

Naast het plan van de Drentsche Kanaal Maatschappij (DKM) om de veengebieden in Zuidoost-Drente te bereiken door de Hoogeveensche Vaart te verlengen, ontstond er omstreeks 1850 nog een initiatief tot kanaalaanleg naar dit gebied. Dit tweede kanaal was een idee van de aannemer Jasper Klijn uit Smilde. Hij wilde een kanaal aanleggen vanuit de Drentsche Hoofdvaart naar de

# Drentse Veen- en Middenkanaal Maatschappij

G. A. Coert

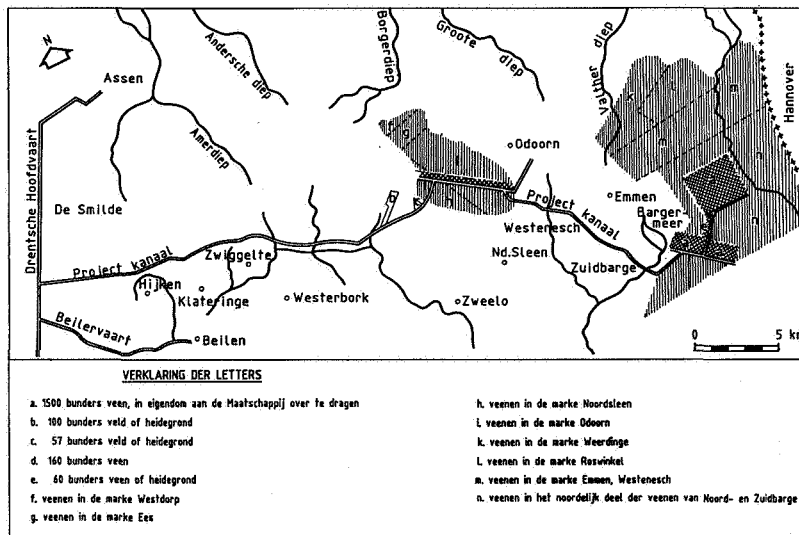
Klijn c.s. presenteren in de zomer van 1852 een prospectus getiteld: 'Plan tot oprichting eener Drentse Veen- en Kanaal Maatschappij'. Doel van deze publikatie was om investeerders te bereiken, die bereid waren om geld te steken in een maatschappij die het kanaal zou aanleggen en exploiteren. Met het gehele project zou, zo rekenden Klijn c.s. voor, een bedrag van f 580.000,- gemoeid zijn. Hiervan was f 440.000,- bestemd voor de aanleg van het

kanaal. In een eerder stadium had Klijn overeenstemming bereikt met de verschillende marken waardoor het kanaal zou komen te lopen. De eigenaren stonden 'om niet' een strook grond af in ruil voor het recht langs het kanaal te mogen afvoeren. Daarnaast hadden de aannemers zich verzekerd van een drietal veengebieden: 164 ha in het Odoornerveen, 580 ha in de Oostervenen bij Zuidbarge en een groot blok van 972 ha het

Bargerveen in Emmen. Nadat hij de voorbereidende werkzaamheden had verricht zocht Klijn contact met een aantal aannemers omdat hij niet alleen een dergelijk groot project kon uitvoeren.

Smeulveen geheten (afb. 1). Grond en venen werden tegen een schappelijke prijs van f 90.000,- verkregen omdat de markegenoten belang hadden bij een veenkanaal. Overigens gingen de pretenties van de ondernemers veel verder. Zij veronderstelden dat de turf van 14.000 ha langs het kanaal kon worden afgevoerd.

In het plan werd toekomstige investeerders voorgerekend, dat het bedrag van f 580.000,- in een tijdsbestek van twintig jaar kon worden terugverdiend. De ontwerpers voorspelden Zuidoost-Drente net zo'n voorspoedige ontwikkeling als Smilde en Hoogeveen. De volgende stap die nu moest worden genomen was de concessie-aanvraag bij het Rijk. Nog datzelfde jaar op 23 december 1852 werd concessie verleend en kon een aandeelhoudersvergadering worden belegd om de kanaalmaatschappij op te richten. Dit geschiedde op 15 maart 1853 te Dordrecht en als naam van de maatschappij werd gekozen 'Drentse Veen- en Middenkanaal Maatschappij' (DVMKM). De nieuwe onderneming kreeg als vestigingsplaats Dordrecht. Klijn en zijn kollega-aannemers waren afkomstig uit het Zuidhollandse rivierengebied en ook het merendeel van de aandeelhouders was afkomstig uit Dordrecht en omgeving.



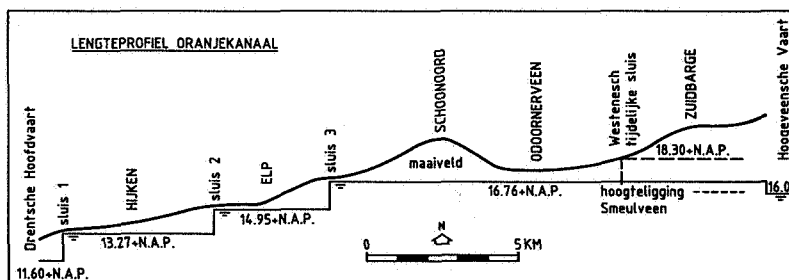
Afb. 1 - Het Oranjekanaal zoals de ontwerpers zich in 1852 voorstelden aan te leggen; duidelijk blijken de verwachtingen van de ontsluiting van de Bargerveenen

## Aanleg Oranjekanaal

Alvorens de minister van Binnenlandse Zaken de concessie voor aanleg en exploitatie van het kanaal verleende, onderzocht de hoofdingenieur van de Waterstaat het plan terzake van de afwatering van het te doorsnijden gebied, de scheepvaartkundige aspecten en de gevolgen voor de Drentsche Hoofdvaart waarin het kanaal zou gaan uitmonden. De hoofdingenieur verzag geen problemen en adviseerde in positieve zin. Het provinciaal bestuur was minder zeker over de kwaliteiten van het plan en uitte zijn

twijfel over het kