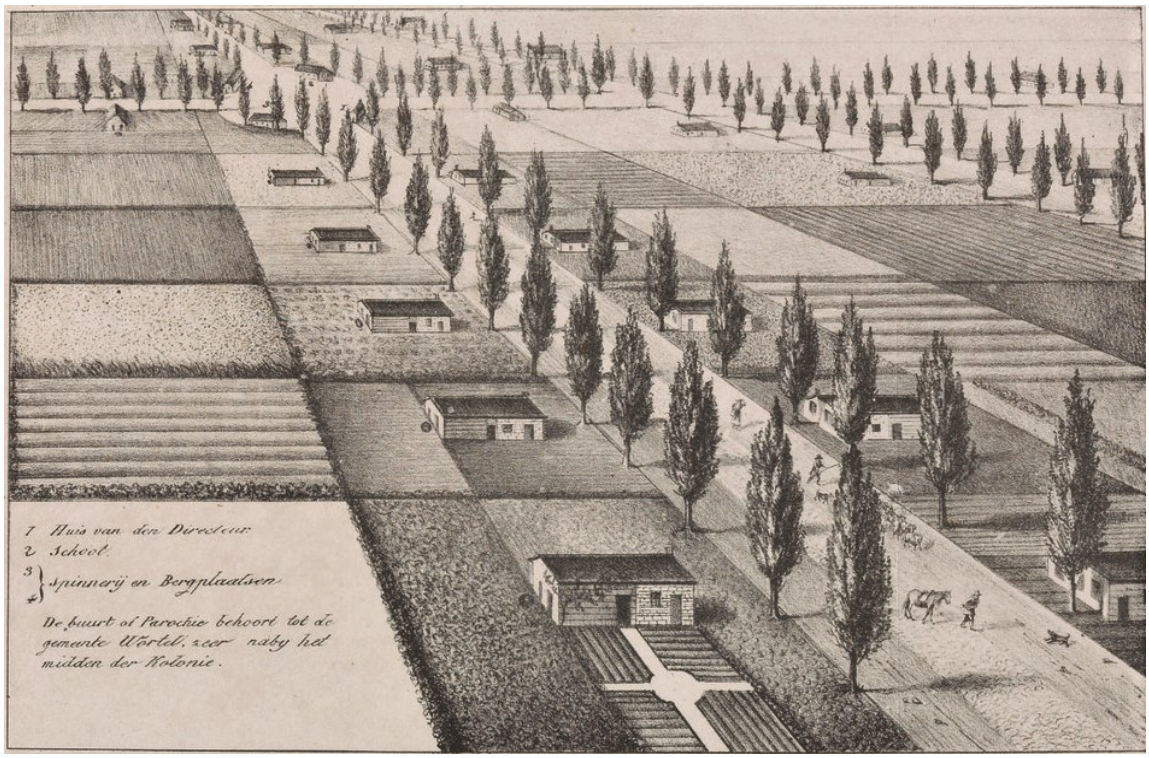


Noordwolde, de Rijks-Rietvlechtschool, tegenwoordig het Rijksvlechtmuseum.



Koloniën van Weldadigheid

Langs de grens met Zuidoost Friesland werden in de provincie Drenthe door de Maatschappij van Weldadigheid in het begin van de 19e eeuw enige koloniën gesticht om armen en bedelaars uit de grote steden een heropvoeding te geven. De drijvende kracht achter dit idee van volksverheffing kwam van Johannes van den Bosch, een militair die ook minister van buitenlandse koloniën, commissaris-generaal in Suriname en gouverneur-generaal in Nederlands-Indië is geweest. Frederiksoord was in 1818 de eerste 'proefkolonie'. Er was woeste grond gekocht en er werd een dorpje gebouwd met alle voorzieningen en huisjes voor de arme daklozen uit de steden. De bewoners hadden zelf niets te kiezen. Ze werden door de commissies geselecteerd en gedwongen om tot een ideale gezinssamenstelling te komen, waarbij zo nodig wezen als kinderen werden toegevoegd aan de gezinnen. In 1826 telde de Maatschappij zo'n 7800 zielen en was Frederiksoord uitgebreid met twee gestichten, de Ommerschans en de gevangenis in Veenhuizen. Ondanks de sociaalbewogen opzet werden de koloniën echter een mislukking. Van den Bosch geloofde in een maakbaarheidsidee, waarbij arme mensen door woeste grond in Drenthe te ontginnen gedisciplineerd zouden raken tot hardwerkende landarbeiders die uiteindelijk vrije keuterboertjes konden worden. Arme sloebers uit de stad die nog nooit hadden gewerkt, werden daarom gedeporteerd naar de woeste gronden in Drenthe en daar onder streng toezicht aan het werk gezet. Ze kregen van de Maatschappij een boerenhuisje met inventaris en een stukje grond in bruikleen, dat ze in zestien jaren moesten afbetalen.



Er werden kolonies gesticht: Frederiksoord en Wilhelminaoord. Ook werd in Veenhuizen een 'onvrije' kolonie gesticht, waar criminele paupers werden opgesloten.



Gevangenen van de Kolonie Veenhuizen op weg naar hun verplichte werkzaamheden.

Het toezicht op deze 'vrije' kolonisten was bijzonder streng. Er werd hun niets gevraagd. Zij moesten heropgevoed worden tot deugdzame landarbeiders, waarbij toezichthouders het recht hadden direct in te grijpen, zelfs als ze dachten dat er achter de voordeur niet ordelijk werd geleefd. Gedurende een eeuw zijn er zoveel armen vanuit de steden naar de kolonies afgevoerd, dat op dit moment ca. 7% van de bevolking voorouders heeft die ooit in een Kolonie van Weldadigheid heeft gewerkt. Hoewel de opzet ervan zeer idealistisch was, leek de werkelijkheid van de kolonies meer op die van een strafkamp. Het is daarom niet onbegrijpelijk, dat velen vluchtten. En waar konden zij zich verschuilen? Over de provinciegrens, op de woeste gronden, op de heide bij Noordwolde, waar zij zich specialiseerden in het rietvlechten.



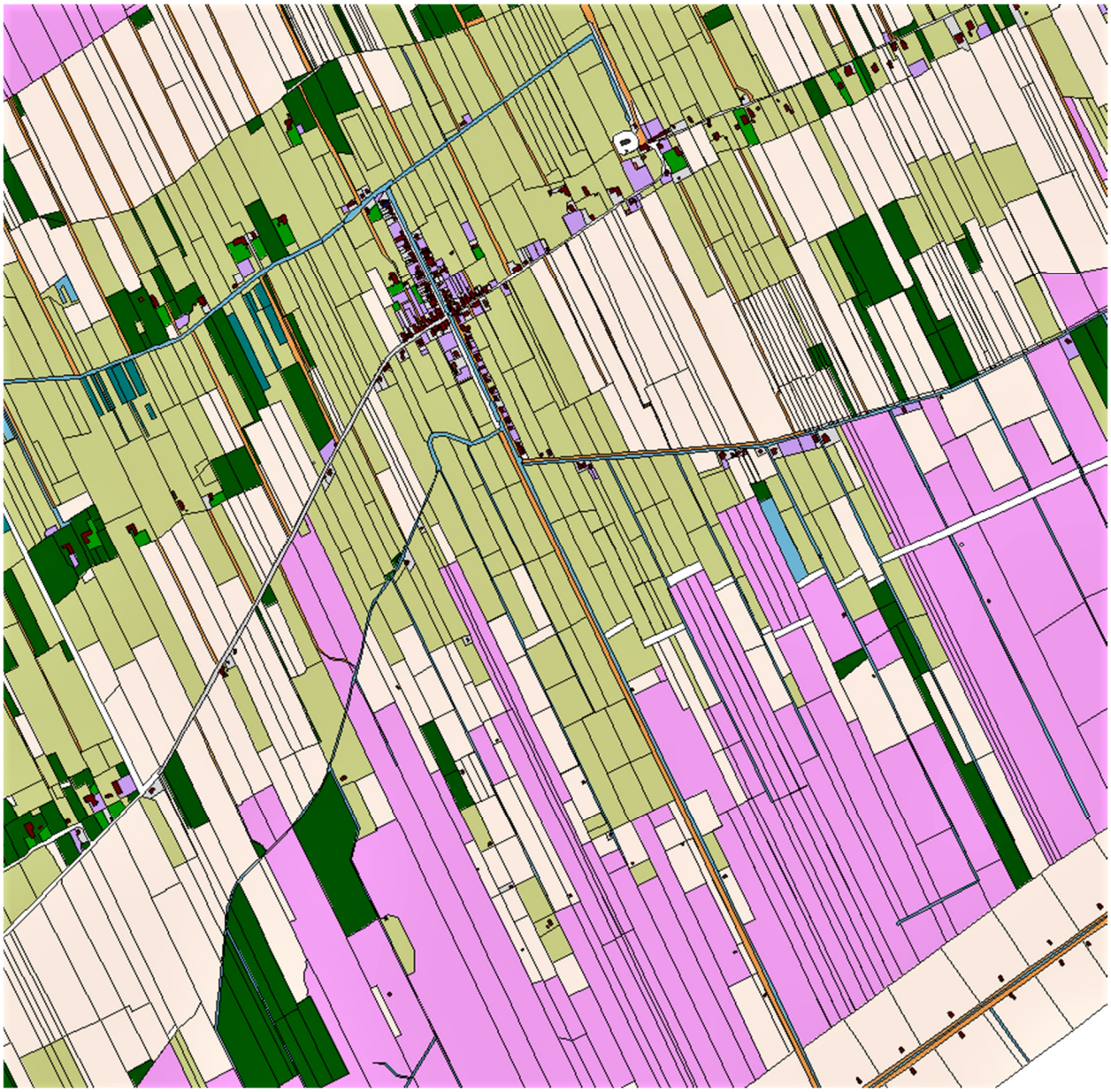
Huisjes van toezichthoudende ambtenaren in Frederiksoord.



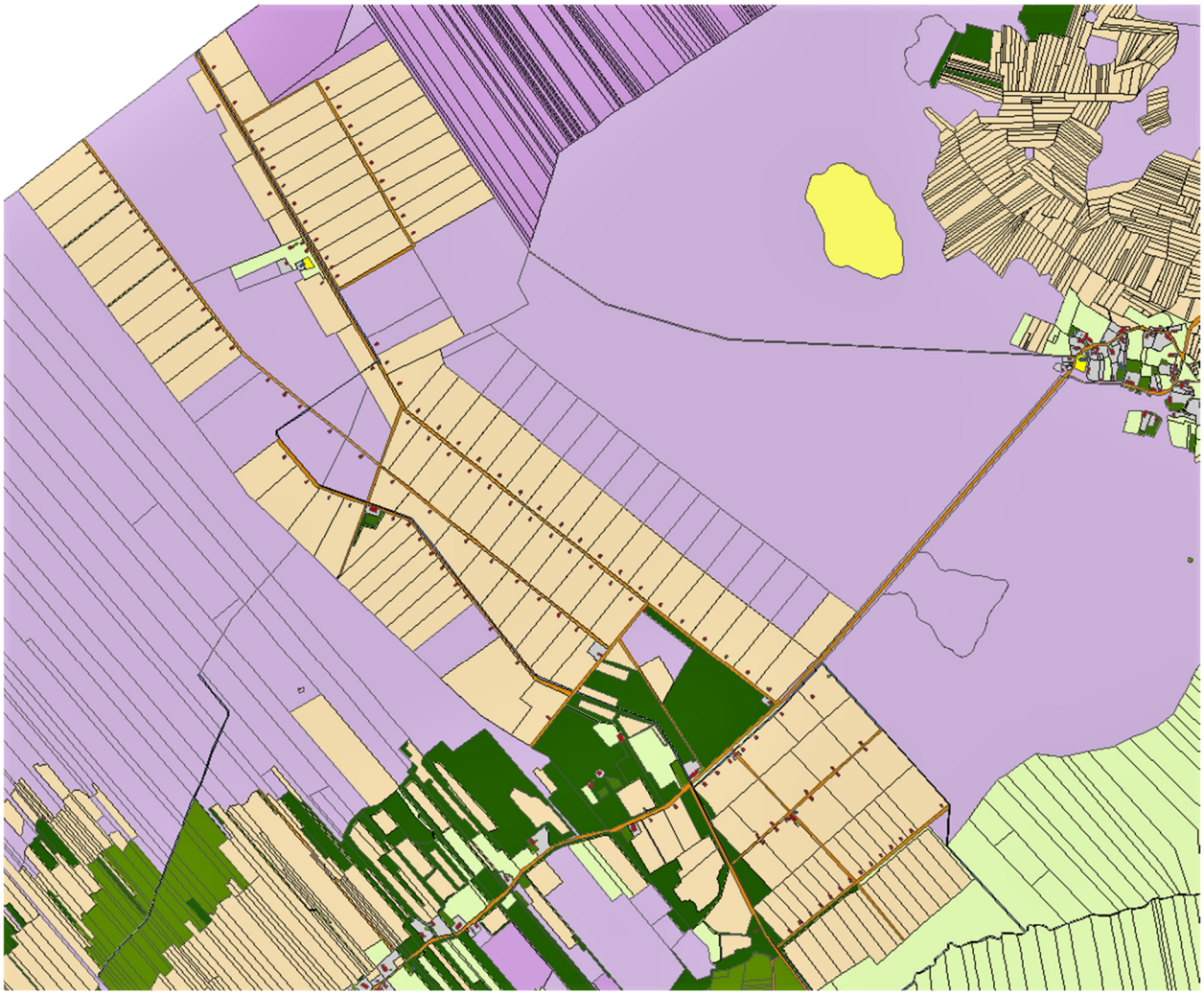
Frederiksoord, 1917. Werk door kolonisten op de koolvelden van de tuinbouwschool.



Veenhuizen, 1933. Gevangenen van de strafkolonie bij een ANWB-wegwijzer.



Noordwolde, 1832. (Kaart Hisgis) Ten oosten van Peperga en dicht tegen de grens met de provincie Drenthe (rechtsonder), waar de koloniën Wilhelminaoord en Frederiksoord waren ingericht. De desperate kolonisten die het strenge regime op de Kolonie van Weldadigheid ontvluchtten, gingen over de provinciegrens en vestigden zich op de heidevelden (lila gekleurd) ten zuiden van het toen kleine dorpje Noordwolde. In 2021 zijn de Koloniën van Weldadigheid door de Unesco erkend als Werelderfgoed. Het doel van de Koloniën van Weldadigheid was het verheffen van de paupers en bedelaars uit de grote steden uit het westen van Nederland. De methoden die daarbij gebruikt werden, waren die van een gevangenisregime. Het doet daarom wonderlijk aan, dat bij de toekenning van de Erfgoedstatus vooral van socialistische zijde gezegd werd dat in Frederiksoord in 1818 de sociale verzorgingsstaat van Nederland begon. Nederland zou daarmee gidsland voor de wereld zijn. Oud 2e Kamervoorzitter Jeltje van Nieuwenhoven, zelf nazaat van een kolonistenfamilie, spreekt in de Leeuwarder Courant vol lof over Johannes van den Bosch. "Zijn projecten waren niet altijd even succesvol, maar als PvdA'er spreken zijn doelstellingen me natuurlijk erg aan." (LC, 31-07-2021). 'Gesinnungsethik' noemen onze oosterburen dat. Het doel is daarbij belangrijker dan het resultaat.



Frederiksoord, 1832 (kaart Hisgis van Drenthe). Rechts het dorpje Vledder. Lila gekleurd de heidevelden en paars het veengebied. De gebouwen en scholen van de Kolonie Frederiksoord zijn gelegen tussen de bomen (groen). De woningen voor kolonisten met een lapje grond om te bewerken liggen langs de weg naar het noordwesten (zandgeel) met rode stippen voor de woningen. De gele vlek ten westen van Vledder is een zandverstuiving.

Met de Koloniën van Weldadigheid werd geprobeerd de werklozen en bedelaars een heropvoeding te geven door ze aan het werk te zetten bij de landontginning en de tuinbouw. Daarmee zou het belang van het individu en dat van de staat gediend zijn. Auke van der Woud (2020, p. 76) constateert, dat de resultaten van de Maatschappij geen aanleiding geven tot deze conclusie. De resultaten waren over het algemeen verre van weldadig. Paupers uit de stad bleken in de praktijk volkomen ongeschikt voor het zware werk op het land. Wie zich niet aan de 'regels' hield, kon overgeplaatst worden naar een 'onvrije kolonie' als Veenhuizen, waar de zedelijke heropvoeding centraal stond. Ook die doelstelling leidde niet tot resultaten. Gedacht werd dat zware arbeid op het land heilzaam zou werken. De mens was dan niet blootgesteld aan de verderfelijke verleidingen van de grote stad. Het is een 19e eeuws romantisme van de onbedorven natuur. 'Het platteland en de natuur zijn daarentegen onbedorven. Ze halen het goede in de mens naar boven, in de natuur worden de stadsmens en wie van het rechte pad afwijkt gezuiverd.'(Van der Woud, p. 76) Zware arbeid op het land zou verheffend zijn, zelfs als iemand daar toe gedwongen werd. De kolonie als basis van de sociale verzorgingsstaat?



Plaggenhutten aan de zuidkant van Noordwolde, begin 1900. De buurtschap 'Lombok'.



Lombok in de dertiger jaren. De naam van deze buurtschap zou ontstaan zijn n.a.v. een vechtpartij waarbij iemand opmerkte, dat het 'hier Lombok wel lijkt', vanwege de politionele acties in 1894 van het Koninklijk Nederlandsch Indisch Leger op het eiland Lombok tegen opstandige Balinezen.

6. Nieuwe bewoning langs de vaarten

Met de Woningwet van 1901 zou er ook verbetering komen in de woonsituatie in de veenderijen van Zuidoost-Friesland. Maar voor het zover was, zijn we alweer jaren verder. Heel begrijpelijk, want waar moeten plotseling al die fatsoenlijke en ook nog eens betaalbare woningen vandaan moeten komen? Door de landbouwcrisis en door de teruggang bij de turfwinning in Zuidoost-Friesland vanaf 1880 was de woonsituatie voor de veenarbeiders echter dramatisch verslechterd. Er moest wel wat gebeuren. Toch kon je niet spreken van een sociaal explosieve situatie. Weliswaar predikten de vrije socialisten de revolutie en eisten zij recht voor allen, maar het merendeel van de bewoners ging uit van de vanzelfsprekendheid van de gezagsverhoudingen. In het veen waren er hoge heren van de compagnie, er waren veenbazen en er waren veenarbeiders en turfstekers. Die hiërarchie stond niet echt ter discussie. Dat de verveners in grote buitenhuizen woonden en de arbeiders niet, was voor hun geen discussiepunt. De maatschappelijke verandering die nodig was om de arbeiders van fatsoenlijke woningen te voorzien, moest komen van de bestuurlijke elite en niet van de arbeiders zelf. De Woningwet verplichtte deze elite, dus de grootgrondbezitters en de gemeentelijk overheid, wat overigens vaak dezelfde mensen waren, om werk te maken van een betere huisvesting. Niet alleen op het platteland, maar zeker ook in de steden. Zuidoost-Friesland kende echter geen grote steden, dus daar ging het om de bewoning van het platteland.



Haulerwijk in 1910. Landverbetering ten behoeve van de bewoning na de vervening.

Het duurde echter nog jaren, voordat de verbetering van de woonsituatie echt op gang kwam. Voor de aanpak op het platteland hielp ook de publiciteit. Door de economische neergang waren in dorpen als Harkema, Jubbega en Nijbeets schrijnende toestanden ontstaan, waar kranten en tijdschriften als 'Fen Fryske Groun' aangrijpende reportages over publiceerden, voorzien van foto's om het verhaal met objectieve beelden te ondersteunen.



Schoterland, ca. 1920. Nieuwe arbeiderswoning met achter de woning stalruimte voor vee.



Haulerwijk, 1913. Modelwoningen voor landarbeiders, die zo keuterboer konden worden.

De urgentie om hier iets aan te doen werd zo in brede kring duidelijk. Het duurde echter tot 1925 voordat er daadwerkelijk aangepakt werd. Er kwam een 'Commissie voor de Opbouw van Oost-Schoterland' en in 1928 begon de krotopruiming. Twaalf jaren later waren alle 77 krotten van Schoterland verdwenen. De mensen moesten natuurlijk wel ergens wonen. De overheid kon wel krotten opruimen, maar de

mensen bleven. Die kregen de kans een 'opbouwwoning' te betrekken. Een woning van de 'Opbouwcommissie'. Wat een passende woning is, wordt natuurlijk mede bepaald door de wijze waarop mensen willen leven en werken. De opbouwwoningen waren keurige arbeidershuisjes, die mede ontworpen waren met het oog op hygiëne en fatsoen. Wonen en slapen in één ruimte met het vee was niet (meer) de bedoeling. Kamertjes zonder ramen evenmin. Ouders en kinderen die slapen in dezelfde ruimte leek de commissie geen goed idee. Ook het laten slapen van jongens en meisjes in dezelfde kamer, zeker als ze iets ouder werden, mocht niet de opzet zijn. Zelfs de woonkeuken, waarbij gekookt en gegeten werd in één ruimte, werd tegengewerkt door de keuken bewust klein te houden. Met dat soort sturende ideeën achter de 'opbouwwoningen' werden goede doelen nagestreefd, maar de werkelijke behoefte van de betroffen gezinnen was vaak een andere.



Haulerwijk, 1926.

In Zuidoost-Friesland was bijvoorbeeld het familiehuishouden heel gebruikelijk. Een gezinshuishouding was economisch kwetsbaar. Door met meerdere familieleden samen te wonen (ouders, schoonouders, broers/zussen) werd het mogelijk die economische kwetsbaarheid te verminderen en bijvoorbeeld met gezamenlijke huisvlijt ook in de winter economisch actief te zijn. Het werk in het veen, dat vooral in de zomer plaatsvond, was voor turfstekers toch al werk waar man, vrouw en kinderen aan deelnamen. Een 'opbouwwoning' is niet direct het ideaal voor een dergelijke samenlevingsvorm. Bovendien kon niet ieder gezin de huur voor een 'opbouwwoning' opbrengen, ondanks de subsidie die de overheid gaf. Er werden daarom ook arbeiderswoningen gebouwd met een koehuis en stallen en aansluitend een stukje grond, zodat de bewoners als keuterboer hun leven konden inrichten.

Frieswijk en Van der Meer (In: Frieswijk, J. 1998, p. 263) geven over de woonsituatie in de Friese Wouden aan dat in het dorp Harkema de meeste woningen maar één kamer hadden met twee of drie bedsteden waarin grote gezinnen moesten leven. Gezinnen met 6 tot 8 kinderen. Twintig gezinnen woonden rond 1900 in Harkema in een kippenhok en er stonden nogal wat woonwagens. In het dorp Nijbeets was men al wat eerder, in de dertiger jaren, begonnen met het opruimen van woonwagens en woonschepen. Het duurde echter tot het eind van de jaren vijftig voordat er een begin kon worden gemaakt met het systematisch vervangen van slechte woonruimte.



De Knipe, rond 1920. (Foto: H.A. Veltman)

De woonsituatie in Noordwolde was ook interessant. Rond dat dorp waren nogal wat heidebewoners neergestreken die de kolonies van de Maatschappij van Weldadigheid waren ontvlucht. Het waren 'desperate kolonisten'. In 1859 telde het dorp Noordwolde 613 inwoners. Maar in de omringende heide, het buitengebied, woonden 1932 mensen in zo'n 300 tal plaggenhutten. Op die wijze onttrokken zij zich aan het gezag van de Kolonies. Ze bleven in leven met onder meer stoelenmatten, manden maken en bijenkorven vlechten. Dat lukte zo goed, dat Noordwolde een door de overheid erkend centrum voor deze nijverheid werd.



Knijpster melkpraam, 1950. De melkboer duwt de praam met een vaarboom voort vanaf de kant, wat 'trilkjen' werd genoemd. (Foto: Dolf Krüger)

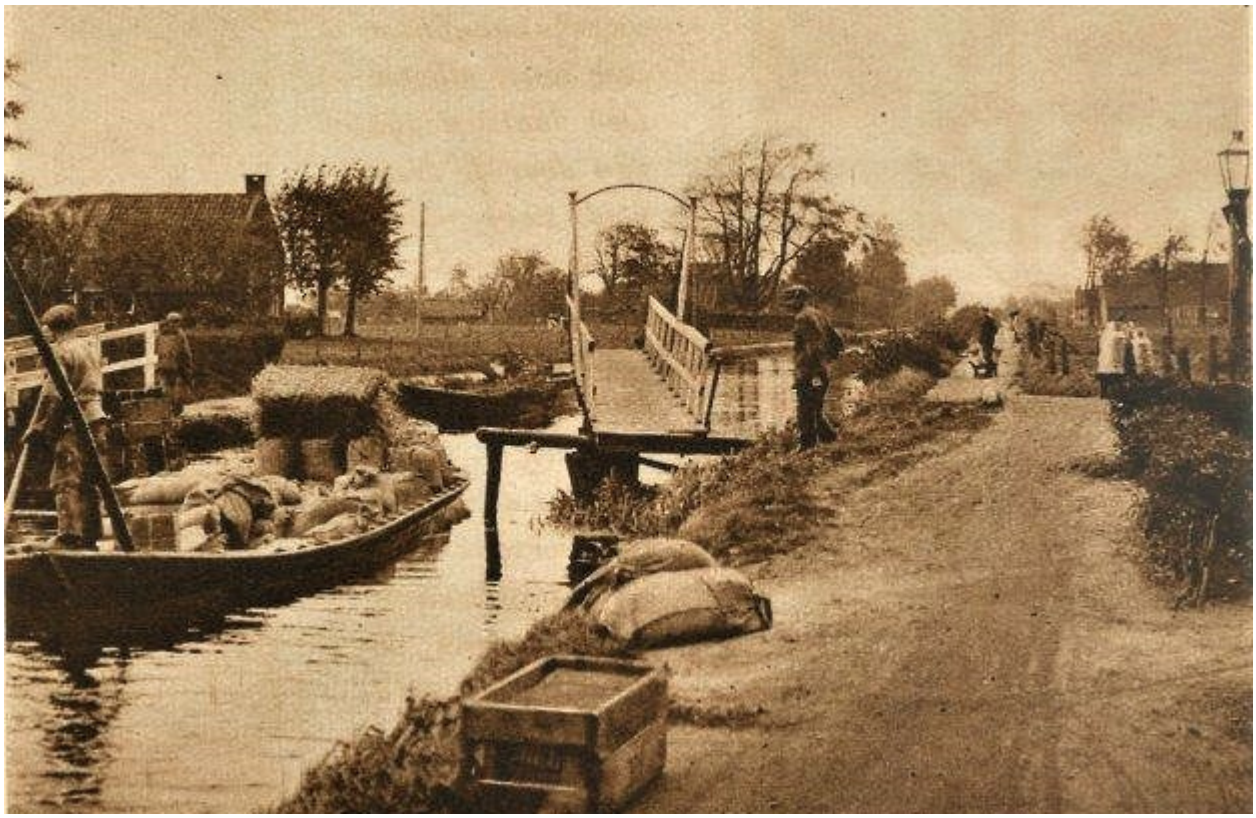
Bij de verbetering van de woonsituatie in de veengebieden van Zuidoost-Friesland bleef de historische structuur van streekdorpen langs een vaart behouden. De onbewoonbare krotten werden eenvoudig vervangen door arbeiderswoningen die wel aan de wettelijke eisen voldeden. Naast streekdorpen waren er ook veenkolonies als Heerenveen, Drachten en Gorredijk. Die ontwikkelden zich vanaf het punt waar de compagnonsvaart de hoofdweg kruiste. Bij de kenmerkende kruisvormige plattegrond van zo'n plaats nam de bebouwing af naarmate je verder van het centrum kwam. Pas toen Drachten na 1918 een uitbreiding realiseerde in de Noordoosthoek, verzwakte het karakter van een voormalige veenkolonie.

Het duurde echter tot in de vijftiger jaren van de vorige eeuw voordat de woonsituatie langs de compagnonsvaarten echt verbeterd was en zelfs van die woonsituatie moeten we ons vanuit het heden geen al te rooskleurige voorstelling maken. De keurige arbeidershuisjes langs de vaarten waren bijvoorbeeld lang niet altijd aangesloten op

het elektriciteitsnet. Het water kwam meestal nog uit de regenput en uit de vaart, want ook de waterleiding kwam niet bij deze huisjes. Tijdens droge zomers kon er daarom een reëel watertekort ontstaan, als de regenputten leeg raakten. Dan moest er voor huishoudelijk gebruik vaker water uit de vaart geschept worden. De meeste woningen hadden overigens een boenstap bij de vaart, zodat het eenvoudig was om van dit water gebruik te maken. Gekookt werd er op petroleumstellen en op een fornuis dat met hout en turf werd gestookt. Dat was ook in de zestiger jaren nog heel gebruikelijk in deze streekdorpen. De woningen waren uiteraard niet voorzien van een badkamer, een douche of een watercloset. Er was geen riolering. Dat is iets van latere tijden. Mensen wasten zich in de keuken bij een tobbe, als ze zich al wasten. Kinderen gingen vaak zichtbaar ongewassen naar school. Ook hun ouders zagen er vaak groezelig uit. Natuurlijk werd ook de kleding niet steeds gewassen. Er was immers geen wasmachine en ook geen warm water. Het voldeed om modder aan een jas of broek gewoon te laten drogen en daarna af te borstelen. Aangezien alle mensen in die situatie verkeerden, had ook niemand daar last van.



De Knipe, 1950. Met een Knypster praam wordt de melk uitgevent. (Foto: Dolf Krüger)



Jubbega, transport met de bok door de vaart. Vijftiger jaren.



Scherpenzeel met lintbebouwing en opstrekkende verkaveling. Steeds een strook verder.



Lintbebouwing in de oude veenpolder direct ten westen van de Rottige Meenthe. Het polderland bij Scherpenzeel en Munnikeburen is bewoonbaar gemaakt door drooglegging. De Rottige Meenthe bij Nijetrijne liet men liggen als verveend gebied van petgaten en legakkers. Nu waarderen we dat. Het is een interessant natuurgebied. (Uit: Topografische Atlas Nederland, Den Haag, 2002)

De Pieter Stuyvesantweg is genoemd naar de talentvolle man die omstreeks 1610 geboren is in Peperga, Weststellingwerf, en opgroeide in Scherpenzeel, waar zijn vader vanaf 1612 predikant was. Hij studeerde aan de universiteit van Franeker, waarschijnlijk om ook predikant te worden, maar trad onverwacht in dienst van de West Indische Compagnie. Uiteindelijk werd hij in 1645 de laatste gouverneur-generaal van de Nederlandse kolonie Nieuw Nederland in Amerika. In 1664 werd deze kolonie veroverd door de Engelsen die de hoofdstad van de kolonie omdoopten van Nieuw Amsterdam in New York. Stuyvesant overleed in 1672 in New York City.

7. Werken in het veen

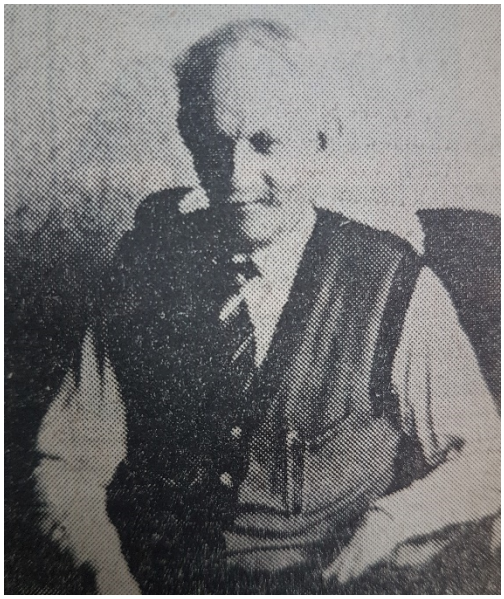
Herinneringen van Imke Klaver

Er bestaan vrijwel geen verslagen van landarbeiders over hun werkzaamheden en hun ervaringen bij de vervening. Dat is ook heel begrijpelijk. Zij waren vroeger ongeschoold en konden niet lezen en schrijven. Dat veranderde pas in de tweede helft van de 19e eeuw, toen in diverse plaatsen schooltjes werden gesticht. De kinderen in het veen bezochten echter zelden dagelijks de school. Vaak moesten zij helpen bij het werk en de ouders hadden het druk. Toen het rond 1900 minder werd met de vervening, trokken veel mannen in de zomer naar Westfalen en het Roergebied in Duitsland om daar geld te verdienen zodat zijn gezin in Bontebok de winter door kon komen. Het gezinsleven was rond die tijd allerminst voorbeeldig naar de normen van onze tijd. Des te opmerkelijker is het bestaan van een dik schrijfboek dat de onderzoeker Ger Harmsen (RUG) in handen kreeg toen hij begin jaren zeventig in De Knipe woonde. De 120 dichtbeschreven pagina's bleken de levensherinneringen te zijn van ene Imke Klaver uit Bontebok, die in 1967 was overleden. Herinneringen die hij schreef in 1960 op grond van eerdere aantekeningen. Zijn levensverhaal eindigt in 1925 met de ondergang van de syndicalistische landarbeidersbond waar Klaver zich intensief voor had ingezet. Zo'n verslag uit de eerste hand is uniek. Over de situatie langs de Schoterlandse Compagnonsvaart waar hij vanaf 1890 werkzaam was en waar hij zich engageerde met het vrije socialisme, waar hij bestuursfuncties bekleedde in de Bond van Landarbeiders. Hij ging naar éénmansschool in het dorpje Nijehorne. Toen hij 12 jaar was, moest hij aan het werk. Eind 1800 was er nog vrij veel bos en hei met verspreid in het landschap kleine huisjes en plaggenhutten. Straatverlichting was er niet. Op het platteland was het aardedonker. Alleen langs de vaart hingen petroleumlantaarns bij de bruggen en de sluizen. Nijehorne kreeg in 1904 drie petroleumlantaarns. De bewoners moesten zelf voor de petroleum zorgen en de lantaarns zelf aansteken. Dat werd een lijdensweg. Er waren helemaal geen opstekers te vinden. Langs de vaart was er een dure en een goedkope kant. De goedkope kant was voorzien van een smal zandpad met smalle bruggetjes, 'barten', over de wijken. De dure kant was voorzien van een breed pad waar een kar over kon rijden. Om een indruk te geven van zijn verslag, heb ik enige fragmenten uit zijn levensverhaal geselecteerd:

"Dat de tijden (rond 1900, DH) slecht waren in die streken waar veel arbeiders huisden, was ook wel te zien aan de zogenaamde twijgensnijders, die helemaal uit Noordwolde naar hier kwamen om de jonge loten van wilg, lijsterbes of vlierstruik te zoeken voor het maken van korven of mandjes, waar ze dan later mee gingen venten. Dat zijn de voorlopers geweest van de latere stoelenmakers en rietvlechters uit Noordwolde. On onze omgeving deed men dat ook wel, maar dan in het klein. Hier werd meer aan het maken van handschrobbers en heidebezems gewerkt, waartoe de heide als het ware toen nog voor het grijpen lag. Ook was in de oudere bossen vaak wel te zien dat de bezemmakers de berken aardig hadden geplunderd op rijshout of

eikenhout voor de knijpers. Dat was zulk goedkoop materiaal en, hoewel de eigenaars er eigenlijk een grote hekel aan hadden, werd het gewoonlijk wel door de vingers gezien. Natuurlijk niet bij de hoge heren, die altijd hun oppassers in het veld hadden zoals in Oranjewoud, Beetsterzwaag en Oldeberkoop. Gestroopt werd er ook veel, vooral met strikken, op hazen en konijnen. Ook in de bossen van de Heren. Nu zal het wel eens zo zijn geweest, dat de oppassers het vermeden om in het donker een stroper tegen te komen, maar er werd er nogal eens eentje gesnapt en dan konden de stropers er zeker van zijn, dat ze het ongenadig op hun brood zouden krijgen. De heren van het kantongerecht waren gewoonlijk jachtliefhebbers, of bezaten zelf uitgestrekte jachtvelden, zoals de Harinxma's." (p. 92, 93)





Imke Klaver (1880-1967)

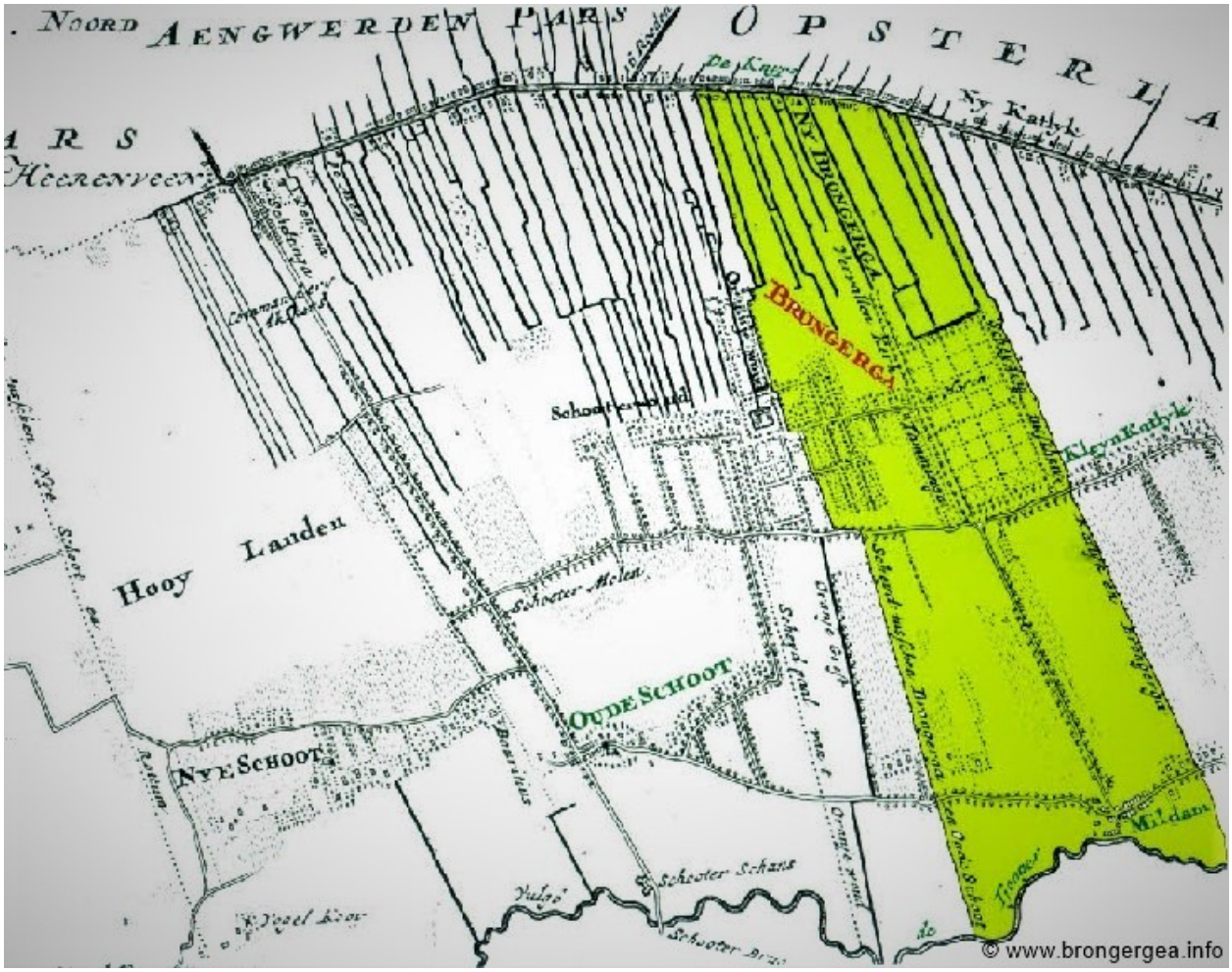
"De socialistische beweging breidde zich na 1880 nogal uit en de socialistische bladen werden in onze jonge jaren al vrij veel gelezen. Zoals 'De Klok' van G. van der Zwaag, 'Recht voor Allen' van Domela Nieuwenhuis en 'De Roode Duivel' van L.M. Hermans. Er werd ook veel over gepraat, en zo bleef er al jong het een en ander bij ons hangen, wat mettertijd duidelijker werd. (…) In augustus 1890 was er een grote meeting in De Knipe (in werkelijkheid in 't Meer, tussen Heerenveen en De Knipe, DH) die ik me nog heel goed kan herinneren, omdat ik er een zogeheten Knijpster melkscheepje met meetinggangers heb heengetrokken. (…) Het was geweldig zoveel mensen als er naar toe kwamen. Met boten, extra trams en treinen, kwamen ze overal vandaan; zelfs uit Den Haag en Amsterdam. (…) Onder de sprekers was ook Domela Nieuwenhuis, die ik toen voor de eerste keer zag."(p.95, 97, 101) "Al die mensen die daar op dat stuk land bij elkaar stonden te luisteren naar de sprekers die er op stellages bovenuit stonden te spreken, dat was zoiets buitengewoons, dat het je hele leven bij moest blijven. Ook voelde ik toen al, dat er een verband moest zijn met wat al eerder dat jaar zoveel opschudding had gegeven en waar toen zoveel over werd gepraat, de staking in Beets." (p. 103)



Nijbeets, 1890. Wiebe Hankel spreekt de veenstakers toe. Politie, soldaten en marechaussee staan klaar om indien 'nodig' in te grijpen.

"Verschillende van de arbeiders die om ons heen woonden en van wie sommigen zondags nogal eens bij de brug samendromden, gingen – zoals dat werd genoemd – in de graverij, als baggelaar in de veenderijen. Ze gingen op zondagmiddag tegen een uur of 3-4 al op weg, met de blauwe zak op de rug, naar de keten waarin ze door de week de nacht moesten doorbrengen. Het was wel niet zo dat ze daar liever sliepen dan in hun bed thuis, maar om 's maandagsmorgens de opkomst van de zon te kunnen vieren bij hun werk. Het werk! Er moest geen tijd verloren gaan met het lopen naar het werk toe, zodat op zondag lopen voordeliger was. Dat nachtverblijf zag er overigens niet erg aanlokkelijk uit. Die keten waren meestal van planken in elkaar geslagen hokken, waarvan de wanden van stro waren. Een of twee ruitjes bij de deur moesten het licht doorlaten voor het hele geval, en een gat in de nok van het dak, bij de kleine keten één en bij de grote vaak twee, moest een heenkomen bieden aan de rook van de vuren onder die gaten. Als dat niet ging, moest de deur open of trok de rook door de tochtige kieren in de buitenwand naar buiten. Die naden zorgden ook goed voor frisse lucht. De beddenkasten waren houten bakken tegen de wand op de grond, elk voor twee man – een span. Daar kwam een hoeveelheid afvalstro onderin en ook kregen ze wel een grote zak met stro om over zich heen te trekken. Wie thuis een oude deken missen kon of een oude koeien- of paardendeken

kon bemachtigen, nam die mee om er onder te kruipen. In de baggertijd was het meestal nog koud en moesten de vuren dag en nacht branden om wat warmte vast te houden, en dan nog was je van voren haast verbrand en verkleumde je van achteren in de tochtige keten.
Wanneer je doornat was geregend, moesten de kleren daar op de huid opdrogen. Bij de keet hoorde gewoonlijk ook een koekenpan, waar de mannen 's avonds om



Vroege kaart van het gebied tussen de Schoterlandse Compagnonsvaart met in het noorden De Knipe en Katlijk op de grens met Aengwirden en Opsterland, en de meanderende Tjonger in het zuiden. Nieuw Brongerga en Nieuw Katlijk werden Boven- en Beneden Knipe. De wegen die zijn ingetekend zijn wat hoger gelegen paden door het veen, vaak liggend op zandruggen. De richting van de vaart, met de bocht naar het zuidoosten, werd bepaald door de ligging van het veen van de Compagnons. De Tjonger werd tussen 1886 en 1888 gekanaliseerd ten behoeve van de scheepvaart en de afwatering. Sindsdien heet het riviertje ook wel het Tjongerkanaal.

beurten elk een pannenkoek in konden bakken. Overdag werden op de veenwal vaak bruine bonen gekookt of werd iets te drinken gemaakt. Deze keten werden maar enkele weken door de baggerlieden bezet en deden in andere periodes vaak dienst als varkenshok of voor schapen. Dan werd tegen de tijd dat de baggelaars kwamen, de

mest er uit gehaald voor de tuin van de turfmaker, die meestal bij de veenderij woonde."(p. 103, 105)
"In de veenderij te Beets was in april 1890 'de bolle losgeraakt', zoals het staken werd genoemd. De baggelaars hadden het werk neergelegd, omdat ze veel te weinig verdienden en ze wilden een dubbeltje meer hebben voor de roede turf die ze hadden neergelegd. Er staakten zo'n 1500 man. Dat zag er wel hoopvol uit. Er verscheen politieversterking, er kwamen soldaten en marechaussees. Vergaderingen met sprekers: Domela Nieuwenhuis, Tj. Stienstra, Van Emmenes, Van der Zwaag. Dat gaf in de wijde omgeving veel meeleven en stof tot praten en daar vingen wij natuurlijk ook wel iets van op. De stakers bleven het in het begin aardig eens, maar de mannen van Patrimonium was het, naar het leek, niet naar de zin dat de socialisten over het algemeen de leiding hadden. Ze begonnen onder de arbeiders te stoken, zodat er onenigheid ontstond, sommigen weer aan het werk wilden en de staking verliep. 'De Klok' van G. van der Zwaag schreef er over: 'Wat het lijden niet vermocht, sabel, karabijn, huurlingen en paarden niet konden bewerkstelligen, de honger zelfs niet kon doen, dat deden de verdachtmakingen en….Patrimonium.' (p. 107)
Het christelijk Patrimonium was ondertussen trots dat zij 'met Gods hulp' er in geslaagd was de werkstaking te Beets tot een goed einde te brengen en het socialisme het onderspit had gedolven. Het appèl stond geheel onder leiding van de socialisten, dus voelde het Patrimonium zich genoodzaakt de eenheid onder de arbeiders te breken, wat dus gelukte. "Het socialisme was het spook waarmee ze de arbeiders bang maakte en dat is haar wel aardig gelukt. Haar schaapjes mochten beslist niet in hetzelfde hok met andere soorten. Hierdoor verliep de staking en daarbij verspeelden de arbeiders het liggeld. Voor elke dag staken eisten ze f. 1,-, waarop de bazen bijna waren ingegaan. Maar de opslag van 10 cent de roede was er wel door."(p.109)

De veengravers uit Schoterland waren alleen in het voorjaar in het veen actief. Daarna namen de turfstekers die in vaste dienst werkten bij de veenbazen het werk over. De rest van het jaar moesten de dagloners dus ander werk zoeken. Dat kon van alles zijn. Grondwerk, stoelenmatten, takken binden, landarbeid bij een boer, hooien, koeien verweiden, mest in de praam kruien, aardappels rooien en noem maar op. De verdienste werd per dag bepaald. Een dubbeltje voor dit, een dubbeltje voor dat. Een vertrouwde werkzaamheid was ook het eekschillen. Klaver beschrijft dat als volgt:
"Ik was nog niet helemaal twaalf jaar, toen ik al mee het bos in moest om te eekschillen (eikenschors loskloppen van de stam voor de leerlooierijen, DH). Dat was begin mei 1892. In dat jaar waren we in de zomer aan het eekschillen bij de 10e wijk boven de 3e sluis onder Hoornsterzwaag. Naast het bosje dat wij schilden was nog een stal met Drentse schapen. Een herder ging er 's morgens om een uur of tien de heide mee op en kwam 's avonds tegen een uur of acht weer terug. Toen we daar aan het werk waren, was het oosten wind en het rookte zodanig, dat onze ogen er pijn van deden. Dat kwam van het zogenaamde veenbranden dat in die tijd nog op de veengronden werd toegepast voor het verbouwen van veenboekweit. Eekschillen ziet men nu niet meer. Het is ermee gegaan zoals met meer werk van vroeger, het is uit de



Ooststellingwerf, eekschillers aan het werk.

tijd. Het ging ook meestal om de schil, de bast. Die werd toen gebruikt in de leerlooierijen om van dierenvellen leer te maken. De bast werd fijn gemaakt en de vellen kwamen tussen lagen fijne bast in grote opgemetselde kuipen in de grond en moesten daar een jaar in blijven om tot leer te worden. Dan werd een koehuid leer voor dikke laarzen, voor zolen, paardentuig en meer van dat soort sterk materiaal. De bast was in die tijd nogal prijzig. Eekschillen was een soort van vakwerk, dat men moest leren door het te doen. Er kwam een heleboel handigheid aan te pas en de kunst was om het gereedschap scherp te houden, vooral de zaag. Maar de handigsten verdienden er in die tijd nog geen gulden per dag mee, terwijl het van vier uur in de ochtend tot acht uur 's avonds door ging. (….) Het loskloppen van de bast werd gedaan met een bijltje zonder bek en op de plaats van het korte uitsteeksel aan de bovenkant een extra grote plaat. De bast moest in bosjes worden gebonden, die in stuiken (schoven, DH) te drogen werden gezet. Daarna werden van de geschikte lichte boompjes nog bonestaken gemaakt. Dat bracht ook wel wat op, maar het was natuurlijk geen talhout (bundels takken die als brandhout werden verkocht, DH). Die duizenden talhoutjes moesten op lengte worden gezaagd, de bast eraf en de dikste gekloofd. Daarna werden ze geteld en moesten ze mooi worden gestapeld. (…) Er werden lange dagen gemaakt. Wanneer het bos niet al te ver van huis was, kwamen we 's avonds thuis. Dan waren we 's morgens als de klok van De Knipe vier sloeg altijd al op pad of al in het bos. 's Avonds waren we rond achten thuis of dicht bij huis, want dan stond het eten klaar en moesten we, als dat achter de rug was, gauw in bed. Was het werk wat verder van huis, zodat we drie kwartier of meer moesten

lopen, dan zagen we om naar een onderkomen voor de nacht, bij een boer dicht bij het werk, om daar in het hooi te slapen. Dat werd ook nog wel eens geweigerd. Dan moesten we 's morgens om twee, drie uur opstaan. (…) Overdag moesten we natuurlijk ook voor het eten zorgen. Zo kwam al 's morgens een pot met bruine bonen op het vuur van sprokkelhout, en dat in het oog houden was een mooie afleiding. Als het werk dat tussen elf en twaalf het toeliet, konden we eten en mochten we een poosje uitrusten, maar gewoonlijk niet langer dan een uurtje. 's Avonds aten we dan boekweitengort of een andere dikke pap, dat was gemakkelijk klaar. Een beetje water aan de kook (relatief schoon slootwater, DH), daar het meel in doen, zodat het stijf wordt. Brandstof was er in het bos gewoonlijk wel. Om een uur of acht, half negen, gingen we naar de boer en konden we bijzonder goed slapen in het hooi." (p. 109, 111, 113)

"Zo hadden we dan hier, dan daar ons werk. Nogal eens weer heel ander werk. We hadden alles bij de hand. Aardappelrooien, roggemaaien, binden, dorsen, met zand of modder varen, in de mestpraam bij de boer, als opperman bij de timmerlieden, wijken graven, slatten (uitdiepen, DH), sloten van waterplanten ontdoen, greppelen, baggeren of modder op het land brengen. Land aanmaken uit heide of petgaten, stronken uitgraven, maaien enz. Bij de vrachtschipper als knecht met mest of modder varen. Het gaf een grote verscheidenheid van alle soorten werk en vaak heel ander werk, wat dan weer moest worden geleerd. Zo hadden we ons vaak aan te passen aan nieuwe omstandigheden, kregen allerlei soorten gereedschap in handen en moesten daarmee leren omgaan. Ook moesten we begrip hebben van het werk en de situatie kennen. En als werk moest worden aangenomen, moesten we in staat zijn er een berekening van te maken. Dan kwam het nogal gauw eens uit, dat een beetje ontwikkeling voordelen bood."(p.123,125)



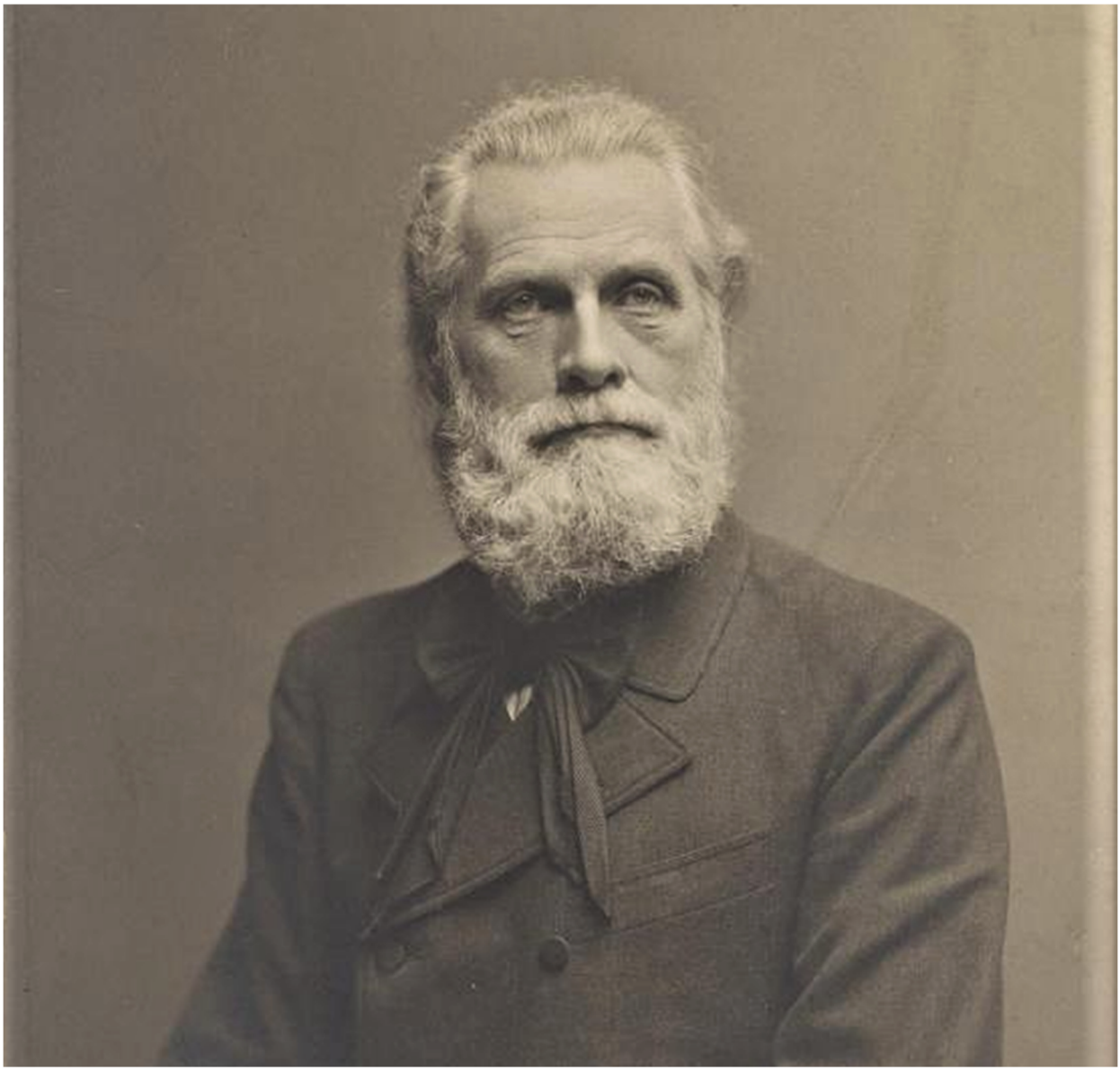
"In 1897 werd in Bontebok een vereniging van landarbeiders opgericht, welke zich al direct aansloot bij de Bond van Land- en Veenarbeiders waar ook Broedertrouw uit St. Jacobiparochie bij was aangesloten. Het hoofdbestuur zetelde in Enkhuizen. Zo kwamen we al jong in de landarbeidersbeweging en maakten congressen en andere bijeenkomsten mee. (…) De socialistische beweging was in het begin algemeen en idealistisch, zonder dat er onder elkaar veel onenigheid was. Met een stuk of wat jonge knapen vormden wij een propagandaclub en gingen op zondagmorgen het veld in met De Klok, De Vrije Socialist en wat kleine brochures. Ons werkterrein lag tussen Langezwaag en Oudehorne, en wat daar ongeveer tussenin lag. Dat gaf wel eens aardige en soms ook minder vriendelijke avontuurtjes. Op de verkoop had dat geen invloed. Wij wonnen wel eens een lezer voor De Klok, maar bleven nogal eens met wat zitten. Eigenlijk kon het dus financieel niet eens uit en toen we tenslotte met een paar mensen overbleven, was het ook afgelopen.
In de winter hielden we bij een van onze getrouwde kameraden thuis, vaak wekelijks, een onderlinge praatavond voor onze ontwikkeling. Een onzer las dan een stuk naar eigen keuze voor, dat onder leiding van een wisselende voorzitter werd besproken en een secretaris moest daar dan de volgende week verslag van uitbrengen. Dat ging om beurten en gaf vaak heel aardige en leerzame avonden. Wat de een niet wist, dat wist een ander meestal wel en het sterkte ons in onze socialistische beweging.
Rond 1900 richtten wij een Vrije Socialisten Vereniging op, die nogal regelmatig bijeenkomsten organiseerde of een meeting belegde met sprekers. En propagandatochten samen met de Socialistische Propagandaclub uit Heerenveen. Daarvan was Fonk met de houten poot een van de voormannen. Op de tochten naar de dorpjes in de Westhoek (van Weststellingwerf) werden we ook wel eens gemolesteerd, wanneer ze daar merkten wat voor lectuur wij kwamen presenteren. (…) De kerk zette de mensen in die tijd nogal op tegen de socialistische beweging. Bij het colporteren in eigen omgeving hadden we daar slechts een enkele maal mee te maken. Zo kwamen we eens in Oudehorne bij een mannetje, dat, toen we de buitendeur openden, al met een schoffeltje klaar stond, dat hij ons ter verwelkoming naar het hoofd slingerde. Het bleef in de buitendeur die we snel dichtsmeten, steken. Dat mannetje had trouwens ook al niet zoveel bezittingen om te verdedigen; hij is enkele jaren later in het Armhuis in Heerenveen gestorven."(p. 163)
"Over het algemeen was de socialistische beweging anti- of minstens onkerkelijk. Bij de SDAP was dat heel anders. Daar kon van alles terecht. En, om de vrije socialistische beweging en de aanhang van Domela Nieuwenhuis wat de kop in te drukken, vatten een aantal dominees het plan op de onkerkelijkheid wat tegen te gaan en kwamen ze met het blad 'De Blijde Wereld', om een brug te bouwen tussen geloof en socialisme. En ze noemden zich ook socialisten." (p. 167,169)

"De manier waarop de politie op veel plaatsen bij stakingen de arbeiders tegenwerkte, de bijeenkomsten van socialisten naliep en ook het feit dat soms militairen naar de werkstakingen werden gezonden, moest ons wel vijandig maken tegen deze mensen. En het was ook geen wonder dat wij tegen de soldaterij waren en met een schuin ook naar de glimmende knopen zagen. Dat uitte zich ieder jaar weer bij de loting op het

gemeentehuis in Heerenveen. Maar het bleef aanvankelijk beperkt tot protesten op die dagen en tot dienstweigeren kwam het nog niet. Die lotingen in de gemeentehuizen zijn later afgeschaft. Het gaf te veel verzet en dat hadden de Heren niet zo graag in het bijzijn van al die toekomstige soldaten. Ik heb niet het voorrecht gehad aan die loting mee te doen, omdat ik toen juist in het buitenland zat. Wij maakten al jong reizen naar het buitenland, al was het dan niet voor ons plezier, maar eerder om wat Duitse marken. Thuis was, vooral in de nazomer, het werk wel eens krap, en dan waren wij niet de eersten die daarvoor werden uitgezocht. Wij hadden zo'n beetje de naam opruiers te zijn, die altijd maar meer loon wilden hebben en ook het volk ophitsten. Dan was voor ons de uitwijk naar de Moffen toe, om daar een paar centen voor de winter vandaan te halen. Daar was gewoonlijk wel aan werk te komen. Als jonge knapen waren wij als niet-rokers, geheelonthouders, anti-militairisten en vrijdenkers nogal flink in aantal. Dat is niet bij allen zo gebleven. Vooral zijn verschillenden weer gaan roken. En wat de geheelonthouding aangaat, denk ik dat sommigen later wel eens gesmokkeld zullen hebben. Het anti-militairisme heeft onder de nakomelingen verschillende dienstweigeraars opgeleverd. Maar het zijn niet allemaal actieve socialisten gebleven." (p. 169, 171)



Amsterdam, Nassauplein, 1931. De onthulling van een standbeeld van Ferdinand Domela Nieuwenhuis, waar een grote schare socialistische arbeiders bij aanwezig was, waaronder vele socialisten uit Friesland.



Ferdinand Domela Nieuwenhuis in 1903 (1846 – 1919)

Domela Nieuwenhuis was predikant, maar nam afstand van de kerk om prediker voor de arbeiders te worden. Dankzij een erfenis was hij financieel onafhankelijk. Veel Friese landarbeiders zagen in hem 'ús ferlosser'. In 1888 werd hij als socialistisch voorman door de kiezers van het kiesdistrict Schoterland (een beperkt aantal mannen) gekozen als hun afgevaardigde in de Tweede Kamer. Zijn stelling voor de landarbeiders was, dat zij hun eigen verlosser moesten zijn. Zelf pleitte hij in zijn blad voor Recht voor Allen, in een tijd dat er wel een grondwet was, maar nog geen kiesrecht voor iedereen en geen gelijk recht voor heer en knecht. Het leek of zijn bakermat in Nijbeets lag, maar hij werd in Amsterdam geboren en werd na zijn theologiestudie Luthers predikant. Zoals zoveel socialistische leiders kwam hij voort uit de gegoede burgerij. In 1879 brak hij met de kerk en via de Sociaal-Democratische Bond kwam hij in 1897 uit bij het sociaal-anarchisme. Deze socialisten waren tegen de 5 K's. Tegen het Kapitaal, dat arbeiders arm hield. Tegen de Kerk, die hen dom hield. Tegen de Koning, die arbeiders ondergeschikt hield. Tegen de Krijgsmacht, waarbij arbeiders tegen elkaar moesten vechten en tegen de Kroeg, waar de drank arbeiders tot alcoholisme verleidde.

8. Inpoldering, ontginning en verkaveling van landbouwgrond

Toen het veen afgegraven was, lag het land niet alleen enige meters lager, maar was in het westelijk deel ook een uitgebreid plassengebied ontstaan, petgaten met legakkers, weerribben, waar nauwelijks tot niet gewoond kon worden. De ververs waren er met de turfexploitatie op vooruit gegaan, maar het algemeen belang was weliswaar gediend met goedkope energie, maar locaal op meer structurele wijze op achterstand geraakt. In de tweede helft van de 19e eeuw zag ook de overheid dat het achterlaten van een veengebied als waterland niet bedoeling kon zijn. De ververs kregen daarom alleen nog een concessie als zij ook tekenden voor het betalen van slikgelden. Het uitgeveende gebied moest weer bewoonbaar worden gemaakt en dat kostte geld. De veenbaas moest slikgeld betalen per vierkante meter gespreide klijn. Klijn was het laagveen dat op de legakker in de bak werd gestort om fijn gestampt te werd, waarna het moest drogen. Bij het afgraven van hoogveen moest betaald worden voor iedere 10 m3 gestoken veen. In de 19e eeuw ging het om relatief lage bedragen, maar in 1927 moest bijvoorbeeld in de Veenpolder van Delfstrahuizen, ten zuidoosten van het Tjeukemeer, door de veenbaas 4 gulden per 100 m2 gespreide klijn en 1.50 gulden per m3 gestoken veen worden betaald. De kadastrale nummers werden nauwkeurig bijgehouden, zodat er op basis van controles de juiste bedragen in rekening konden worden gebracht, verhoogd met rente. Dat geld was nodig om de afgegraven gronden weer bewoonbaar te maken. Bij het laagveen moesten de gebieden ingepolderd worden en daarna in cultuur worden gebracht. Bij het hoogveen moest het afgegraven gebied omgevormd worden tot landbouwgrond, zogenaamde dalgrond.

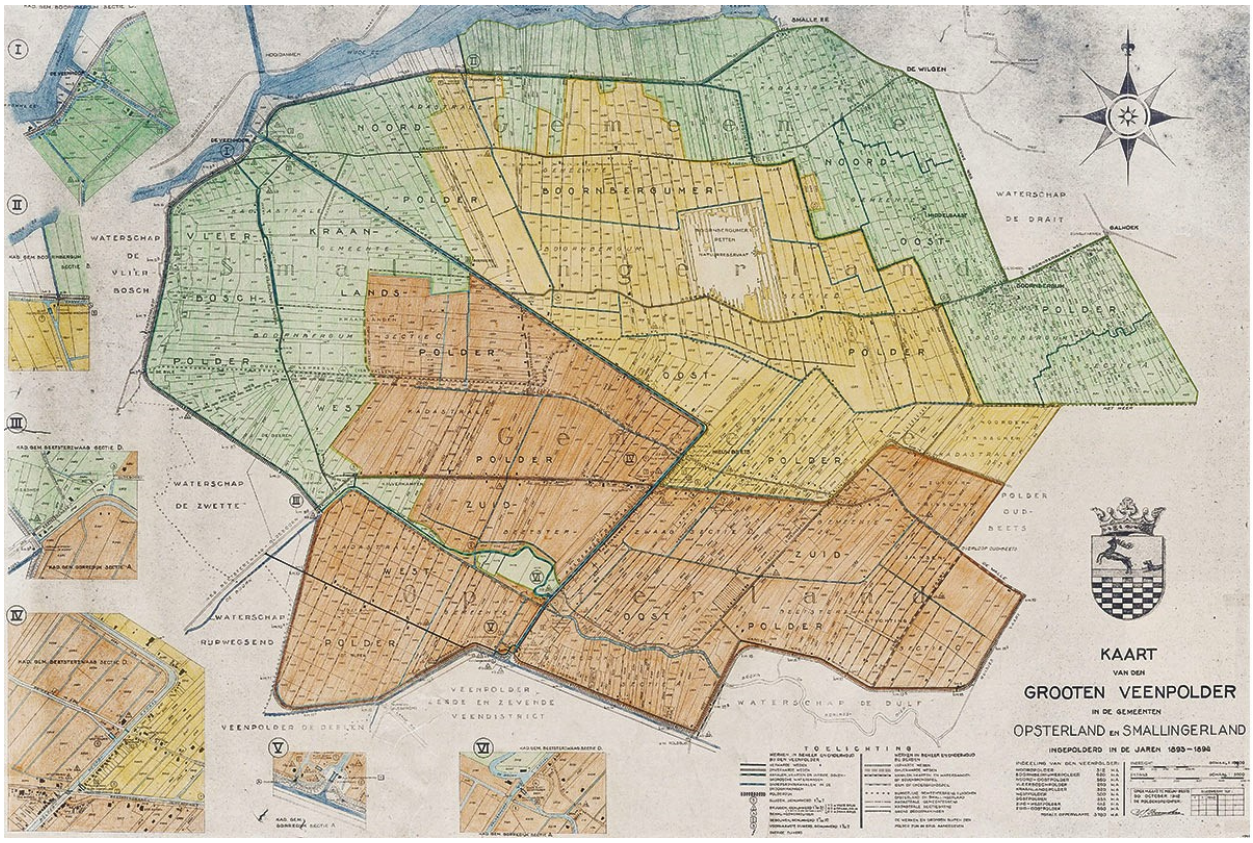
In het begin van de 20e eeuw had de overheid na de landbouwcrisis een groter belang gekregen in het op orde krijgen van het platteland. De regering nam daartoe kennis en technieken m.b.t. grondverbetering over die reeds in Duitsland aanwezig waren. Het nieuwe kennisgebied was praktijkgericht en ging çultuurtechniek' heten. Daarbij werd de plattelandsproblematiek in z'n totaliteit bekeken. Het was niet meer zo dat ergens een kanaal werd gegraven omdat de scheepvaart daar belang bij had. Een eventueel kanaal werd meegenomen in een totaalvisie op het te ontginnen gebied, zodat niet alleen een scheepvaartbelang werd gediend, maar ook het belang van de waterhuishouding en de landbouw. Met de drooglegging van de uitgeveende laagveengebieden kreeg de overheid de mogelijkheid flinke delen van het land opnieuw in te richten. Voor de verhoging van het landbouwrendement was ruilverkaveling een interessante benadering. Dat idee kon in de nieuwe polders veel gemakkelijker gerealiseerd worden dan op bestaand akkerbouwland, waar iedere boer zijn eigen belangen had.

De ontginning en wederopbouw werd een taak voor de in 1888 opgerichte Nederlandsche Heidemaatschappij. Die begon met het ontginnen van woeste gronden in Brabant, in De Peel. De maatschappij was opgericht als vereniging, maar had een breed netwerk opgebouwd met belangrijke beschermheren, waaronder het

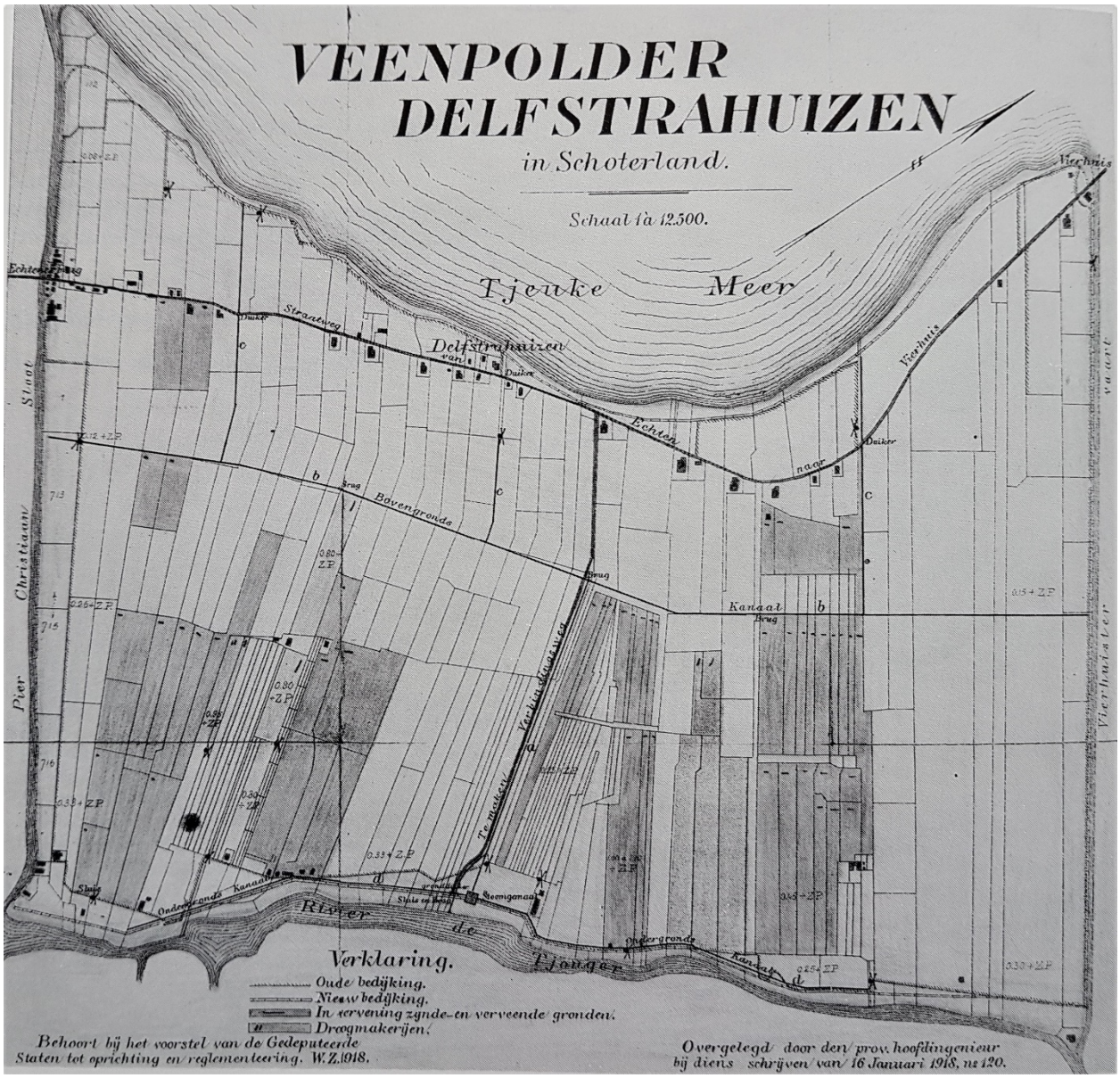


***De Veenpolders**, het gebied tussen het Lage Midden en de drogere gronden in het zuidoosten van Friesland. Van Lemmer via Heerenveen en Wolvega naar Drachten. Oorspronkelijk lagen de Veenpolders boven NAP. Er lag hoogveen, dat zover afgegraven werd, dat het land lager dan NAP kwam te liggen en ingepolderd moest worden om weer bewoonbaar te worden. Het resultaat is een veenontginningslandschap met smalle stroken grond, gescheiden door parallel lopende sloten. Her en der zijn nog petgaten open gebleven zoals bij Boornbergum, de Deelen en de Rottige Meenthe. De voormalige kuststreek van Lemmer via Schoterzijl naar Kuinre is ook interessant vanwege de strijd tegen overstromingen vanuit de Zuiderzee. Linde en Tjonger waren getijdenrivieren. Het laagliggende binnendijkse land werd bij storm tot aan de Driewegsluis bedreigd door overstromingen met zout water. Pas na de afsluiting van de Zuiderzee in 1932 en de aanleg van de Noordoostpolder in 1941 kwam er een einde aan de Linde en de Tjonger als open rivieren die uitmondden in zee. De hoge dijken langs deze riviertjes verloren hun functie en zijn landschappelijk vooral historisch interessant.*

Koninklijk Huis. De doelstelling van de Heidemaatschappij was het rendement van de Nederlandse landbouw te verhogen. Er lag in Nederland nog veel onbenutte grond die met moderne methoden omgezet kon worden tot vruchtbare landbouwgrond. Tot die onbenutte gronden behoorden de uitgestrekte heidevelden, maar ook de onbewoonbare plassengebieden die ontstaan waren door het slagturven. De Heidemaatschappij was een kenniscentrum dat de internationaal beschikbare kennis en technieken, de 'cultuurtechniek', introduceerde bij Nederlandse ontginningsprojecten. Deze vereniging was geen overheidsdienst, maar veel opdrachten die de vereniging uitvoerde, kwamen wel van de overheid. Via de Heidemaatschappij groeide de invloed van de Staat op de landinrichting van Nederland, wat in de liberale 19e eeuw nog overgelaten werd aan het particulier initiatief. Het resultaat was na enkele decennia al zichtbaar in het landschap. De schier eindeloze gebieden die onnut als 'woeste grond' te boek stonden, verminderden met de helft. Sterker nog, natuurliefhebbers als Jac. P. Thijsse, gingen zich zorgen maken en probeerden de laatste stukken natuur aan te kopen, om te voorkomen dat deze zouden verdwijnen. In 1905 richtte Thijsse de Vereniging Natuurmonumenten op.



De grote Veenpolder bij Smallingerland-Opsterland werd van 1893 tot 1894 ingepolderd. Het boerenland in de polders, nu een veenweidegebied, ligt er welvarend bij dankzij deze drooglegging van het uitgegraven laagveengebied, waarna het land bruikbaar gemaakt kon worden voor de landbouw. De witte vlek in het midden is de Boornbergumer Petten. De blauwe haak door het midden is de Nieuwbeetstervaart, het huidige Polderhoofdkanaal, die begint bij De Veenhoop, een haakse bocht maakt bij Nijbeets en uitkomt op de Nieuwe vaart van Gorredijk naar Oldeboorn.



De Veenpolder van Delfstrahuizen, 1918. Deze polder lag tussen het Tjeukemeer en de Tjonger, aan de andere zijden begrensd door de Pier Christiaansloot en de Broersloot, de twee vaarten die de Tjonger verbinden met het Tjeukemeer. In 1922 werd begonnen met de aanleg van de polderkaden, de bermsloten, een kanaal en de bouw van een elektrisch gemaal. Voor de financiering van de drooglegging werd gebruik gemaakt van de pot met slikgeld dat jarenlang was betaald. Eind jaren dertig kwam er schot in het droogleggen van de petgaten die na de vervening waren ontstaan.

Na afloop van de inpoldering was er voor veel arbeiders geen werk meer. Velen vonden nieuw werk in de Noordoostpolder die ingericht moest worden.

Na het uitvenen van dit gebied ontstond er aan het einde van de 19e eeuw eveneens werkeloosheid onder de veenarbeiders. Een aantal van hen trok toen naar de havenstad De Lemmer, waar ze in dienst konden treden bij de grote vishandelaren Sterk en De Rook, die vanaf 1883 een eigen visserijtak gingen organiseren.

Grasland



Grote delen van Friesland bestaan al eeuwen uit grasland. De laatste decennia worden die landerijen ook wel eens veranderd in maïsvelden, maar er blijft gelukkig veel grasland over. Ook dat grasland is historisch in ontwikkeling. Wie met de boot door Friesland vaart, ziet tegenwoordig een industrieel grasland, dat doelgericht ontworpen en gecreëerd is om de boer een zo hoog mogelijk rendement te leveren. Het grondwaterpeil wordt kunstmatig laag gehouden, het land zelf is geëgaliseerd, zodat het gras snel gemaaid en verwerkt kan worden met behulp van grote machines. Bovendien is er met kunstmest, met onkruidbestrijding en door het gebruik van Engels raaigras voor gezorgd dat er alleen maar gras groeit en niet wat anders. Raaigras is eiwitrijk en heeft de eigenschap andere planten weg te drukken, zodat alleen het raaigras overblijft. Velen vinden die egaal groene vlakten mooi om te zien, maar oorspronkelijk is het niet. Op de foto vaart het SKS-skûtsje van Johannes Meeter uit Huizum door de Tijnje tussen de Peanster Ee en het Pikmeer bij Grouw. Op de voorgrond zien we het pas gemaaide gras zoals je tot in de vijftiger jaren regelmatig zag. Lang gras dat aan sprieten gaat bloeien. Geen raaigras, maar gras waar ook andere planten tussen zitten. Niet zo mooi als de weilanden in natuurgebieden met boterbloemen, pinksterbloemen, orchideeën, dotters en bloeiende zuring, maar wel anders dan strak groen. In de 19e eeuw zag het boerenland er in Friesland totaal anders uit. De opbrengst voor de boer was echter veel geringer. In de tweede helft van de 19e eeuw kwam er oog voor een structurele rendementsverbetering bij de landbouw. De natte weilanden zouden bijvoorbeeld beter gedraineerd moeten worden. Dat deden de boeren in de 19e eeuw door het grasland te 'begruppelen'.

Regelmatig zie je vanaf het water nog weilanden die niet geëgaliseerd en gedraineerd zijn, maar grasland dat iets bol ligt en doorsneden wordt door greppels ('gruppels') die voor de afwatering zorgen. Daarmee werd de opbrengst van het land verhoogd. De moderne weilanden zijn dus niet iets nieuws uit onze tijd, maar een eigentijdse voortzetting van een proces dat in de 19e eeuw is opgestart. De boeren werden in die jaren ook geadviseerd over de aanleg van de gruppels. Daarbij was het essentieel de gruppels steeds even ver uit elkaar aan te brengen, zodat tussen de gruppels akkers ontstonden die zo efficiënt mogelijk bewerkt konden worden. De beste maat voor de breedte van de iets bol lopende akkers was 12.5 meter. Daar ging 1 meter van af voor de gruppel, zodat er 11.5 meter overbleef. Twee maaiers konden naast elkaar met de zeis precies een breedte van 11.5 meter bestrijken. Maaiers en hooiers verloren door deze standaardisatie geen tijd bij ongemakkelijke hoeken en stroken die buiten hun bereik vielen. Ze konden in paren als een machine aan de slag. Klagen dat de moderne landbouw het landschap vernietigt, is begrijpelijk, maar niet terecht. De tijd heeft nooit stilgestaan. Al bijna 200 jaren wordt geprobeerd het boerenland meer winstgevend te maken. Dat is niets nieuws.

Ontginnen van afgegraven hoogveen

Het geschikt maken van afgegraven hoogveen voor de landbouw was een bekend proces voor verveners en boeren. De bovenste laag bonkaarde, die aanvankelijk opzij werd gelegd, moest vermengd worden met de zandlaag onder het veen, waarna de ‘dalgrond’ die daardoor ontstond een redelijk goede basis was voor de landbouw. Toch werd die techniek maar op bescheiden schaal toegepast, wegens een tekort aan mest. De dalgrond moest namelijk wel veredeld worden met dierlijke mest en die mest was maar beperkt voorhanden en daarnaast duur om te kopen. Dat probleem werd met de rationele aanpak van de Heidemaatschappij opgelost. De oplossing lag in de toepassing van kunstmest, een uitvinding van de Duitse chemicus Fritz Haber (1868-1934). Met moderne technische middelen, grote grondbewerkingsmachines, werd het tempo van de ontginning opgevoerd. De bodem werd niet langer omgeploegd met een span paarden, maar met een reusachtige stoomploeg die heel wat meer mans was. De dalgrond kon vervolgens bemest worden met de ruim beschikbare kunstmest. Bekend werden de Chilisalpeter, de kalizouten, fosfaten, stikstof en magnesium. Geleverd als korrels die gemakkelijk over het land verspreid konden worden.
De onvruchtbare zandvlaktes die bij wind voor de gevreesde zandverstuivingen konden leiden, werden getemd door er dennenbossen op te planten. De zandvlakte werd kleiner en de bossen hielden het eventuele stuifzand tegen. Die aanplant van bossen was het werk van Staatsbosbeheer, ingesteld in 1899 om woeste grond te ontginnen en bossen te planten, maar die zich uiteindelijk ontwikkelde tot een soort van natuurbeschermingsorganisatie. Daarmee speelde de regering in op de publieke opinie die zich positief ontwikkelde voor het behoud van natuur. Dat laatste was niet langer alleen een zaak van particuliere organisaties als Natuurmonumenten, maar werd ook actief aangepakt door de staat zelf, die het belang van natuurbehoud in was gaan zien.





Het maaien van een begruppeld grasland met twee maaiers in span. Schilderij Ids Wiersma, 1930

It Fryske Gea

De ontginningen en ruilverkavelingen werden in de 20e eeuw zo doortastend uitgevoerd, dat niet alleen Jac. P. Thijsse zich zorgen maakte. Ook in de provincie Friesland zag men het gevaar dat de laatste stukken mooie natuur opgeofferd zouden worden aan de drang om 'onnutte' gronden productief te maken voor de landbouw. Tamelijk laat, pas in 1930, werd specifiek voor de provincie Friesland It Fryske Gea opgericht. Een vereniging voor bescherming van de natuur in Friesland. Voor Zuidoost Friesland beheert deze vereniging bijvoorbeeld de Lindevallei bij Wolvega, het Mandeveld bij Bakkeveen en het Meulebos bij Oldeberkoop. Verder het Kobbeland bij Goëngahuizen, de heide Hulstreed bij Jubbega, het Lindebos en de Delleboersterherne bij Oldeberkoop. De Kraanlanden bij de Veenhoop, de Tjongervallei bij Donkerbroek, de Lippenhuisterheide bij Lippenhuizen en de Schaapsdobbe bij Elsloo.



Boven: Het Meulebos bij Oldeberkoop. Onder: de Petgaten bij De Veenhoop. It Fryske Gea.





Bakkeveen, schaapherder op de hei achter kampeerboerderij de Harmsdobbe



Schaapskudden op de holle weg van het Mandeveld ten oosten van Bakkeveen



Elsloo, de Schoapedobbe. Een natuurmonument van It Fryske Gea.



Moderne veenpolder, veenweidelandschap met een monocultuur van raaigras, ten koste van de natuur.

9. Landschapsstructuren als resultante

Anders dan in het westelijk en noordelijk deel van Friesland, bestaat de bodem in Zuidoost-Friesland aan de oppervlakte vooral uit zand. Onder en in dat zand zijn ook ruggen van keileem te vinden en resten van veengrond. Langs de riviertjes zijn kleiafzettingen. Maar van de dikke laag veen die eeuwenlang over het zand lag, is weinig meer te zien. Dat veen begon in het westen als vrij dunne laag, één tot twee meter dik, om meer naar het oosten wel zes meter dik te kunnen worden. Nog verder naar het oosten, in de provincie Drenthe, en dan vooral in de zuidoosthoek bij Emmen, kwamen veenlagen tot tien meter dikte voor. Veen was eeuwen lang in Nederland vrijwel de enige bron van energie om gebouwen te verwarmen, ovens te stoken, en thuis mee te koken. Het veen lag naast de deur, het was goedkoop en was een prima warmtebron. Dat veen werd dus afgegraven, overigens wel tot verbazing van buitenlandse waarnemers, toeristen, die niet konden begrijpen dat een landje dat streed tegen het water, tegelijkertijd het hoger gelegen land afgroef en onder water zette. Die geschiedenis van de vervening is bepalend geworden voor de geschiedenis van het landschap. Een landschap dat door mensen is gemaakt, maar niet naar willekeur. Om het veen van het land te kunnen exploiteren, moest noodzakelijk rekening worden gehouden met geologische kenmerken van de bodem. Hoe is het verloop van de deklaag van zand onder het veen, hoe stroomt het water, waar liggen leemruggen die het water tegenhouden en de baggelturf minder waard maakten? Tot het landschap behoort niet alleen de 'natuur', maar natuurlijk ook de 'cultuur' van de mens, de wijze waarop de mens de natuur veranderd en bebouwd heeft. Ons landschap is overal een cultuurlandschap. Bij alles wat we zien, is ook de menselijke hand uit het verleden zichtbaar of herkenbaar.

Het is nauwelijks mogelijk een goede voorstelling te maken van het landschap in Zuidoost-Friesland zoals dat was voordat er mensen waren. Lange tijd ging de verandering van het landschap vanaf de middeleeuwen, dus na 1500, ook geleidelijk en relatief langzaam. Ook de zo ingrijpende vervening schoot in die jaren maar langzaam op. Ieder jaar een paar honderd meter verder naar het oosten. De compagnieën die de vaarten aanlegden startten in de 16e eeuw en pas aan het begin van de 20e eeuw bereikten de Drachtstervaart en de Opsterlandse Compagnonsvaart de oostelijke grens met Drenthe en was het meeste veen in deze streek verdwenen. De Drachtstervaart heette overigens maar 6 kilometer zo en daarna was het de Langewijk, de Ureterpster vaart, de Frieschepalenvaart, de Bakkeveenstervaart, de Haulerwijkstervaart, Kromme Elleboogsvaart, het Veenhuizerkanaal, de Kolonievaart en het Norgerkanaal.

Heel belangrijk voor het landschap zijn de waterwegen geweest. In eerste instantie de riviertjes die het water van het hoger gelegen oostelijk deel afvoerden naar het lager gelegen westelijk deel van Friesland. Het Koningsdiep, de Tjonger en de Linde. Alle drie zijn ze gekanaliseerd, wat in de 19e eeuw gezien werd als vorm van vooruitgang en waar we nu anders naar kijken. Het waren meanderende stromen en het werden

kanaalachtige beken voorzien van sluizen. Weliswaar werd de bevaarbaarheid verbeterd, maar dat was slechts een tijdelijk belang. Een halve eeuw later kwam er geen vrachtschip meer door, want de scheepvaart had zich zo ontwikkeld, dat ze alleen nog voer met grote schepen over brede en diepe kanalen en rivieren. De kanalisatie van deze drie riviertjes wordt daarom nu als verarming gezien van natuurwaarden.

Kenmerkend voor Zuidoost-Friesland is de opbouw van het landschap van zuidwest naar noordoost. De riviertjes volgend. Het in cultuur brengen van het land ging tegen de stroom op, van laag naar hoog. Het water bracht economische mogelijkheden en gewoond kon er worden op de zandruggen die parallel liepen aan de waterstromen. De verkavelingen werden uitgevoerd dwars op de stroomdalen, waardoor parallelle structuren ontstonden. Vooral op de drogere gronden ontstond door kleinschalige ontginning een 'kamertjeslandschap' van kleine percelen, omzoomd door sloten en rijen elzen, berken en eikenboompjes. Dergelijk akkermaalshout is bepalend voor het landschapsbeeld in de Friese Wouden. Het is duidelijk te onderscheiden van de veenpolders in het westen en de restanten van hoogveen en zandverstuivingen in het oosten van deze streek.



'Kamertjeslandschap' bij Zwaagwesteinde, door de houtwallen en singels om de percelen.

De Veenpolders

Jarenlang dachten de boeren, en zij niet alleen, dat het gunstig was als laaggelegen grasland af en toe onder water kwam te staan. Het laagje slib dat dan op het land achterbleef, zou het land vruchtbaarder maken. Helaas, het was een misverstand. Door de slechte waterbeheersing van de Friese boezem waren overstromingen in het Lage Midden en de veenpolders ten zuidoosten daarvan heel normaal in het winterseizoen. Op de hogere gronden in Zuidoost-Friesland was er vooral sprake van overstromingen langs de oevers van beken als het Koningsdiep. Al dat water hielp het gewas niet. Het gras begon in het voorjaar gewoon later te groeien en voor de boeren was het natte land moeilijk toegankelijk. Toen na de Tweede Wereldoorlog de overheid opnieuw het accent legde op ruilverkaveling en herinrichting van het boerenland, kon meteen ook de slechte afwatering en de tekortschietende waterbeheersing aangepakt worden. De boeren zelf zaten daar lang niet altijd op te wachten. Zij waren gewend aan de situatie zoals die nu eenmaal was. De regering wilde echter een rendementsverhoging in de landbouw om de voedselvoorziening in Nederland veilig te stellen. In de Veenpolders werd vanaf 1950 de verkaveling en de waterbeheersing met nieuwe energie aangepakt. De versnippering van het boerenland werd omgezet in een nieuwe opzet waarbij flinke landerijen direct om de boerderij waren gelegen, de afwatering van de polders werd versterkt met nieuwe gemalen en natuurlijk moesten de boerenbedrijven over de weg goed bereikbaar zijn. Die voortgaande ruilverkavelingen en verdere aanpassingen van het gebied zijn daarna niet meer gestopt. Ze gaan door tot op de dag van vandaag, maar wel zijn er de laatste decennia steeds meer grenzen aan gesteld uit bijvoorbeeld natuuroverwegingen. Het boerenbelang is bijvoorbeeld om het grondwaterpeil zeer laag te houden, zodat het land steeds met zware landbouwmachines bereden kan worden. Een laag grondwaterpeil heeft echter grote gevolgen voor de natuurlijke omgeving. Het zuigt het water weg bij natuurgebieden en maakt het natuurlijk milieu voor veel planten en dieren die op het boerenland voorkwamen onaantrekkelijk. Bovendien zorgt de lage grondwaterstand voor aantasting van de houten funderingspalen van woningen in het veengebied.

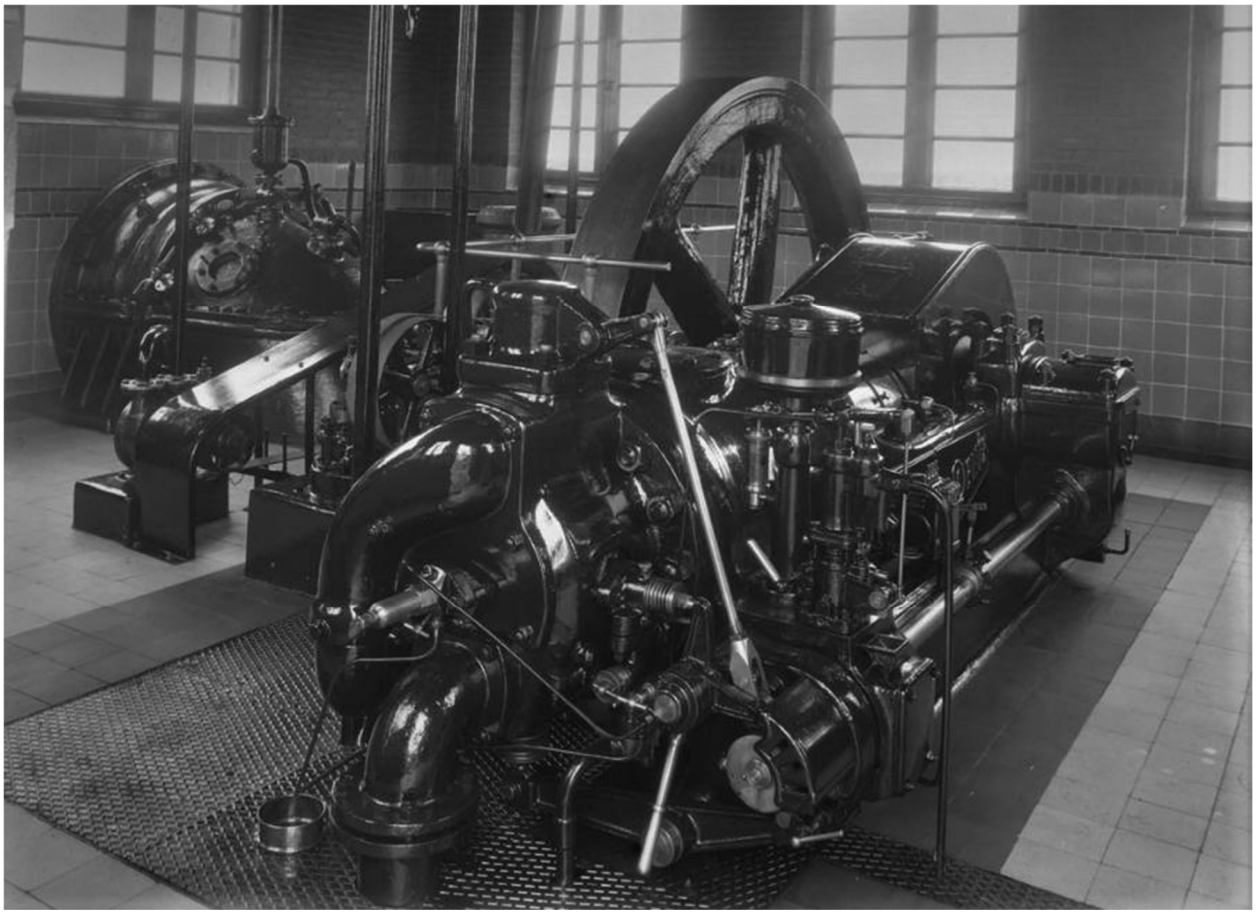
Om de oorspronkelijke natuurwaarden van de Veenpolders niet geheel verloren te laten gaan, heeft de natuurbeschermingsvereniging It Fryske Gea diverse gebieden aangekocht. Bijvoorbeeld bij de grote Veenpolder van Opsterland/Smallingerland bij Nijbeets, Boornbergum, De Veenhoop.
Overigens werd het ook bij de politiek verantwoordelijken duidelijk, dat de verkavelingen niet onbeperkt door konden gaan ten koste van de landschappelijke waarden en de natuurwaarden. De laatste decennia werden verkavelingen alleen nog toegestaan als er ook gewerkt werd aan behoud van natuurwaarden. Als er bijvoorbeeld houtwallen werden aangelegd en andere beplanting. Als er gebieden met bijzondere natuurwaarden, zoals bijvoorbeeld de Rottige Meenthe, de Deelen bij Oldeboorn of de Kraanlanden bij De Veenhoop niet alleen behouden bleven, maar ook geoptimaliseerd werden.

Door de voortgaande verkavelingen en ontginningen is het landschap van De Veenpolders in honderd jaar tijd grondig veranderd. Wellicht niet zo zichtbaar voor de automobilist die er langs rijdt, maar wel voor de bewoners van het gebied. De bevolking in de dorpen nam toe in dit historisch dun bevolkte gebied en alleen dat al bracht een sfeerverandering teweeg. Het was namelijk niet zo, dat de bewoners van de Veenpolders al die tijd zaten te wachten op overheidsinitiatieven om eindelijk eens verbetering in hun situatie te krijgen. De overheid had zelf het initiatief genomen om het rendement van deze landbouwgrond te verhogen, De bewoners kenden de situatie niet anders dan dat die altijd in hun beleving was geweest en hadden daar in grote lijnen vrede mee. Niet iedereen stond dan ook te juichen bij de ontginningen en verkavelingen waartoe de overheid hun dwong. Zelfs de toepassing van kunstmest om veel meer grond te kunnen verrijken dan mogelijk was met de weinige dierlijke mest waarover men beschikte, werd met argusogen bekeken. Men leefde over het algemeen sober en eenvoudig en had daar vrede mee. De snelle verandering van de leefomgeving betekende voor de bewoners, dat hun wat statische beeld van de wereld doorbroken werd en zij zich thuis moesten gaan voelen in een wereld van verandering. Een wereld van productieverhoging in de landbouw. Een wereld waarin de mens in staat is zijn leefomgeving te veranderen om zijn doelen te realiseren.

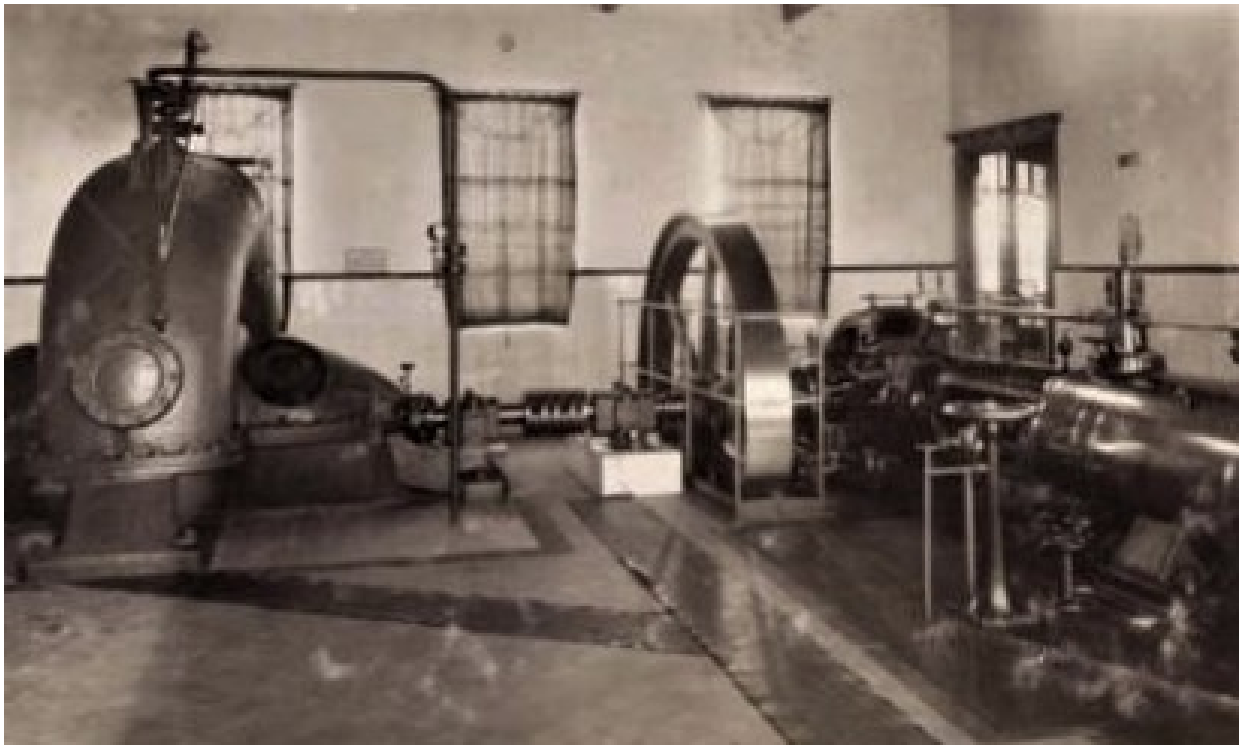
Polders behoren tot ons cultureel erfgoed. Ze zijn door ons gemaakt om het land leefbaar te maken en te houden. Polders zijn in die zin geen natuur, maar we ervaren ze wel als natuur. Als we uitgaan van het uitgangspunt dat de natuur een gebied is, waar de mens niet op een of andere wijze heeft ingegrepen, dan kent Nederland geen natuur. Dat is echter geen reden om het woord natuur niet te gebruiken. Wij kunnen ons polderlandschap zonder probleem als ‘natuur’ ervaren, hoewel het een cultuurlandschap is.



De Grote Veenpolder bij Smallingerland/Opsterland: Nijbeets, het Zuidergemaal



Stork schroefpomp met dieselaandrijving van het Zuidergemaal van de Grote Veenpolder, 1927.



Centrifugaalpomp met stoomaandrijving bij van het stoomgemaal bij de veenpolder van Echten, 1913



Haskerveenpolder. Het resultaat van moderne, toegepaste cultuurtechniek. (Foto: Siebe Swart)



De polder bij De Hemrik aan de Opsterlandse Compagnonsvaart.

‘Boerenspultsjes’

Kenmerkend voor het landschap van Zuidoost-Friesland zijn niet in de eerste plaats grote stelpboerderijen of boerderijen van het kop-hals-romptype. Nee, kenmerkend zijn de kleine boerderijtjes, de ‘boerenspultsjes’, die ontstonden aan het einde van de periode van vervening. Veel veenarbeiders hadden zich toen permanent gevestigd langs de turfvaarten en probeerden een bestaan op te bouwen als (keuter)boer. Achter hun huisje aan de vaart bezaten zij een lapje grond en daarmee probeerden ze een bestaan op te bouwen. Met één of twee koeien, met wat schapen, een geit, konijnen, kippen en daarnaast natuurlijk een tuin voor groente en wat fruitbomen. Zij leefden eenvoudig, maar waren vrijwel zelfvoorzienend. Alleen het brood haalden ze van de bakker, maar dat was het dan. Als ze wat goed hadden geboerd, konden ze uitbreiden. Met de komst van de zuivelfabrieken werd het aantrekkelijk om wat meer vee te houden en met gebruik van kunstmest waren ze in staat een wat groter stukje land vruchtbaar te maken. Zo werden het zandboeren op een gemengd bedrijfje of werden ze veeboeren.



Een ‘wâldspultsje’ uit de 19e eeuw

Tijdens de Eerste Wereldoorlog waarin Nederland neutraal bleef, ontstond er wel een probleem met de voedselvoorziening, omdat de internationale handel stilviel. Toen in 1916 zich ook nog eens een Zuiderzeeramp voltrok waarbij Waterland bij Amsterdam overstroomde en het zoute Zuiderzeewater zelfs Amersfoort bereikte, besloot de regering de Zuiderzee na 60 jaren van discussie af te sluiten en gedeeltelijk in te polderen. Die polders waren nodig voor de voedselvoorziening. Het zelfde beleid van

uitbreiding en verbetering van de voedselproductie leidde onder meer in Zuidoost-Friesland voor een actiever overheidsbeleid om de landbouwgebieden te verbeteren, zodat de boeren een hoger rendement konden bereiken. Vooral in de dertiger jaren vertaalde zich dat in verdere ontginning van woeste grond, in het droogleggen van natte gebieden en het verbeteren van de landbouwgrond in de veenpolders. De in 1924 opgerichte NV Ontginningsmaatschappij De Drie Provinciën was in Friesland actief om dit beleid in praktijk te brengen. Op de arme landbouwgebieden werden werkloze arbeiders ingezet om grond die weinig opbracht te verbeteren en te veranderen in goede landbouwgrond. Daarbij werden tevens eenvoudige, maar doelmatig ingerichte boerderijen gebouwd waar boeren op de nieuwe cultuurgrond hun bedrijf konden uitoefenen. De boerderijen werden nog ontworpen in de traditionele stijl, maar waren een duidelijke verbetering vergeleken met de boerderijtjes die in deze streken ontstaan waren na de vervening.



Drachten. De boerderij is genoemd naar Jhr. Mr. Ch. C.M. Ruys de Beerenbrouck, die van 1929 tot 1933 zijn derde kabinet leidde (de eerste twee regeringen leidde hij tussen 1918 en 1925).

Als minister van landbouw verleende hij de subsidies voor de ontginning van de Veenhoopster petgaten tot landbouwgronden en de bouw van drie boerderijen aan de Drachtster Heawei. De stelpboerderij is in 1930 gebouwd in dezelfde stijl als de Mr. J.B. Kan Hoeve en de Mr. M. Slingenbergh Hoeve, eveneens in opdracht van de N.V. Ontginningsmaatschappij De Drie Provinciën, als werkverschaffingsproject ter bestrijding van de grote werkloosheid. (Bron: Smelne's Erfskip)

Ontginningsboerderijen zoals langs de Drachtster Heawei (tussen de Wilgen en de Veenhoop) zijn gebouwd in het kader van een verbeterproject van de landbouw in de veenpolder zijn een mooi voorbeeld hoe de overheid zijn invloed uitbreidde naar wat altijd het autonome terrein was van zelfstandige boeren.

In de Stellingwerven was een andere bouwstijl bij boerderijen gebruikelijk dan in de Friese Wouden. In de Stellingwerven heerste een traditie van het hallenhuis, van langgerekte boerderijen, laag en breed, onder één lang dak. Het middendeel was ingericht als potstal voor het vee. Het vee stond daarbij op stro en de mest werd daarin opgenomen, waarna er weer een laagje stro werd toegevoegd. De koeien kwamen in de loop van de winter dus steeds hoger te staan. De potstal was in deze streek belangrijk als voorziening om zoveel mogelijk mest te verzamelen om het land voldoende te kunnen bemesten. Anders dan bij de andere Friese boerderijen, die een grupstal hadden, bevonden zich in het middendeel, dus aan de zijkant, brede deuren. Bij de Friese stelpboerderijen zijn de deuren aan de achterkant van de stal.



Ooststellingwerf. Hallenhuis met de karakteristieke staldeuren in de zijbeuk. Boerderijen met een potstal hadden deze staldeuren om de mest gemakkelijk naar buiten te kunnen rijden. Ruim honderd jaar geleden kwamen in de Stellingwerven de potstallen nog veelvuldig voor. De pot was een verdiepte stal, een gat van ruim een meter diep, waarin het vee op de eigen mest kwam te staan. Naarmate de mestbult groeide, stegen de koeien mee omhoog. De mest werd wat afgedekt met stro of heide die door het vee in de mest werd getrapt. De koeien kwamen uiteraard onder de mest te zitten, waardoor het melken van het vee tot onhygiënische toestanden leidde. Ook was het er aardedonker. Twee keer per jaar werd de stal uitgemest en werd de mest door de zijdeuren naar buiten gereden. Om zoveel mogelijk mest te krijgen, hielden veel boeren het vee zo lang mogelijk op stal.
Overigens was de Friese grupstal niet veel beter. Daar stonden de dieren naast elkaar met de kop naar de muur en de grup centraal. Beter was de Hollandse grupstal, waarbij de dieren met de kop naar het midden en de staart naar de muur stonden, waar de grup was.



Voorbeeld van een 'Saksische boerderij' of het hallenhuis, zoals voorkwam in de Stellingwerven.

Toen de behoefte aan dierlijke mest afnam door het beschikbaar komen van de kunstmest, verdween geleidelijk ook de Saksische boerderij met de potstal en werden nieuwe boerderijen ook in de Stellingwerven opgezet volgens een standaardpatroon. Die tendentie te bouwen volgens rationele denkbeelden van efficiëncy heeft ertoe geleid dat in heel Nederland de regionale verschillen in architectuur tussen boerderijen verdwenen zijn. Tegenwoordig bestaat iedere boerderij uit een bungalow met daarnaast het type schuren of stallen dat nodig is om zo optimaal mogelijk te kunnen boeren voor een bepaald soort producten. Een boer produceert niet langer voor de locale of de regionale markt, maar voor de mondiale markt. Voor de export, volgens standaarden die de wereldhandel vereist. Uniform volgens de laatste wetenschappelijke inzichten op landbouwgebied. Dat kan gewoon in De Veenpolders van Friesland. In die zin is er dus veel veranderd en in zekere zin ook verbeterd.

Natuurwaarden in Zuidoost Friesland

Zuidoost-Friesland onderscheidt zich landschappelijk door een grote variëteit aan landschappen op een relatief klein oppervlak. De differentiatie komt de laatste decennia toenemend onder druk te staan, doordat 'het moderne leven' een vanzelfsprekende uniformering met zich meebrengt. Oude landschapsstructuren gaan verloren door de aanleg of uitbreiding van (auto)wegen. Oude waterwegen worden gedempt en de economische ontwikkeling rond de grotere steden, zeker langs de A 7 bij Heerenveen en Drachten, vernietigt grote delen van het oude landschap en maakt het belangrijk om zuinig te zijn op die streken waar de geschiedenis van een gebied nog wel zichtbaar is. Er zijn tal van natuurwaarden te onderscheiden, waarvan we een aantal in de schijnwerper zetten.

Essenlandschappen in Ooststellingwerf

De Rikkinge Es bij Oosterwolde ligt opvallend hoger dan het omringende landschap. Het ligt op een zandrug uit de voorlaatste ijstijd. In Drenthe komen essen veel voor maar in Friesland alleen op de oostelijke zandgronden. Het gebied was gedurende honderden jaren afwisselend in gebruik als bos en bouwland. Vroeger behoorde het tot het landerijencomplex Rikkingehof. Uit oude aktes blijkt dat dit bezit in 1628 uiteen is gevallen door verkoop van diverse percelen. Tot in de jaren zestig stonden er zes keuterboerderijtjes. (Bron: It Fryske Gea)



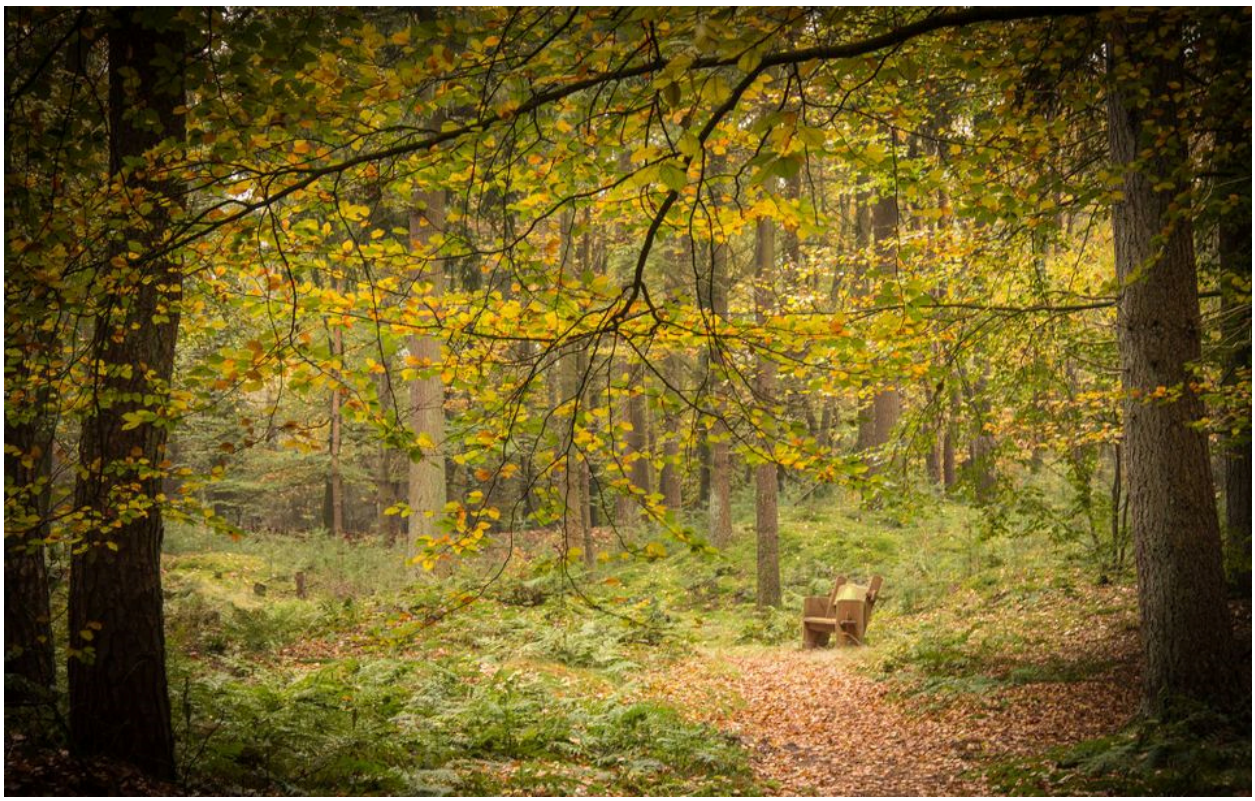
De Rikkinge Es bij Oosterwolde, sinds 2018 een natuurmonument van It Fryske Gea.



Hoger gelegen essen door jarenlange ophoging van de akker met potstalmest.

Landgoederen

Ook in Zuidoost-Friesland zijn landgoederen. Grote buitenhuizen, vaak verbonden met een bosrijk gebied, een wandelbos, of ander natuurbezit. In veel gevallen gaat het om eigendommen van grootgrondbezitters die ook betrokken waren bij de vervening.



Bossen bij Olterterp en Beetsterzwaag, die eigendom zijn van plaatselijke adel.



Bijvoorbeeld de bossen bij Olterterp zijn minder oud dan je zou verwachten en aangelegd als bos voor de adel om te wandelen en te jagen, maar vooral eenvoudig bedoeld als productiebos. Het bosgebied moest ook iets opbrengen. Sinds de eigenaren van deze bossen met overheidssubsidie ondersteund worden om het bos goed te onderhouden, geldt voor hun de verplichting om het vrij toegankelijk te laten zijn voor recreanten.

Bos, heide en zandverstuivingen, vaak beheerd door Staatsbosbeheer.



Appelscha, het Aekingerzand



Of als natuurgebied beschermd door It Fryske Gea



Bakkeveen, vennetje naast zandduinen



Veenpolders en hoogveenontginningen



De Grote Veenpolder bij De Veenhoop met de gerestaureerde Amerikaanse windmolen.



De Centrale As, de autoweg van Bergum via Drachten naar Donkerbroek door een veenweidegebied.

Ontgonnen hoogveen: coulissenlandschap in de Wouden





Laagveengebieden, petgaten met legakkers



Rottige Meenthe. Links de veenpolders en centraal de petgaten met legakkers.



Hoogveenmoerassen



Het Fochtloërveen op de grens met Drenthe



Beekdalen

In Zuidoost-Friesland zijn drie beekdalen landschapsbepalend: het dal van de Tjonger, dat van de Linde en in het noorden dat van het Koningsdiep.



Kaart van Stellingwerf, 1682. In het noorden begrensd door de meanderende Tjonger en zuidelijker de al even meanderende Linde. Twee riviertjes die bij Kuinre samenkomen en in de Zuiderzee stromen. Op beperkte schaal is er in de 17e eeuw sprake van vervening in Weststellingwerf. De Helomavaart als verbinding tussen de Linde en de Tjonger werd honderd jaar later gegraven.



De Grietenije van Opsterland in 1698. De meanderende beek die centraal van oost naar west stroomt, is het Koningsdiep dat van Bakkeveen via Beetsterzwaag naar Oldeboorn stroomt.

Twee riviertjes stromen van het Drentse plateau hellingafwaarts, de Tjonger en de Linde, naar een meer, het Aelmere, dat later de veel grotere Zuiderzee is gaan heten. Het derde riviertje, het Koningsdiep, ontspringt bij Bakkeveen en stroomt als Boorn via Oldeboorn naar Irnsum en van daar naar de voormalige Middelzee.

In de 19e eeuw hield men om voor die tijd moverende redenen van het normaliseren en kanaliseren van rivieren en beken. Dat beleid ging overigens door tot ver in de 20e eeuw. Allerlei natuurlijke stromen werden ontdaan van hun meanders en voorzien van dijken, zodat ze bij sterke regenval niet zouden overstromen. Op dit moment wordt heel anders naar de functie van deze natuurlijke beken en riviertjes gekeken. Voor de scheepvaart zijn ze niet meer belangrijk en meestal onbruikbaar geworden, terwijl de kanalisatie voor de waterbeheersing leidt tot een te snelle waterafvoer. Het hogere land verdroogt en het lager gelegen land wordt verrast door de snelle afvoer van het water. Tegenwoordig wordt daarom gepleit voor het weer herstellen van de natuurlijke waterloop van dergelijke riviertjes op die plaatsen waar dat mogelijk is. Het water wordt dan beter vastgehouden, terwijl de oorspronkelijke natuurwaarden, die door de kanalisatie verloren zijn gegaan, zich weer zullen herstellen. Het stroomgebied van de Linde is al geruime tijd onderdeel van herstelplannen, maar ook voor het wat saaie Tjongerkanaal bestaan plannen om ten zuidwesten van Heerenveen dit water weer een meer natuurlijk verloop te geven. Ten westen van de Helomavaart /Pier Christiaansloot werd de Tjonger niet gekanaliseerd. Daar verbreedt de stroom zich even bij Langelille om uiteindelijk te eindigen bij het Schoterzijl. Het stroomdal van het Koningsdiep is al jaren een natuurgebied waar gewerkt wordt aan herstel van de oorspronkelijke natuurwaarden, waardoor dit beekdal landschappelijk zeer aantrekkelijk en gevarieerd is.



Nieuwehorne, Sluis 1 in het Tjongerkanaal.

De Tjongervallei



Het Tjongerkanaal bij het Brandemeer



Het Tjongerkanaal op de topografische kaart uit 1927. De oorspronkelijk vrolijk meanderende rivier de Tjonger is nog enigszins ingetekend. De kanalisatie loopt tot Oosterwolde

De Lindevallei





De Linde bij De Blesse

De Linde en de Tjonger zijn in de 19e eeuw wat beter bevaarbaar gemaakt door deze riviertjes te kanaliseren. Van de meanderende Tjonger, die ontspringt bij Veenhuizen, is weinig overgebleven. Tussen 1886 en 1888 is van het riviertje een kanaal gemaakt met drie sluizen. De Lindevallei ligt direct ten zuiden van Wolvega op de grens van Friesland met Overijssel. Dit riviertje is gekanaliseerd tussen 1922 en 1927, waarbij veel natuurwaarden verloren gingen. Vanaf 1940 heeft It Fryske Gea delen aangekocht en weer hersteld.

Beekdal het Koningsdiep



Het Koningsdiep achter Olterterp



Het beekdal van het Koningsdiep.

Het Koningsdiep (het 'Ouddiep') is een riviertje dat stroomt van Bakkeveen naar Beetsterzwaag, Oldeboorn (daar de Boorn geheten) en Irnsum richting de vroegere Middelzee. Langs de hoge oevers van de beek was rond Beetsterzwaag al vroeg sprake van bewoning. De laagst gelegen weilanden, de mersken, werden niet in cultuur gebracht, maar waren gemeenschappelijk weiland voor het vee.



De Lippenhuisterheide, aan de zuidoever van het Koningsdiep bij Olterterp.



Beetsterzwaag, Van Oordt's Mersken (laaggelegen weiden) langs het Koningsdiep bij de snelweg A7

10. Versnelling van het leven

De 19e eeuw is de periode waarin de basis is gelegd voor de moderne tijd waarin wij leven. Op alle gebied, economisch door de Industriële Revolutie die in Friesland overigens vertraagd doordrong vanwege de overheersing van de landbouw, maar zeker ook door de komst van nieuwe mogelijkheden zich te verplaatsen. De tweede helft van de 19e eeuw was de stoomtrein een wonder van techniek. Door sommigen met vrees bekeken, maar uiteindelijk ongelofelijk snel als vervoersmiddel geïntroduceerd. Daartoe werden met man en macht spoorlijnen aangelegd tussen de belangrijkste steden in een tempo dat tegenwoordig niet meer gehaald wordt. Na de trein verscheen het automobiel op het toneel. In 1885 bracht Karl Benz een soort koets uit die voorzien was van een benzinemotor, ontworpen door Gottfried Daimler. De eerste automobiel was een feit. Vanaf 1908 verschenen er vaker auto's op de weg, toen Henri Ford de T-Ford uitbracht, waarvan er na 1913 duizend per dag van de lopendeband rolden.
Autorijden was aanvankelijk natuurlijk iets bijzonders voor de maatschappelijke elite, maar juist die had het voor het zeggen in het land. Al spoedig werden de wegen verbeterd, zodat er met die automobielen ook gereden kon worden.

De communicatie tussen mensen die ver van elkaar woonden werd eenvoudiger door de radiotelegraaf die in 1895 door Marconi werd uitgevonden. Daarmee kon korte 'talige informatie' door de lucht verstuurd en ontvangen worden. Deze communicatie verliep via hoge zendmasten die overal in steden en dorpen werden opgericht. Vanaf 1881 werd er ook gewerkt aan een telefoonnetwerk, maar die 'uitrol' verliep langzamer. De Industriële Revolutie leidde tot ongekende ontwikkelingen dankzij nieuwe energiebronnen en nieuwe ontdekkingen en uitvindingen. Door staal, steenkool en olie. Door de trein, de auto en de stoomschepen. Door de dieselmotor, de elektriciteit, de telegraaf en telefoon. In de 19e eeuw werd de basis gelegd voor het moderne leven dat zich in de 20e eeuw en verder zou verwerkelijken.
Het is door de enorme veranderingen van de afgelopen 150 jaren helemaal niet eenvoudig voor ons om een reëel beeld te hebben van de ervaring van de werkelijkheid zoals de bewoners van Friesland die in de 19e eeuw hadden. De revolutie ging lange tijd voorbij aan de landbouwprovincie Friesland. De Friezen ervoeren hun werkelijkheid van dat moment als dè werkelijkheid, zoals wij dat doen met de werkelijkheid waarin wij leven. De helft van de bevolking woonde in vochtige en duistere éénkamerwoninkjes, vooral op het platteland. De standenmaatschappij was in de 19e eeuw vervangen door de klassenmaatschappij, waarbij de oude maatschappelijke elite de touwtjes stevig in handen hield, de opkomende burgerij, de handelaren en ambachtslieden enige welvaart genoten, maar ruim de helft van de bevolking slechts werkvolk was. Proletariaat, om het maar marxistisch te zeggen. Mensen die als enige bezit proles, nakomelingen, hadden. Werkvolk dat in armoede leefde, weinig tot geen scholing had genoten en daarmee eigenlijk geen perspectief had op een beter leven. In Friesland was van het werkvolk bijna iedereen actief in de landbouw. Sommigen in vaste dienst, sommigen met een tijdelijk contract en velen als

dagloner, als losarbeider. Hun leven bestond uit werken. Lange dagen zonder vrijetijd. Vakanties bestonden niet. Pas in 1930 werden voor het eerst wel eens vrije dagen doorbetaald door de werkgever. Alleen de maatschappelijke elite kende vrijetijd, bijvoorbeeld om te jagen op de hei of in de bossen. Ambtenaren en schoolmeesters zijn de eersten die een aantal dagen per jaar niet naar hun werk hoefden, maar die dagen wel doorbetaald kregen. Geld voor grote reizen hadden zij niet, maar in het eerste kwart van de 20e eeuw ontstond wel de mogelijkheid ergens te kamperen. Dat verblijf in een tent in de natuur was populair geworden door jeugdverenigingen zoals de Padvinderij, opgericht in 1911, en werd ook gebruikelijk bij natuurliefhebbers en socialistische verenigingen. Langzaam maar zeker ontstond er iets als toerisme, 'vreemdelingenverkeer', doordat mensen met enige vrijetijd op reis gaan om de wereld te ontdekken. Die ontwikkeling werd ondersteund door Verenigingen voor Vreemdelingen Verkeer, VVV's, die vanaf 1883 in het hele land kantoren openden.

Van vreemdelingenverkeer naar toerisme

De aandacht voor het eigene, die ontstond in de loop van de 19e eeuw en die tot op de dag van vandaag doorwerkt, is te zien als bijproduct van de wereldwijde nieuwsgierigheid om de wonderen van de vreemde wereld te ontdekken. Die nieuwsgierigheid kwam in de 19e eeuw tot ontwikkeling doordat het mogelijk werd zich sneller en gemakkelijker te verplaatsen over de aarde. De elites die het zich financieel konden veroorloven, gingen op reis om bijzondere natuurverschijnselen te bewonderen, zoals "vuurspuwende bergen", om beroemde wereldsteden te bezoeken, vreemde volkeren te ontmoeten in andere werelddelen (zoals "pygmeeën, kaffers en hottentotten" in Afrika) en dat alles vanuit de vanzelfsprekendheid van de eigen waarden en normen. Het andere werd interessant gevonden, maar ook vreemd en vaak ook minderwaardig. Bekend zijn met andere, 'vreemde' werelden, gaf de maatschappelijke elite echter een voorsprong in kennis. Mobiliteit betekende voor hen tevens sociale macht en status. Zij waren kosmopoliet in plaats van provinciaal.

Vanuit de stad werd rond de eeuwwisseling ook het platteland ontdekt. Tussen de leefwijze van de elite in de stad en de boeren op het platteland bestonden zo grote verschillen, dat zij elkaar in die jaren beschouwden als vreemdelingen. De stadsmensen keken neer op de 'simpele' boeren en die zagen op hun beurt aanstellerige en luidruchtige stadjers die er niets van begrepen. De moderne, geïndustrialiseerde, kapitalistische wereld was primair tot ontwikkeling gekomen in de steden. Op het platteland blijft nog lange tijd de traditionele agrarische samenleving de normale werk- en leefvorm. Er ontstond zo een onderscheid tussen de beschaving in de stad en een leven van eenvoud en natuurlijkheid buiten de stad. Enerzijds werd er neergekeken op het plattelandsleven dat de moderne ontwikkelingen niet had gevolgd, maar anderzijds werd er juist door een aantal mensen uit de stad met nieuwe ogen naar dat 'eenvoudige' en 'oorspronkelijke' leven gekeken en ontstaat er juist waardering. Vaak ook uit een miskenning van de

werkelijkheid door romantisering, maar dat doet geen afbreuk aan de verschillende optieken. Vanuit de steden kunnen romantici daarom denken de 'oorspronkelijke, ongerepte natuur en samenleving' te kunnen vinden op het platteland. De dorpen op het platteland bleven ook nog jaren geïsoleerd en verstoken van vrijwel alle moderne voorzieningen van de stad, dus dat beeld van 'oorspronkelijk leven' hield nog wel even stand.
Friesland was voor stedelingen uit 'Holland' extra interessant. Friesland was een voor stedelingen vrijwel onontgonnen gebied dat economisch sinds 1850 achtergebleven was door de landbouwcrisis en het ontbreken van industrialisatie. Het platteland van Friesland was over de weg bovendien tot ver in de 20e eeuw moeilijk toegankelijk. De Friese meren werden ontdekt door watersporters die in de dorpen overigens werden aangestaard door de plaatselijke jeugd, zo bijzonder werd het gevonden dat mensen voor hun plezier op een bootje woonden. De arme veengebieden en zandverstuivingen in Zuidoost-Friesland bleven echter nog lange tijd een 'terra incognita'. Het gebied was moeilijk toegankelijk en kende weinig voorzieningen voor 'vreemdelingen' die er daarom ook nauwelijks kwamen.

In 1918 bracht Jac.P. Thijsse echter een bezoek aan Friesland om over deze provincie een boek te maken voor de Verkadefabrieken in Zaandam. Die firma gaf in de eerste decennia van de 20e eeuw een serie albums over Nederland uit, waarbij kopers van Verkadeproducten fraai geschilderde plaatjes konden sparen voor in het album. Het mes sneed zo aan twee kanten. Volksverheffing en omzetvergroting. Thijsse keek met de ogen van de natuurliefhebber, maar was ook cultuurhistorisch geïnteresseerd. Hij was ook niet geheel onbekend met deze provincie. Hij startte immers zijn fietstocht om de Zuiderzee in 1914 in Stavoren en kwam zo langs de kust van Gaasterland, Lemsterland en Stellingwerf. Hij zag wel het bijzondere van het zuidoosten van de provincie, maar wel vooral de buitenkant, zoals toeristen dat plegen te doen. Als Hollander had hij – zo schrijft hij – een heel verkeerd beeld van Friesland en de Friezen, maar tijdens de fiets- en vaartochten die hij door de provincie maakte, was hij 'bekeerd van de dwaling zijns weegs'.

Jac. P. Thijsse over Zuidoost Friesland

De natuurliefhebber Jac. P. Thijsse, in 1905 de oprichter van de Vereniging voor behoud van Natuurmonumenten, was bij zijn fietstocht om de Zuiderzee vooral geïnteresseerd geraakt in het Oudemirdumerklif en in het land van Tjonger en Linde. Hij wilde het moerassige land langs de Linde nader bekijken en de Tjonger volgen van de zee naar de bron in Drenthe, tegen de stroom op naar verre venen en verlokkende bosstreken. Hij raakte tijdens zijn fietstochten door de veenpolders en de 'oosthoek' verrast door de gaafheid en de landelijkheid van het Friese landschap. Op bezoek in de Zevenwolden, de veenpolders, schrijft hij: 'Het was een groot genoegen, weer eens een zwerftocht te beginnen door een voor ons geheel nieuwe streek. Het begin zag er echter vrij gewoon uit, de weg en zijn bermen, de lage elzen



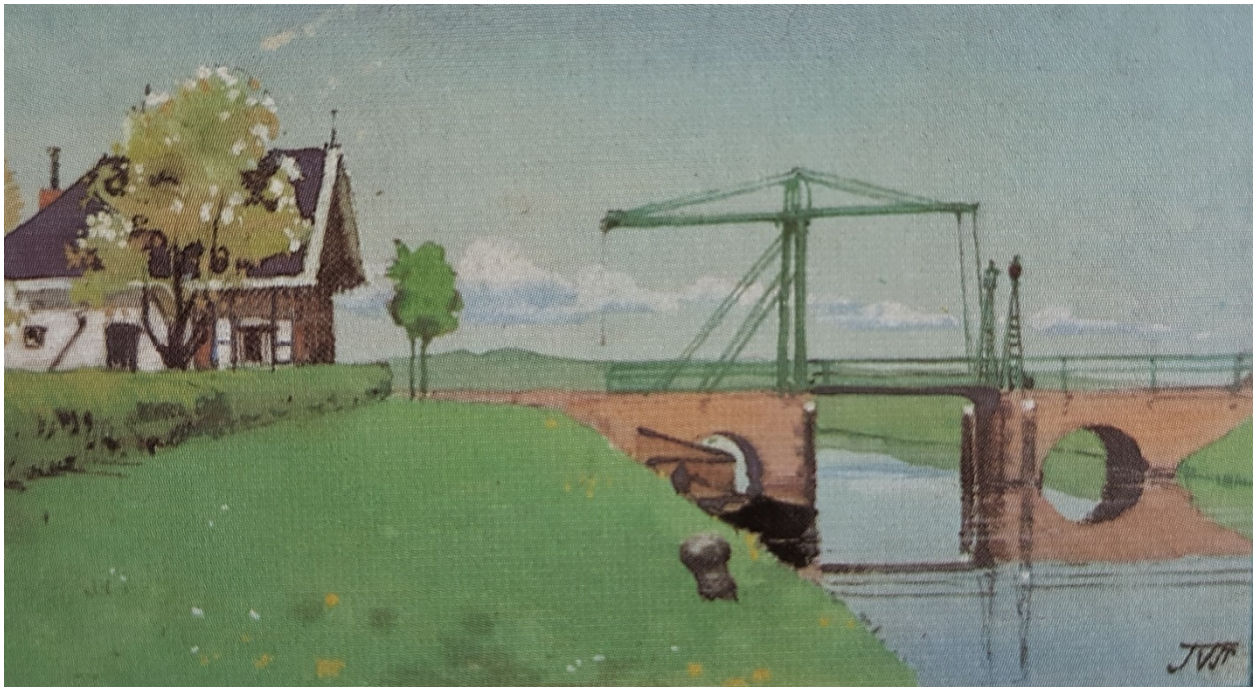
Heidelandschap bij Oldeberkoop, 1918. (Uit: Verkadealbum Friesland)



Veenbaggeren bij Oldeholtpade, 1918 (Uit: Verkadealbum Friesland)

en wilgen, de sloten en weilanden zagen er weinig anders uit dan in Holland. Maar toen we Oldeholtwolde door waren en nog weer een bocht hadden gepasseerd, ging de weg heel eventjes stijgen, bijna onmerkbaar, maar gestadig. We beklommen de zandrug die de scheiding vormt tussen de dalen van de Linde en de Tjonger.'

Thijsse vervolgt zijn verhaal met een impressionistische en eigenlijk oppervlakkige beschrijving van de schoonheid van het landschap. Hij lijkt er vooral te zijn gekomen als natuurminnende toerist, om te genieten. Hij heeft genoeg aan de beleving hoe 'langbenige, langsnavelige grutto's zweefden met trillende vleugels boven het kleurige veld en allerlei geluiden lieten horen van vrees en vreugd. Ook buitelden er kieviten en de kwartelkoning, verborgen tussen het gras knarste onophoudelijk zijn "sneers, sneers". Dan kwam er een grote zwarte plek tussen de bloemen, daar werd nog geveend. Hier lag de veenbagger over het land gespreid, ginds was die al gedroogd en werd ze aan stukken gesneden, die gestapeld en gedroogd, tot harde, korte turven zouden worden. Twee mannetjes in de onmetelijkheid waren daarmee bezig.' (Thijsse, 1919, p. 17)
'Wij slenterden wat door het dorp Oldeberkoop rond en vonden een voetpad door de velden, dat ons leidde naar de roggevelden omhoog en naar de zeer oude zandweg, die door de hele lengte van de beide Stellingwerven loopt, langs de hoogte van het heuvelruggetje, dat de zuidelijke waterscheiding van de Kuinder (Tjonger) vormt. Van hier hadden we een prachtig uitzicht op het lommerrijke dorp en op de bossen van het Lindedal. Bovendien waren de roggevelden vol prachtige blauwe korenbloemen, zodat we in de allertevredenste stemming ons dorp Oldeberkoop verlieten, om over Oudehorne en Nijehorne Heerenveen op te zoeken, het Friese Haagje.



Tjongerbrug bij Oldeberkoop, 1918 (Uit: Verkadealbum Friesland)

'Als je in die richting Oldeberkoop verlaat, dan rijd je eerst door de nieuwe villabuurt en dan langs de haven en door een mooie eikenlaan op de gekanaliseerde Tjonger aan. Daar vonden wij een groene brug en bij de brugwachterswoning dwars over de



Bakkeveen, 1918. De zandverstuiving. (Uit: Thijsse, 1919. Verkadealbum Friesland)

weg een groot groen hek, dat echter gastvrij open stond en we reden er dus welgemoed doorheen. Dit is het hek van Schoterland of liever nog, het hek van Friesland, want in de Stellingwerven, in het Overtjongerse, zoals ze dat noemen, daar wonen nog niet de echte, zuivere Friezen, daar spreekt men niet de echte Friese taal. Die Tjonger is werkelijk altijd een geduchte grensrivier geweest.' (Thijsse, p. 17) Op de weg terug bleek het hek van Schoterland gesloten te zijn en moest Thijsse naar het brugwachtershuis om toegang te vragen tot de gemeente waar hij tijdelijk de tenten had opgeslagen. Daarbij werd het duidelijk, dat het hek gesloten hoorde te zijn. Het was een tolhek. Je mocht het slechts passeren na betaling van één cent.

Na een fietstocht door het oosten van Friesland bereikt Thijsse Drachten, 'na Heerenveen de belangrijkste veenkolonie van Friesland'. (Thijsse, p.60) Hij ziet, dat Drachten 'evenals alle veenkolonies lang en smal is, van Noordeind tot Zuideind wel een uur gaans. Het belangrijkste punt is, waar de hoofdweg de Drachtstercompagnonsvaart kruist, de hoofdbrug. Het ziet er allemaal nieuw en druk en welvarend uit en vervelend is het er ook niet, want je bent naar alle kanten nog al gauw in zeer mooie streken: naar het oosten de Hogebrug, Ureterp en Siegerswoude, naar het zuiden het beroemde land van Olterterp en Beetsterzwaag.' Thijsse dacht bij het kerkje van Olterterp wel even met de fiets aan de hand door het bos te kunnen wandelen. Fietsen was daar verboden. Later werd hem duidelijk, dat ook het wandelen niet toegestaan was. Hij had een vergunning moeten aanvragen. Publiek dat vrij door de bossen wandelde, bleek de bossen ook te vernielen en daar zaten de boseigenaren niet op te wachten. Hij genoot echter wel. 'Alles was er stil en

groots en ruim.' Zo zwierf hij verder richting Appelscha. 'De Appelscha'sche duinen zijn staatsdomein, dus ons aller eigendom en het staatsbosbeheer is er mee bezig om ervan te maken wat maar mogelijk is. Er zijn op uitgebreide schaal beplantingen aangelegd die zeer goed gedijen en daartussen vinden we nog de oorspronkelijke hei begroeid met reusachtige en zeer grillig gevormde jeneverbesstruiken, sommige slank omhoog rijzend als cypressen of populieren, andere breed uitgegroeid in allerlei gedaanten. Zo'n jeneverbesheide ziet er altijd zeer onderhoudend uit, al vinden sommige mensen het naar en eenzaam.' (Thijsse, 1919, p. 62)

Het Fries-eigene als fictie

Jac.P. Thijsse benoemt zonder schroom 'typische kenmerken' van Kleifriezen, Woudfriezen en van Stellingwervers, die geen Fries zouden zijn. Die vermeende identiteiten zijn bij de volkenkunde met enige aarzeling tot in de vijftiger jaren van de vorige eeuw bestudeerd. Al veel langer was in de sociale wetenschappen bekend dat dergelijke wezenskenmerken voor bevolkingsgroepen niet deugen. Het gedrag van mensen kan er niet adequaat mee beschreven worden. De behoefte aan dergelijke generalisaties bestaat echter tot op de dag van vandaag.

Het zoeken naar het Fries-eigene, naar een Friese identiteit, heeft aanvankelijk niet tot doel om Fryslân los te weken van het pas tot stand gekomen 'Koninkrijk der Nederlanden'. De studie naar de Friese identiteit moet vooral volkenkundig worden geïnterpreteerd als bijdrage aan het beschrijven van de veelvormige Nederlandse cultuur en maatschappij. Het idee van een Friese identiteit, van een Fries volk met eigen karaktertrekken landt echter in de vruchtbare bodem van het romantisme. Tegenover de universele, mondiale waarden van de moderniteit, de grote stad en de Verlichting, komt een beweging tot ontwikkeling die de eigen waarde van het kleinschalige accentueert en romantiseert. Friesland als bijzondere provincie met een bijzondere bevolking. Dat idee leent zich voor romantisering en vindt gemakkelijk aanhang, niet alleen in de steden, maar ook op het platteland. Wat de 'Friese volkscultuur' inhoudelijk betekent is minder van belang dan het gevoel en de bevestiging dat er sprake is van draagvlak voor het idee van het Fries-eigene. "Hollanders" worden daarbij gemakkelijk gezien als de erfvijand van de Friezen. Zij hebben de Friezen immers verdreven uit het kustgebied dat eens tot Groot-Friesland behoorde. Gelukkig worden ook de Hollanders in 1345 een keer verslagen bij Warns, zodat er op symbolische wijze recht van spreken blijft. De cultivering van de Friese taal vanaf het midden van de 19e eeuw is ook geen autonoom gebeuren, maar moet geplaatst worden binnen de sociaal-culturele geschiedenis van Friesland, waarbij de ontwikkeling van het vermeende volkskarakter fundamenteel is. De eigen taal als ziel van een volk. Het zijn ideeën uit de 19e eeuw, dus van vrij recente oorsprong. In werkelijkheid heeft er nooit een specifieke, zuivere, Friese gemeenschap bestaan die teruggaat naar oervaderen. Langs de kust woonden de eerste Friezen, de Kleifriezen, terwijl de woeste gronden van Zuidoost-Friesland vrijwel onbewoonbaar waren. Pas

met de vervening kwamen veel arbeiders uit diverse streken naar dit gebied en uiteindelijk bleven ze daar voor een deel ook wonen. In die zin zouden vele Woudfriezen en Stellingwerfers dus geen 'echte' Friezen zijn. Het 'Fries-zijn' is echter volgens Jensma een doelbewuste constructie. 'De werkelijkheidswaarde van deze plattelandscultuur ligt niet in het verleden, maar in het (negentiende-eeuwse) heden. De vage, quasi-religieuze Friese identiteit (…) was echter ook als constructie, als uitgevonden traditie, een vormende kracht van betekenis' (G. Jensma: 'Cultuur in Friesland en Friese cultuur'. In: Frieswijk, 1998, p. 205) De 'Friese identiteit' als fictie wist de Friezen immers wel te mobiliseren en te binden.



Warns, 1962. Herdenking van de Slag bij Warns bij het monument op het Rode Klif.(Tresoar)

Bovenstaande stand van zaken neemt niet weg, dat er in Friesland tot op de dag van vandaag op het scherp van de snede over dit onderwerp gediscussieerd kan worden. Tot op de dag van vandaag zijn er velen in deze provincie overtuigd van het bestaan van een bijzondere Friese volksaard. In de *Leeuwarder Courant* zijn met emotie geladen artikelen te vinden over dit onderwerp. In 1967 verscheen het boekje van J.J. Kalma: 'Leer mij ze kennen…de Friezen.' Kalma geeft een zeer genuanceerde en voorzichtige schets van dat Friese volkskarakter. Misschien weet hij best dat dat helemaal niet bestaat. Hij merkt tenminste op dat "men het klaarblijkelijk niet kan laten van de Fries iets bijzonders te maken."

Een aardig voorbeeld is de lezing die Dr. H.C. Hoek uit Heerenveen in 1951 houdt over "het volkskarakter der Friezen" (*LC*, 24 febr. 1951). Die ziet de bewoners van de klei als typisch Fries. Dit kleine deel vormt de stameenheid, het grotere geheel is een eenheid van taal, van – een bescheiden – cultuur. De Kleifriezen worden volgens Hoek gekenmerkt door een eigen karakter. Hij zag de Kleifriezen als 'de echte Friezen'. Zij waren er immers al eeuwen toen de Wouden nog vrijwel onbewoond waren. Tot in het midden van de 20e eeuw golden de Woudfriezen inderdaad als tweederangs inwoners van de provincie. Een bewoner van de Friese Wouden, een 'Wâldtsjer', zou volgens Hoek een andere volksaard hebben dan de Kleifries.
Deze mensen uit de Wouden noemen zichzelf ook maar al te graag een 'wâldmantsje' of zelfs een 'wâldpyk'. Dat bedoelen ze niet om zichzelf klein te maken, maar als erenaam. Zij scharrelen wat rond, sneupen hier en sneupen daar en redden zich uitstekend. Zij zijn natuurlijk ook niet de 'oerbewoners' van Zuidoost Friesland, want eeuwen lang was dit gebied vrijwel onbewoonbaar. Dankzij de vervening is het gebied langs de turfroutes pas de laatste paar honderd jaar bewoond geraakt en wel met mensen van allerlei komaf.

Voor wie de Kleifries zag als de oorspronkelijke Fries die zou afstammen van de Oerfriezen, een oud noordelijk ras, kwam het onderzoek naar 'Het genoom van Nederland' uit 2008 over als een donderslag. De *Leeuwarder Courant* (20 okt. 2008) berichtte dat jaar over de resultaten van een dna-onderzoek naar de afkomst van de Nederlanders. Slechts weinig Nederlanders bleken af te stammen van (germaanse) boeren. Bij de meeste Nederlanders was de afkomst te herleiden naar de jagers/verzamelaars die in de Steentijd vanuit Zuid-Europa naar West-Europa trokken. Bij de dna-analyse was geen verschil gevonden tussen bijvoorbeeld het dna van de inwoners van Brabant en dat van de 'Kleifriezen'. Dezen hadden volgens de onderzoekers allen dezelfde afkomst. Ruim ¾ van de bevolking kwam in de Oude Steentijd als jager/verzamelaar naar West-Europa en slechts 20 % kwam eeuwen later als boer in de Nieuwe Steentijd naar ons land. Dat betekent volgens de onderzoekers, dat er maar een beperkte immigratie van boeren is geweest op de overgang van de Oude naar de Nieuwe Steentijd. De Nederlandse jagers die al in ons land woonden, hebben de leefstijl van de nieuwkomers overgenomen. De LC sluit af met: 'Het Nederlands onderzoek sluit aan bij een mondiaal project dat de migratie van de mensen in kaart brengt, toen zij zich zo'n 60.000 jaar geleden vanuit Afrika over de wereld verspreidden. In eerder onderzoek bleek dat het merendeel van de Duitse mannen afstamt van boeren, terwijl Zuid-Europeanen meer jagers/verzamelaars zijn.' Er zou volgens dit onderzoek dus helemaal geen gegronde basis zijn op grond waarvan je kunt spreken van oorspronkelijke Friezen en niet-Friezen. De Friezen hebben hun eigen geschiedenis en hun eigen taal ontwikkeld, maar stammen uiteindelijk af van dezelfde voorvaderen als de mensen uit bijvoorbeeld het zuiden van Nederland en van bewoners uit zuidelijke streken van Europa.



Het eenvoudige leven op het platteland: Geen waterleiding, geen gas (maar petroleum), geen riolering (maar tonnetjes, of beerput, of afvoer op buitenwater). Vanaf ca. 1920 vaak wel elektrisch licht, waarvan de infrastructuur (bekabeling) is aangelegd tijdens de Eerste Wereldoorlog. Voor meer afgelegen plekken vonden de PEB's (Provinciale Elektriciteits Bedrijven) het echter te onrendabel om woningen van stroom te voorzien. Daar bleef het bij petroleumlampen. Foto uit 1958.

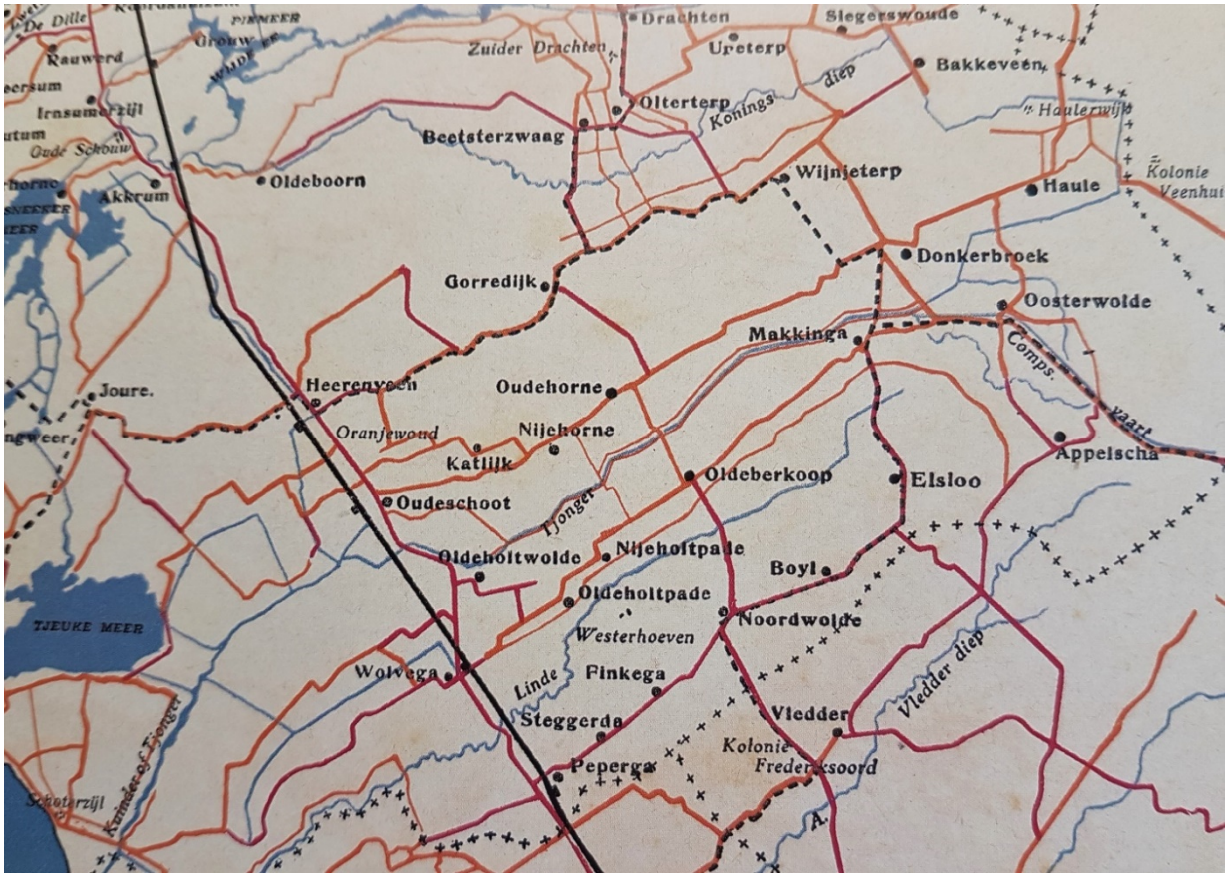
Het cultiveren van het Fries-eigene stamt uit een tijd dat mensen dachten dat het karakter van iemand samenviel met zijn afstamming en met zijn geboortegrond, waar geen enkel bewijs voor is. Het bestaan van een al dan niet regionale 'volksaard' is gewoon fictie met een voor betrokkenen vaak discriminerend karakter. Overigens is het geen fictie als mensen van zichzelf een zelfbeeld hebben dat zij relateren aan hun geboortegrond of hun voorouders. Dan gaat het om een zelfbeeld en niets meer dan dat. De onterechte denkwijze dat het om wezenlijke kenmerken van een volk zou gaan, is overigens nog springlevend in de huidige sportjournalistiek. Daar wordt onbekommerd over 'nuchtere Friezen' gesproken alsof alle Friezen nuchter zijn. Dat wil niet zeggen, dat de geschiedenis en het landschap geen invloed hebben op de manier waarop we reageren op wat er gebeurt. Mensen maken een landschap en omgekeerd heeft het landschap invloed op het doen en laten van de mensen. In een statische, naar binnen gekeerde volkscultuur reageren mensen ook anders dan in een dynamische naar buiten gekeerde cultuur. De oude gebruiken en denkwijzen op het platteland zowel als de steden is echter onder invloed van de overheersende technologische ontwikkelingen en veranderingen in de maatschappij vrijwel verdwenen en daarmee is ook die mentale houding van de bewoners veranderd. Vroeger konden marxisten zeggen dat boeren niet werkten. Zij veranderden de wereld niet, nee, zij hielpen slechts de natuur. Dat kan van de veenarbeiders natuurlijk niet gezegd worden, want die veranderden de wereld wel degelijk, maar toch anders dan op de wijze waarop tegenwoordig het landschap dankzij moderne machines naar wens opnieuw ingericht kan worden en boeren managers zijn geworden in de bio-industrie.

Geen vreemdelingen, maar toeristen

Jac. P. Thijsse was één van de eerste toeristen die op de fiets het land door reisde en nieuwsgierig was naar die boeiende wereld buiten de stad. Voor de provinciale bevolking werd hij natuurlijk gezien als een 'vreemdeling' en dat was hij toen ook, maar dat zou veranderen. Tegenwoordig spreken we liever niet van 'vreemdelingen' als we toeristen en recreanten bedoelen. De term 'vreemdeling' schept afstand en dat is niet de bedoeling. Mensen die uit belangstelling, om zakelijke redenen of ter recreatie naar een andere plaats, regio of provincie gaan, worden in Nederland niet langer gezien als 'vreemdelingen', maar als welkome gasten of gewoon als mede-burgers. Het zijn ook niet langer 'stadjers' die naar het platteland gaan, nee, de dorpelingen zijn zelf op hun tijd toerist en bezoeken zelf de hele wereld. Meestal worden toeristen graag ontvangen, want ze brengen geld in het laatje. Friesland leeft niet alleen van de landbouw, een beetje industrie en de gebruikelijke zakelijke dienstverlening. Nee, Friesland leeft tegenwoordig zeker ook van het toerisme en de recreatie en van de bedrijvigheid en dienstverlening die daar uit voortvloeien. Het platteland zou voor een groot deel onleefbaar zijn geworden als deze ontwikkeling er niet was geweest..

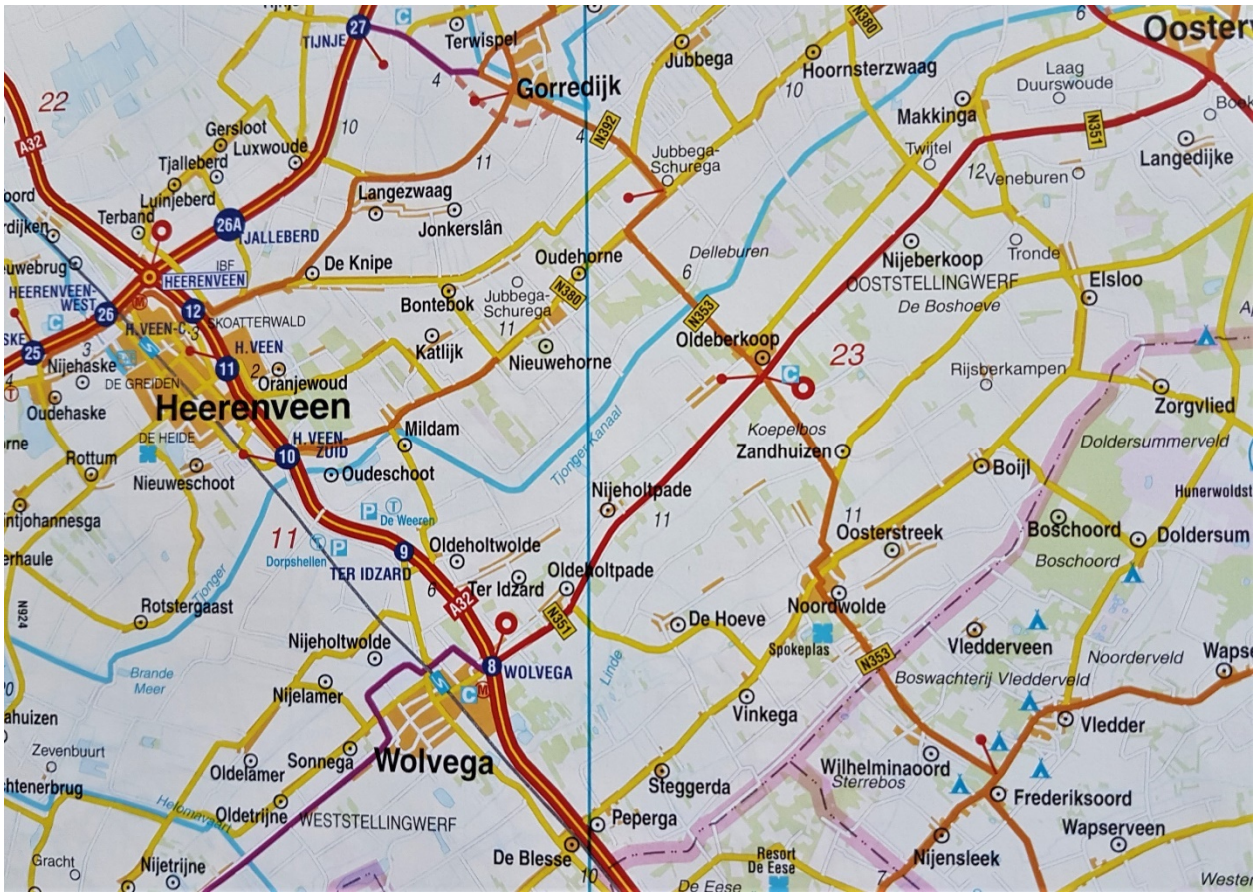
Ontsluiting van de provincie Friesland

Vanwege de geografische gesteldheid van het landschap lopen de wegen in Zuidoost Friesland van zuidwest naar noordoost. Aan de noordwestzijde afgegrensd door de meren van het Lage Midden. Ook de strook met de grote Veenpolders die rond het jaar 1900 is ontstaan door inpoldering van de natte petgaten die overbleven na de vervening van deze gebieden, volgt de zuidwest - noordoostlijn.



Zuidoost Friesland in 1918. Alleen de rode lijnen zijn verharde straatwegen. De brede oranjelijnen zijn (half verharde) grindwegen en de smalle oranje lijnen zijn landwegen, dus zandpaden. De zwarte lijn ZO – NW is de spoorweg tussen Zwolle en Leeuwarden. De rode lijn, vaak parallel aan de spoorlijn, is de Rijksstraatweg. (De kaart is een uitsnede van de kaart van Friesland uit Thijsse, 1919)

In Zuidoost-Friesland volgen de wegen daarmee van oudsher het natuurlijk reliëf. De wegen liepen in de lengterichting van de hoger gelegen zandruggen. Tussen de zandruggen lagen de beekdalen van de Linde, de Tjonger en het Koningsdiep. Het aantal dwarsverbindingen bleef beperkt. Een belangrijke verandering en ook verbetering voor de toegankelijkheid van Friesland was echter de Rijksweg Zwolle – Leeuwarden, die reeds in de jaren 1827 – 1829 werd aangelegd. Aanvankelijk echter als tolweg. Met die Rijksweg werd de dominante zuidwest – noordoostlijn doorbroken.



Zuidoost Friesland in 2018 (volgens Falkplan). De spoorlijn is er nog steeds, maar de autowegen hebben aan belang gewonnen. De zandpaden en grindwegen zijn verdwenen en veranderd in voor autoverkeer goed begaanbare routes. Dubbelrood = autosnelweg. Rood = autoweg. Oranje = locale weg 80 km/u. en geel = overige verharde wegen.



Kollumerzwaag, 1894. Zandpaden waren de normale verbindingen op het platteland.



Zuidoost Friesland, kaart 1929. Blauw = laagveen; geel = zand; roze = hoogveen. Het groen = zeeklei. In oranje de provinciegrens met Overijssel en met Drenthe. De donkerblauwe lijn rechtsonder is de Drentse Hoofdvaart van Meppel naar Assen. De Drachtster Compagnonsvaart en de Opsterlandse Compagnonsvaart zijn (uiteindelijk) aangesloten op de Drentse Hoofdvaart. De Schoterlandse Compagnonsvaart eindigde even ten westen van Donkerbroek. De Tjonger kruiste de Opsterlandse Compagnonsvaart ten westen van Oosterwolde, de Linde ontspringt in Ooststellingwerf. De Linde ontspringt bij Appelscha en stroomt hellingafwaarts naar Weststellingwerf ten zuiden van Wolvega om bij Kuinre de Zuiderzee in te gaan. In de Lindevallei zie je plaatsjes als Olderbekoop Nijeholtpade, Oldeholtpade en Peperga, het latere De Blesse.

Tussen hoogveen en laagveen is geologisch in feite geen verschil. Veen is ontstaan als rottend veenmos boven de waterspiegel. Na duizenden jaren onder druk van aardlagen ontstaat er een product dat we turf noemen. Door afgraving, door inklinking of door slechte afwatering kon het veen ook onder het wateroppervlak geraken, waarna het laagveen ging heten, terwijl het veen dat hoger lag de naam hoogveen kreeg. Het laagveengebied op de kaart van 1929 is ontstaan als restant van het hoogveen dat in de eeuwen daarvoor is afgegraven.

Of een veenlaag aantrekkelijk is om turf van te maken, was afhankelijk van de precieze samenstelling van de aardlagen ter plaatse. Dicht bij beken was het veen vermengd met kleiafzetting, waardoor de turf minder waard werd. Meer naar het westen van Friesland, in het kleigebied, kwam ook veen voor, tussen kleilagen. Ook die turf wilde niet goed branden. De beste turf werd gedolven op plekken waar zich bovenop het zand een dikke laag veenmossen had gevormd die enige duizenden jaren opeengepakt en onder druk veranderd was in de veenrest die wij turf noemen. Onder grotere druk van aardlagen en na langere tijd verandert deze turf in bruinkool en nog later in steenkool.



Oldeberkoop, in 1886, het jaar dat Oldeberkoop hoofdplaats werd van Ooststellingwerf. De bewoning concentreert zich rond de brug over de vaart, zoals ook het geval was bij Drachten en Gorredijk.



Drachten, omstreeks 1875. Zo kwam men bij de Noorderweg Drachten binnen. Honderd jaar later zouden deze bewoners hun plaats niet weer herkend hebben door de snelle groei na 1950.



Drachten, Zuiderhogeweg, ca. 1950, ter hoogte van de fietsbrug die ruim 50 jaren later over deze weg is aangelegd. (zie de foto op p. 207). Ten zuiden van de snelweg A 7 is deze Zuiderhogeweg nu geen zandweg meer, maar een halfverhard pad richting Olterterp. In 1600 was deze weg de leidijk tegen het veenwater, die in 1641 met de aanleg van de Drachtstervaart (onder protest) werd doorsneden.





Drachten, de Zuiderhogeweg in 2010, gefotografeerd vanaf de fietsbrug.



Landweg van Oosterwolde naar Veenhuizen, rond 1900. Het duurde tot halverwege de 20e eeuw voordat het platteland van Zuidoost-Friesland voor autoverkeer ontsloten was door de aanleg van verharde wegen.

De trein doorsneed de historische wegen in Zuidoost-Friesland

In het midden van de 19e eeuw vond de eerste 'Staatsaanleg' van spoorwegen in Nederland plaats. Bijna alle grote steden van het land werden met elkaar verbonden in een netwerk van spoorlijnen. Spoorlijnen volgen in ons land niet in beginsel de natuurlijke wegen, maar worden zo rechtlijnig als mogelijk tussen de centra van steden aangelegd. De eerste lijn in Friesland liep van Leeuwarden naar Harlingen en werd in 1863 geopend. In die jaren was Harlingen een havenstad die voor Friesland belangrijk was.

Het belangrijkste voor Friesland was echter de verbinding met Zwolle en die kwam in 1868 tot stand. Van Zwolle via Meppel, Steenwijk, Wolvega, Heerenveen, Akkrum, Irnsum-Grouw naar het eindstation Leeuwarden. Aanvankelijk was de lijn grotendeels eensporig. Pas in de eerste helft van de 20e eeuw werd de verbinding voltooid als dubbel spoor.

De eerste locomotieven waren uiteraard stoomlocs. Pas na de Tweede Wereldoorlog is het spoor geëlektrificeerd, waarna elektrisch aangedreven treinen in gebruik konden worden genomen. Voor het traject Zwolle – Leeuwarden was die elektrificatie in 1952 voltooid.



Peperga, 1930. De spoorlijn uit 1868 isoleerde Peperga van het ten westen van de lijn gelegen De Blesse. Ruim honderd jaar later is de naam Peperga vervallen. De Blesse, aan de westzijde van het spoor, bloeide op en Peperga, aan de oostzijde, kwijnde weg.



Stobbegat 1928. Ten noorden van Heerenveen. Het spoor is er zojuist verdubbeld. Vanaf 1955 heet deze plaats Vegelinsoord.



Stobbegat, bij de Deelsbrêge, ten westen van de veenderij De Deelen, 1952. De spoorbaan is op dat moment zojuist geëlektrificeerd.

De spoorweg liep parallel aan de belangrijke Rijksweg Steenwijk - Leeuwarden

Aan het einde van de 19e eeuw werd er tevens gewerkt aan een betere bereikbaarheid van de grotere plaatsen in Friesland over de weg. De traditionele verbindingen over het water raakten achterhaald. De toekomst was voor het wegverkeer. Niet langer met zandpaden en half verharde grindwegen, maar met door klinkers verharde wegen die geschikt waren om over te fietsen en die tevens berijdbaar waren voor de eerste auto's die in de loop van de 20e eeuw steeds meer op de weg kwamen.

Voor de verbindingen van Steenwijk tot aan Leeuwarden werd de nieuwe spoorbaan grotendeels parallel aan de reeds bestaande Rijksweg 32 aangelegd. Steeds op ruim honderd meter afstand. Natuurlijk liep de Rijksweg ook dwars door het centrum van de steden langs de spoorbaan. Alleen tussen Wolvega en Oudeschoot liep de weg met een haak even naar het oosten. Samen met de spoorbaan besloeg deze Rijksweg 32 daarmee een flink brede baan die dwars door het oude landschap trok van Steenwijk naar Wolvega en verder naar Heerenveen en Leeuwarden. Die lange rijksweg werd, anders dan de spoorlijn, wel van verre goed herkenbaar dankzij de rij eikenbomen aan weerszijden van de weg. Die markante dubbele rij bomen kreeg al spoedig een positieve waardering. De dorpen in Friesland werden aan het einde van de 19e eeuw ook ontsloten door een fijnmazig netwerk van tramlijnen. Drachten had een groot tramstation met een remise. De stoomtrams reden (uiteraard) over rails en volgden de bestaande, meest half verharde wegen.

Anders dan deze tramverbindingen doorsneed de spoorlijn naar Leeuwarden het historisch gevormde cultuurlandschap dat vooral in de richting zuidwest – noordoost is gevormd. De spoorlijn Steenwijk – Leeuwarden loopt van zuidoost naar noordwest en doorbreekt bruusk de historisch ontstane structuur van het landschap. Aanvankelijk als enkel spoor, later als dubbelspoor. De spoorlijn werd grotendeels parallel aan de rijksweg Leeuwarden – Meppel aangelegd. Die Rijksweg werd in de periode 1828 – 1929 verhard. Voor die tijd was het een modderpad. De weg liep historisch van dorp naar dorp. Dat was immers de bestemming van de mensen die op pad wilden. Tot in de vijftiger jaren bleef de Rijksstraatweg die Leeuwarden met Zwolle verbond de trots van Friesland.

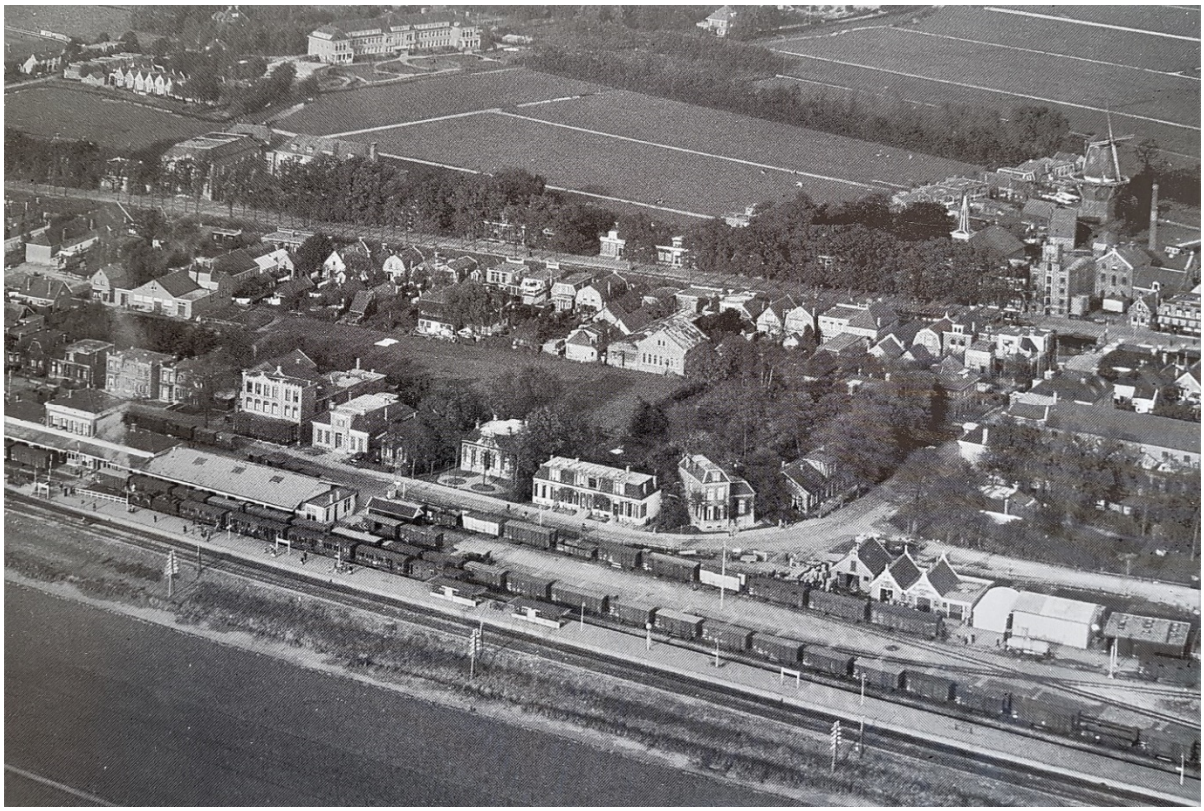
Met de snelle toename van het autoverkeer in de zestiger jaren, bleek deze Rijksstraatweg echter ongeschikt te zijn voor het moderne verkeer. De Rijksstraatweg was niet alleen te smal, maar leidde het verkeer ook van centrum naar centrum, wat het reizen over grotere afstanden erg ophield. Alle auto's reden bijvoorbeeld dwars door Wolvega, dan met een hoek naar het oosten door Oudeschoot, zelfs door de winkelstraat De Dracht in het centrum van Heerenveen en vervolgens door naar het noorden over De Fok naar Nieuwebrug en Haskerdijken. Dat kon zo niet langer. In de jaren vijftig werd het voor iedereen duidelijk dat het moderne snelverkeer buitenom de steden moest worden geleid.



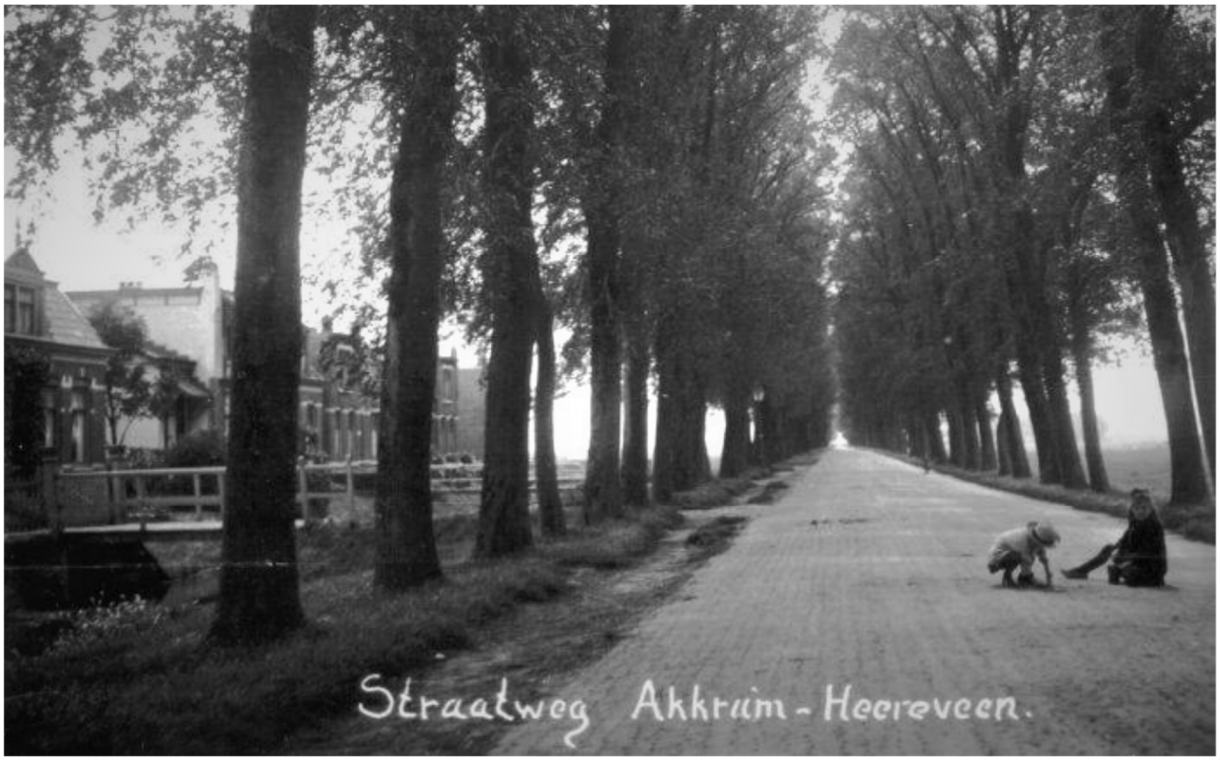
Wolvega, 1910. De verharde Rijksstraatweg van Steenwijk naar Leeuwarden, hier aan de zuidkant van Wolvega.



Haule, begin 1900. Zandpaden en half verharde wegen waren in die tijd normaal.



Heerenveen, ca. 1930. De spoorbaan en even hoger parallel de straatweg De Fok langs de Heerensloot. Helemaal boven links het ziekenhuis. Daar achter beginnen de Hepkemabosjes.

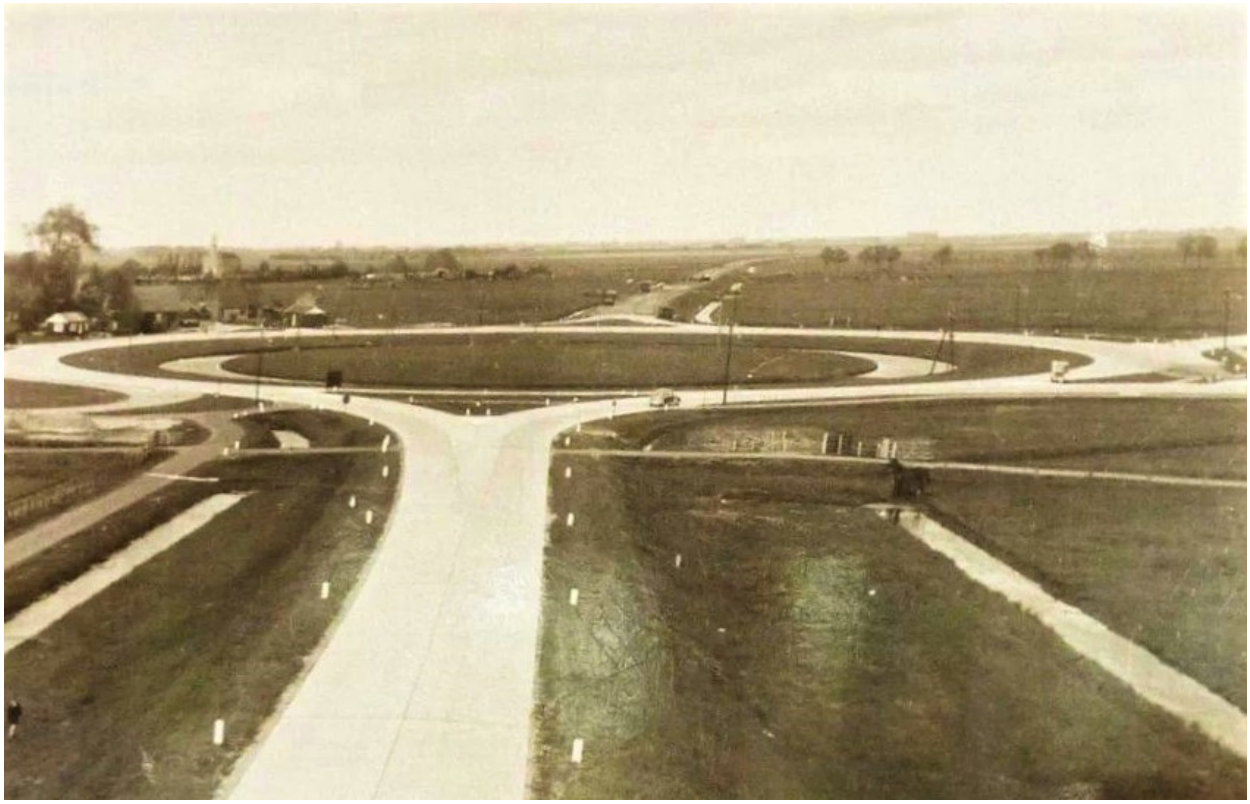


Begin 1900 was het nog rustig op 's Rijkswegen in Friesland.



Haskerdijken, 1930. De Rijksstraatweg van Heerenveen naar Akkrum bij de brug over de Ringvaart die naar het oosten toe langs de zuidkant van de vervening De Deelen loopt.

Na de Tweede Wereldoorlog werd stap voor stap een begin gemaakt met een moderne N 32, een nieuwe autoweg van Leeuwarden naar Meppel die buiten de steden om liep. In 1950 werd begonnen aan een nieuwe verbinding van Haskerdijken met Heerenveen. Die plaats was reeds voor de oorlog opgenomen in het tracé van de nieuwe Rijksweg 43. Die snelweg was voor Friesland revolutionair. Door de aanleg van de Afsluitdijk in 1932 moest het verkeer komende van Holland via Friesland naar Groningen. Door de N 43 niet via Leeuwarden aan te leggen, maar over Bolsward, Sneek, Joure, Heerenveen en Drachten naar de stad Groningen, kon eindelijk een verbinding over land gemaakt worden tussen Sneek en Joure. Tot die tijd kon men alleen over het water tussen beide steden reizen of met de trein van Sneek naar Leeuwarden en vervolgens naar Heerenveen en met de tram naar Joure. Heel vooruitstrevend werd er zowel bij Joure en als bij Heerenveen een ruime rotonde gebouwd om het verkeer gemakkelijk de juiste afslag te laten nemen zonder kruising. In 1953 werd de nieuwe rijksweg van Haskerdijken aangesloten op de rotonde bij Heerenveen. Drie jaren later was ook het nieuwe deel oostelijk van Heerenveen tot aan de Tjonger bij Oudeschoot gereed. In de zestiger jaren bleek deze nieuwe autoweg echter ingehaald te zijn door de verkeersontwikkeling. De N 32 was aangelegd als dubbelbaansweg, d.w.z. als een weg met twee rijstroken. Toen het veel drukker werd met auto's op de wegen, bleek een dergelijke weg gevaarlijk te zijn, doordat automobilisten voor het inhalen op de linker baan moesten rijden, tegen het tegemoetkomend verkeer in.



Aanleg van de rotonde in de Rijksweg 43 bij Heerenveen in 1952, komende vanaf Joure. Achter de rotonde de aanzet tot aanleg van een tweebaans betonweg naar Groningen, waarover pas in 1952 besloten werd dat die over Drachten zou lopen, toen bleek dat Philips een scheerapparatenfabriek in Drachten wilde vestigen. In 1958 bereikte deze weg Drachten.



Het zou echter nog tientallen jaren duren, voordat de tweebaans autoweg N 32 vervangen was door een vierbaans autosnelweg met middenberm beveiliging en ongelijkvloerse kruisingen. Zo'n weg vraagt bijzonder veel ruimte. Moest die bijvoorbeeld Heerenveen aan de oostzijde passeren of aan de westzijde? Aan de oostzijde lag immers het bosgebied Oranjewoud? De ombouw van de N 32 tot autosnelweg wordt al met al een traag proces dat dertig jaren zal duren. Van 1970 tot het jaar 2000. Het voordeel is wel, dat bij Grouw en bij Akkrum de weg is voorzien van een aquaduct in plaats van een ophaalbare brug. De ruime rotonde in de A-7 bij Heerenveen werd vervangen door een klaverblad, wat voor het wegverkeer een geweldige verbetering betekende. Voor het landschap is de autosnelweg echter geen verbetering. De situatie aan de oostkant van Heerenveen werd er ook niet fraaier op door het bedrijventerrein dat daar ontwikkeld werd. Economisch gezien werd dat echter na een moeizame start wel een groot succes.

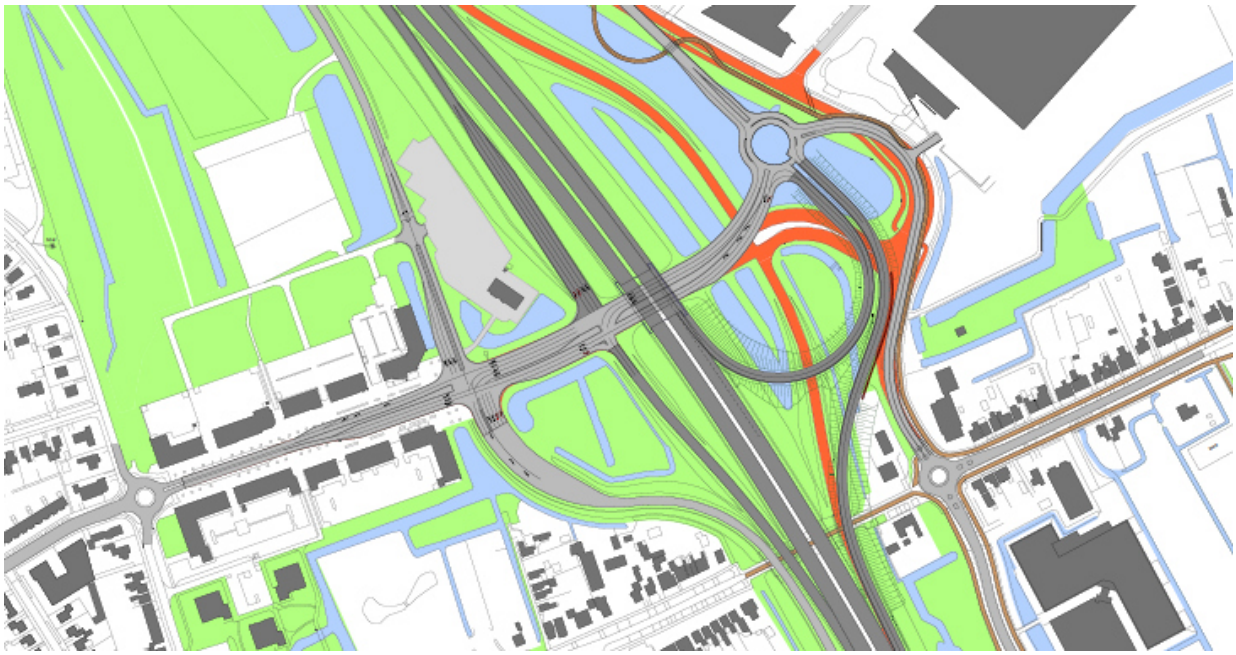
Autowegen 'dwers troch alles hinne'

Dat Friesland net als heel Nederland ontsloten is voor het autoverkeer, is vanzelfsprekend. Deze ontsluiting heeft echter neveneffecten die pas later zichtbaar worden. Positief en negatief. Een positief effect is bijvoorbeeld, dat bedrijven het aantrekkelijk vinden zich te vestigen bij knooppunten van autosnelwegen, zodat zij binnen er als een spin in het web zitten. Zo is Heerenveen een voor bedrijven aantrekkelijk vestigingsplaats geworden, nadat de verkeerssituatie op de kruising van A 6 en A 7 verbeterd was. Voor de gemeente Heerenveen was de groei aan bedrijvigheid meer dan welkom, aangezien de gemeente voor veel geld een bedrijventerrein langs de A 7 had ingericht waar door de algehele economische malaise aanvankelijk geen belangstelling voor was. Maar dat is veranderd. Diezelfde economisch positieve ontwikkeling heeft bij anderen de wenkbrauwen doen fronsen, want je kunt niet zeggen dat het aan de oostkant van Heerenveen landschappelijk mooier is geworden. Bij Drachten is deze ontwikkeling reeds eerder van de grond gekomen en later verder ontwikkeld langs de A 7. Ook daar geldt: economische groei en voorspoed zijn belangrijk, maar gaan blijkbaar altijd gepaard met een aantasting van landschappelijke waarden.

Voor de bij velen berucht geworden rotonde bij Joure, waar de A 6 aansluit van Lemmer naar Joure aansluit op de A 7 van Sneek via Joure naar Groningen, is de oplossing uiteindelijk gevonden in de aanleg van een knooppunt zonder kruisingen of stoplichten. De autosnelweg tussen Lemmer en Heerenveen is de doorgaande weg geworden en de A 7 sluit daar met verbindingsbogen op aan, maar mag richting Groningen wel A 7 blijven heten. Vanaf 2018 is het verkeersprobleem bij Joure hiermee opgelost, maar landschappelijk is gebeurd wat gevreesd werd. Een knooppunt met ruime verbindingsbogen neemt een ruimtebeslag in dat vooral stoort in het toch wat kleinschalige polderlandschap ten zuiden van Joure. Wat eens een vriendelijk veenpolder landschap was, is nu een ontoegankelijk gebied dat beheerst wordt door het snelverkeer.



De autosnelweg A-7 bij Heerenveen, richting Drachten, in de nog relatief rustige negentiger jaren.



De N32 werd in de periode 1984-2000 omgebouwd van een tweestrooks autoweg naar een autosnelweg met vier rijstroken. Op de afbeelding zien we de planning van wegen aan de oostzijde van Heerenveen. Het tracé van de N32 werd voor de A 32 circa 400 meter verlegd in oostelijke richting. Dat ging wel ten koste van de buurtschap It Meer. De Schoterlandse Compagnonsvaart werd gedempt van it Meer tot in De Knipe, drie kilometer naar het oosten. In die jaren was het nog populair om vaarten te dempen. In Drachten werd de in de zestiger jaren gedempte Drachtster vaart in die zelfde jaren weer opengegraven tot het centrum van deze plaats. Toen werd duidelijk hoezeer de woningen langs het Moleneind pas tot hun recht komen langs een vaart. Langs het Moleneind als brede weg zoals die ingericht was toen de vaart gedempt was, maakten ze een verweesde indruk.





Lange tijd was de Heerenveense weg van Wolvega naar Heerenveen als onderdeel van de rijksweg 43 de vanzelfsprekende wegverbinding. Wolvega is echter in de 21e eeuw sterk gegroeid en de A-6 is een vierbaans snelweg ten oosten van de woonkern.

Aanleg en afbouw van trambanen

Om het platteland van Friesland te ontsluiten, zijn aan het einde van de 19e eeuw vele trambanen aangelegd die de dorpen in de provincie met elkaar verbonden. In 1880 was in Utrecht de Nederlandsche Tramweg Maatschappij (NTM) opgericht die verantwoordelijk was voor de aanleg, de exploitatie en het onderhoud van deze banen. Van 1907 tot 1913 en vanaf 1930 was deze maatschappij gevestigd in Heerenveen en was ze vooral actief in Friesland. De eerste trams werden getrokken door paarden. Daarna kwamen lange tijd de stoomtrams en tenslotte de trams met een diesellocomotief. Vanaf 1930 liet de NTM ook autobussen rijden. De tramlijnen in het oosten van de provincie werden vanaf 1911 aangelegd. Eerst Lippenhuizen – Oosterwolde, daarna Drachten – Groningen en een jaar later, in 1914, Makkinga – Steenwijk. In 1939 werden enkele tramlijnen weer opgeheven. Na de oorlog, in 1947, ook de lijnen in Zuidoost-Friesland (Heerenveen, Gorredijk, Drachten, Oosterwolde) Alleen de lijn Drachten – Groningen bleef als goederentrein (voor Philips) tot in de jaren tachtig bestaan.



Heerenveen met het NS-station en de trambanen van de NTM, die nauw samenwerkte met de NS.

Van Heerenveen kon de reiziger met de tram naar Joure en verder naar De Lemmer of Sneek. Naar het oosten ging een trambaan naar de Knipe, Langezwaag, Gorredijk, Beetsterzwaag, Olterterp en Drachten.



Heerenveen, 1915. De Fok met de rails voor de stoomtram naar De Knipe en verder.



Heerenveen in 1955. Centraal de remise voor de NTM-bussen. De tramrails zijn verwijderd.



Het tramstation van Oosterwolde.



Het tramstation van Drachten met remise en rangeerterrein. Na de Tweede Wereldoorlog zijn de tramrails verwijderd en werd het station omgebouwd tot busstation met garages voor de NTM-bussen. Begin jaren zeventig werd de NTM de Friese Autobus Maatschappij (Fram).

Toerisme en recreatie

Voor veel plattelandsgebieden zijn toerisme en recreatie belangrijke bronnen van inkomsten geworden. Om deze activiteiten te stimuleren, wordt er daarom doelbewust geïnvesteerd om het de mensen naar de zin te maken en meer mensen te verleiden het gebied te bezoeken. Het gaat daarbij om diverse doelgroepen. Om kampeerders, hotelgasten, en backpackers. Maar natuurlijk ook om dagjesmensen, natuurliefhebbers en vogelaars die komen met de auto, op de fiets of lopend. Al die verschillende mensen vragen eigen voorzieningen en ze zitten elkaar ook wel eens in de weg. Belangrijk is dat de reden waarom deze mensen komen, niet door massaliteit of botsende doelstellingen verloren gaat. Een wandelgebied waar ook mountainbikers crossen, leidt tot problemen. Stiltegebieden zijn alleen aantrekkelijk als ze stil blijven. Natuurmonumenten zijn er (ook) voor mensen, maar die moeten zich wel zo gedragen, dat de natuur die beschermd wordt, niet door hun gedrag of hun aanwezigheid verloren gaat.



Appelscha, Kale Duinen, ingericht voor toerisme.

Kortom, het landschap is tegenwoordig niet alleen een gegeven, maar ook een economische waarde. Bovendien heeft het een immanente pedagogische waarde, die de laatste jaren voor een groot publiek duidelijker is geworden vanwege de actuele milieu- en klimaatproblemen. Natuur zorgt uit zichzelf voor waarden die de politiek met veel moeite en techniek probeert te realiseren. Helaas wordt diezelfde natuur ernstig bedreigd vanwege de industriepolitiek en het landbouwbeleid van de afgelopen

decennia. In Zuidoost-Friesland worden kleine natuurgebiedjes door It Fryske Gea beschermd, maar het is voor die organisatie vechten tegen de bierkaai. Het is praktisch onmogelijk kleine natuurgebieden te beschermen als bijvoorbeeld het omliggende boerenland een laag waterpeil mag hebben, terwijl voor het natuurgebied een hoog waterpeil is vereist. Over stikstof en fosfaten hoeven we het niet eens te hebben. Die uitstoot maakt het beheer van de natuur tot een bijna onmogelijke taak.



Vogelaars in de venen



Natuurexcursies door de overgebleven stukjes hoogveen. Recreatie en educatie ineen.



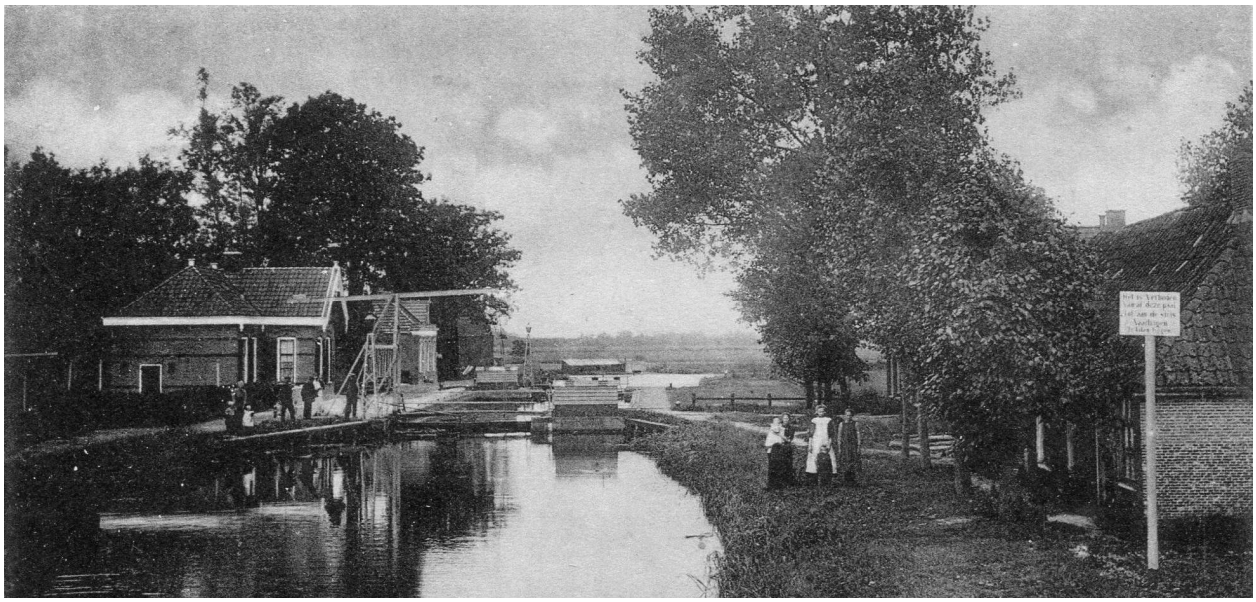
Ooststellingwerf. Recreatie in de natuur dankzij ontsluiting

Verbetering van het grootscheepsvaarwater in Friesland

Toen de vervening in Zuidoost-Friesland zo rond 1930 echt voorbij was, bestond de infrastructuur van waterwegen die aangelegd was voor de vervening natuurlijk nog wel en deze bleef ook nog jaren redelijk intact, ondanks het gegeven dat de verveners zelf natuurlijk gestopt waren met het regelmatig onderhouden ervan. Dat beheer werd overgenomen door andere instanties. De waterschappen hadden belang gekregen bij de vaarten, de wijken en dwarswijken in verband met de afwatering van het boerenland, terwijl de overheid een functie zag voor de grote turfvaarten als vaarwegen voor de binnenvaart. Tot aan de Tweede Wereldoorlog was het vervoer over het water immers belangrijk en waren de vrachtscheepjes relatief klein. Ze konden nog prima varen in de vaarten die eerder gebruikt werden door de turfschepen. In de dertiger jaren kwam echter de concurrentie van de vrachtwagen, van het vervoer over de weg, dat sneller was dan een schip en bovendien van deur tot deur kon leveren. Na de Tweede Wereldoorlog ontstond er voor de binnenvaart daarom een nieuwe situatie. De binnenvaart moest zich specialiseren in waar ze de concurrentie aan kon met de vrachtauto: het vervoeren van grote hoeveelheden bulklading. Zand, cement, olie, stukgoed dat te groot is voor transport over de weg en weer wat later het massaal vervoeren van containers vol lading. De schepen werden groter om de kosten per product te drukken. De grote vaarwegen werden aangepast aan deze nieuwe ontwikkeling en de kleine vaarten naar de dorpen werden na de jaren zestig niet meer door de beroepsvaart gebruikt. In 1951 werd in Friesland het Prinses Margrietkanaal geopend, het nieuwe grootscheepse vaarwater van De Lemmer naar Groningen, met een aansluitende verbinding bij Suameer op het Harinxmakanaal naar

Leeuwarden en de havenstad Harlingen. De oude turfroutes werden voor een deel gedempt, vooral in de zestiger jaren, om de aanleg van verharde autowegen te vereenvoudigen. Ook kon met de demping van vaarten en wijken de verkaveling van het landbouwgebied met meer succes vorm krijgen.

Renovatie van historische waterwegen



Drachten, 1910. Het Buitenstvallaat., waar de Drachtstervaart in 1641 begon. Zicht naar het westen. Achter de sluis aan open water de scheepswerf van Jan Oebeles van der Werff.

In de zestiger jaren werden veel oude waterwegen die niet meer geschikt waren voor de scheepvaart gedempt. Die ruimte kon beter gebruikt worden om een (auto)weg aan te leggen of onderdeel te laten zijn van een verkavelingsplan, zodat het bruikbare landbouwgrond werd. Gelukkig zijn de doorgaande turfvaarten in Zuidoost-Friesland dat lot voor het grootste deel bespaard gebleven. Dwarsvaarten en wijken werden wel opgeofferd aan andere doelen. De grote vaarten bleken voor de waterbeheersing van betekenis te blijven. Ze bestaan daarom nog. De Schoterlandse Compagnonsvaart is echter recent ten oosten van Heerenveen gedempt. De Drachtster Compagnonsvaart is in de zestiger jaren voor een deel gedempt. Drachten had dat water niet meer nodig en wilde ruimte voor de auto's. De Langewijk, de dwarsvaarten en tenslotte de Drachtstervaart door het centrum van Drachten werd gedempt tot aan de Hogeweg. De Ureterpster vaart naar Frieschepalen werd eveneens gedempt. Pas vanaf Frieschepalen is de Bakkeveenstervaart weer te zien in oude glorie. In Drachten had het dempen van de Noorder- en Zuiderdwarsvaart en de Langewijk en vooral de Drachtstervaart door het centrum en het Moleneind weliswaar de gewenste ruimte voor de automobilisten gebracht, maar er was ook iets essentieels verloren gegaan. Drachten groeide snel en werd een koopcentrum voor de regio, maar niet veel mensen vonden het centrum van Drachten mooi of gezellig. Esthetisch gezien waren

de verhoudingen ook verstoord geraakt, vooral aan het Moleneind, het westelijk deel vanaf het centrum. Daar stonden de huisjes die oorspronkelijk langs de vaart waren gebouwd, plotseling wat verweesd langs een te brede weg waar te hard werd gereden. Er gingen daarom stemmen op om de vaart weer open te graven, om de vroegere sfeer van woningen langs de historische turfvaart te herstellen. Dat is na een lange geschiedenis met veel financiële onduidelijkheden uiteindelijk inderdaad gerealiseerd en tot ieders tevredenheid.



Drachten, het Buitenstvallaat. Drachten ligt op de grens van water en bos en maakt de laatste jaren werk van een herkenbaar 'waterfront' om aantrekkelijker te worden voor watertoeristen. De Drachtster Vaart die voor een deel gedempt was, werd er zelfs voor hersteld tot in het centrum van de plaats en voorzien van een passantenhaven. Op de voorgrond de laatste scheepswerf van Drachten die gesticht werd in 1710, aan de buitenzijde van het vallaat aan open water.

De Opsterlandse Compagnonsvaart is nooit gedempt. Toen de watersport in de zestiger jaren zich snel uitbreidde, duurde het niet lang of er waren motorbootvaarders die probeerden deze voormalige turfroute met hun boot te verkennen. Zo'n route door mooie natuur en door vele eenvoudige sluisjes was juist voor motorbootvaarders-zonder-haast een aantrekkelijk. Daar is door de betrokken overheden vervolgens beleid van gemaakt. De 'turfroute' door de Opsterlandse Compagnonsvaart werd in de jaren daarna met inzet van veel enthousiaste vrijwilligers in de dorpen uitgebreid en voor de recreatievaart geschikt gemaakt. Daarmee hebben deze historische vaarwegen een nieuwe bestemming gevonden, die prima aansluit bij de geschiedenis van dat vaarwater.



Heerenveen, de oude Engelenvaart, recentelijk verdiept en bevaarbaar gemaakt. Het Nieuwe Heerenveense kanaal, van Vegelinsoord naar Heeenveen, aan de westzijde van de spoorweg Heerenveen – Leeuwarden, is gegraven voor de bereikbaarheid over water van het westelijk industrieterrein van Heeerenveen, maar is ook aangesloten op de Engelenvaart uit de 19e eeuw, zodat de recreatievaart kan doorvaren naar de Tjonger en omgekeerd.



Geheel rechts de oude Heerensloot langs Nieuwebrug. Westelijk daarvan de spoorlijn Heerenveen – Leeuwarden. Westelijk van de spoorlijn het Nieuwe Heerenveense kanaal met een jachthaven.



De Knipe, aan de Schoterlandse vaart, in de 21e eeuw. Deze vaart is niet meer bevaarbaar.



Bakkeveen, de Bakkeveenstervaart bij de sluis, zoals die er tegenwoordig bij ligt.



Opsterlandse Compagnonsvaart



Gorredijk, Turfroute door de Opsterlandse Compagnonsvaart



'Kleine' turfroute over de Tjonger.



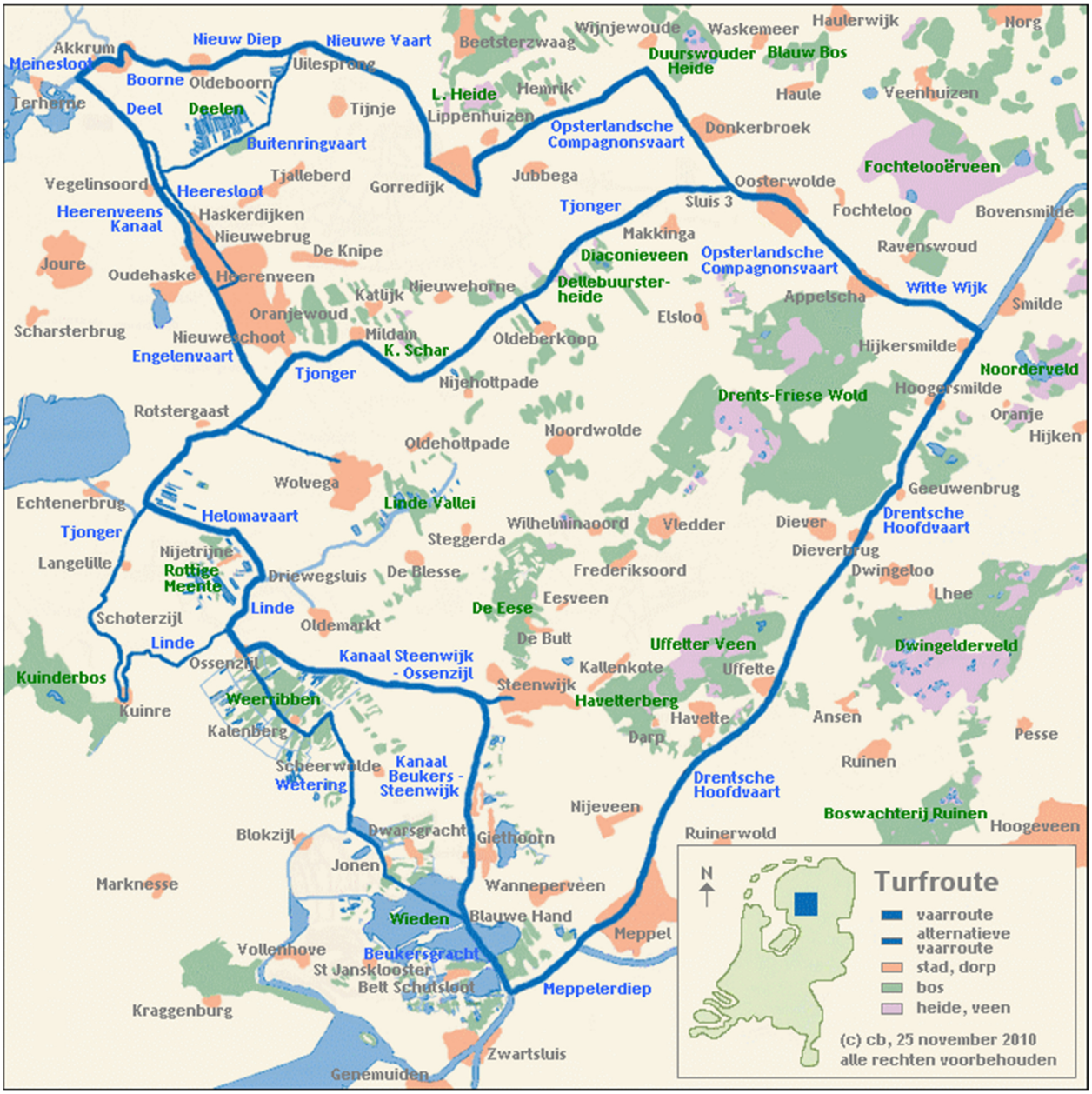
Lippenhuizen, de turfroute met zelfbedieningssluis.



De Veenhoop, omstreeks 1930. Bij de sluis naar het Polderhoofdkanaal. Het kanaal werd in 1874 gegraven. De sluis werd in 1956 gesloten en enige jaren later gedempt.



De Veenhoop. Vanaf 2015 is het Polderhoofdkanaal weer geopend voor de watersport gedurende het zomerseizoen. Na lang juridisch touwtrekken over de milieueffecten mochten de oude gedempte sluizen vervangen worden door nieuwe en kon de vaarroute van De Veenhoop via Nijbeets naar de Uilesprong weer open. Dat maakt het voor watersporters mogelijk direct vanaf Grouw of Eernewoude de turfroute te bereiken en te kiezen voor een kortere of langere historische route.



Kaartje van de turfroutes door Zuidoost Friesland die opengesteld zijn voor de recreatie. De nieuwe route van De Uilesprong door het Polderhoofdkanaal naar De Veenhoop is nog niet aangegeven.

Emancipatie van het platteland

Door snel internet, moderne 'social media', goede wegverbindingen en naar verhouding minder overbevolking, minder verkeersinfarcten en meer schone lucht, is de relatieve achterstand van het platteland omgeslagen in een voorsprong in leefbaarheid. Bij landelijke onderzoeken naar het geluksgevoel scoort de provincie Friesland het hoogste, terwijl het gemiddelde inkomen er lager dan in de Randstad. De woonlasten zijn dat eveneens, waardoor het bestedingsverschil betrekkelijk is. Ondertussen staat dit verschijnsel van een hoge tevredenheid met de leefsituatie,

terwijl het gemiddeld inkomen iets lager is dan het landelijke wel bekend als 'de Friese paradox'. Een paradox suggereert een onbegrijpelijke samenhang, een ongerijmdheid, maar dat onbegrijpelijke verdwijnt snel als je wat breder kijkt naar waarom deze bewoners tevreden zijn. Het gaat daarbij immers niet alleen om de hoogte van het inkomen? De intrinsieke waarde van de woonomgeving, het landschap, in Zuidoost Friesland biedt de bewoners meer dan de Randstad met het gemiddeld hogere inkomen kan bieden.

Het platteland als achtergebleven gebied zoals dat tot in de vijftiger jaren bestond, is al lange tijd verdwenen. De mensen die in Zuidoost-Friesland wonen, hebben net zoveel van de wereld gezien als de mensen uit de Randstad en zijn even bekend met het moderne leven en het wereldgebeuren. Het idee dat de beschaving vanuit de stad komt en de bewoners van de dorpen naar binnen gekeerd leven zonder de moderne ontwikkelingen te volgen, is in onze tijd niet alleen achterhaald, maar ook absurd. Wat voor jonge mensen wel een rol speelt, is de mogelijkheid om hogere opleidingen te volgen en met de verworven kennis en vaardigheden passend werk te vinden. Dat is in Zuidoost-Friesland niet eenvoudig. Weliswaar kunnen studenten in Leeuwarden, Groningen en Zwolle terecht voor hun opleiding, en natuurlijk in alle andere studentensteden in ons land, maar de banen op HBO- en academisch niveau liggen in de provincie niet voor het opscheppen. Hun toekomst ligt daarom toch vaak elders. In die zin bestaat er een uittocht van jongeren, waardoor het platteland meer dan gemiddeld vergrijst. Van een cultureel isolement is echter in de provincie geen sprake. Het moderne leven is daar even vanzelfsprekend als in de steden. Dat is een ware revolutie die in minder dan honderd jaar de wereld onherkenbaar heeft veranderd. Tegelijkertijd zijn landschapsstructuren taai. Het kost in Zuidoost-Friesland niet zo veel moeite om door alle veranderingen heen te herkennen hoe dat landschap zich in vijf eeuwen tijd heeft gevormd, hoe de sociaal-culturele geschiedenis van zeg 1850 tot 1950 nog nadrukkelijk aanwezig is, terwijl we ondertussen onbekommerd met snelle vervoersmiddelen, onder voortdurend mobiel bereik en over geasfalteerde banen door het landschap reizen. Mooier wordt het natuurlijk, als we ook eens stilstaan en om ons heen kijken. Of de fiets pakken, zoals Jac. P. Thijsse deed, en het landschap begripvol op ons in laten werken.

Alles wordt geschiedenis

Het historisch gegroeide cultuurlandschap van Zuidoost-Friesland met zijn vervening werd door de ontsluiting van het noorden met snellere verbindingen over het spoor en over de weg natuurlijk ernstig aangetast. Ook de verbetering van het grootscheepsvaarwater leidde tot een doorbreking van het toch in essentie kleinschalige Lage Midden van de provincie. Dat kan je landschappelijk betreuren, maar je kunt niet zeggen dat deze moderne vervoersvormen de historie geweld aandoen. Voordat er verveend werd, zag dit gebied er onvergelijkbaar anders uit. De vervening was zelf een vernietiging van het toenmalige landschap van woeste grond en het veen/heidelandschap. De moderne autosnelweg A 32 met het klaverblad bij

Heerenveen en de autosnelweg A 6 / A7 met de nieuwe aansluiting ten zuiden van Joure nemen ongelofelijk veel ruimte in beslag en vernietigen een deel van het oude landschap, maar zijn zelf natuurlijk ook weer een fase in de geschiedenis van Friesland. De nu bestaande landschapsstructuur in Zuidoost-Friesland is het resultaat van de vervening. Na de vervening dreigde het platteland te verpauperen. Nieuwe werkgelegenheid ontbrak en de vaarten waren niet langer functioneel en werden daarom slecht onderhouden. Ook die fase hoort bij de geschiedenis en is alweer verleden tijd. De groei van plaatsen als Drachten, Gorredijk en Heerenveen door industrie en bedrijvigheid bracht niet alleen welvaart in die gemeenschappen, maar zorgde ook voor een bevolking die behoefte kreeg buiten de stad te recreëren. Voor watersporters en dan speciaal de mensen met motorboten werd de turfroute heropend, zodat een interessante vaarroute is ontstaan door een streek met geschiedenis. Waar eens de turfschippers zich in de nazomer verdrongen met pramen en skûtsjes vol turf, daar varen nu plezierboten om te genieten van de groene omgeving. De bevolkingsgroei zorgde voor de ontwikkeling van een dienstensector in de gehele regio. Door de toegenomen recreatie kreeg ook het platteland een nieuw perspectief. Wat wij geschiedenis noemen, is dat proces van voortdurende maatschappelijke verandering en ontwikkeling. Soms kan je achteraf bepaalde ontwikkelingen of aspecten daarvan betreuren. Soms kan je blij zijn met bepaalde ontwikkelingen, maar dat zijn uiteindelijk persoonlijke opvattingen over iets dat gaat zoals het gaat. Niet van nature, maar door menselijk handelen. Zonder mensen geen geschiedenis en omgekeerd. Zonder geschiedenis, is er in menselijke zin ook geen toekomst. Plannen worden immers vooruit gerealiseerd, maar pas achteraf en achterwaarts goed begrepen.

Geraadpleegde literatuur

Bosma, K.: *Het gebied van de Schoterlandse Compagnonsvaart.* doctoraalscriptie, 1929

Davies G.C.: *De ontdekking van Nederland.* Amsterdam, 2001. (vertaling van *On Dutch waterways.* 1886)

Doughty H.M.: *Friesland Meres.* London, 1889

Dessens, H.: *Nederlandse Zeilende Binnenvaart 1880 -1950.* Alkmaar, 2007

Frieswijk J. e.a. (red.): *Geschiedenis van Friesland, 1750 – 1995.* Amsterdam, 1998

Frieswijk J., e.a. (red.): *Ferdinand Domela Nieuwenhuis. De apostel van de Friese arbeiders.* Leeuwarden, 1988

Gerding M.A.W.: *Vier eeuwen turfwinning.* Wageningen, 1995 (diss.)

Hartman, A.: *Cultuurhistorisch onderzoek buitengebied gemeente Opsterland.* Gorredijk, 2013

Heide van der G. : *De Zuiderzee.* Haren, 1974

Historische Vereniging Haulerwijk & O, *De Vaart.* website, 2021

Hoek van der S.: *Het bruine goud. Kroniek van de turfgravers in Nederland.* Amsterdam, 1984

Jansma, K. : *Met geveegde kont.* Leeuwarden, 2001

Klaver I.: *Herinneringen van een Friese landarbeider*, Nijmegen, 1974

Kleefstra, J.: *Een vacantie op de Friesche wateren.* Amsterdam, 1909

Mercuur T.: *De Deelen.* Gersloot, 2000

Mörzer-Bruijns, M.F. en Benthem R.J.: *De Nederlandse Landschappen.* Utrecht, 1979

Salverda J.: *Van turfvaart tot volksvermaak.* Sneek, 1986

Scholtens L.: *Van veen naar veenkoloniën, 1845-1950.* Groningen, RUG, 2017 (masterscriptie)

Schroor M.: *De demografische ontwikkeling 1750-1917.* In: Geschiedenis van Friesland, 1750 -1995. p.40-60. Amsterdam, 1998

Steenhuis, M. en Stix C.: *Cultuurhistorisch Erfgoed Gemeente Heerenveen.* Gemeente Heerenveen. 2010

Suilen, A.: *Friese Veenweidegebied.* Wetterskip Fryslân, 2015

Terluin J.: *Beetsterzwaag, Beets en Olterterp in historisch perspectief.* Beetsterzwaag, 2018

Thijsse, Jac.P.: *Friesland.* Zaandam, 1919 (Verkadealbum)

Thurkow A.J.: *Schaal en Kwaliteit. een vergelijking van de droogmaking en ontginning van drie kleinere Friese veenpolders.* Noorderbreedte 1989

Tomalin, H.F.: Three vagabonds in Friesland. New York, 1907

Wal van der J. (red.): *Canon van de geschiedenis van Smallingerland.* Smelne's Erfskip, 2010

Weide van der L., Schippers, K.: *Tusken Tsjûkemar en Tsjonger.* Oosterend, 1991

Wiersma J.P.: *De Friezen.* In: Meertens P.J. en De Vries A.: De Nederlandse Volkskarakters. Kapen, 1938

Wittenboer van den S. en Spek T.: *Het verhaal van Smallingerland.* Groningen, Kenniscentrum Landschap. 2018

Woud van der A.: *Het landschap – de mensen. Nederland 1850 – 1940.* Amsterdam, 2020

Wal van der J. (red.): *Drachtstervaart.* Smelne's Erfskip, 2015



Dirk Huizinga (1944) is vanaf 2006 actief als maritiem publicist en geeft diverse boeken uit in eigen beheer. Zie www.dirkhuizinga.com .
Van de in dit boek geplaatste foto's heb ik in een aantal gevallen helaas niet kunnen achterhalen wie de fotograaf of rechthebbende instantie is. Mocht ik met publicatie ervan iemand onrecht hebben aangedaan, dan verzoek ik de benadeelde om contact met mij op te nemen.

Drachten, zomer 2021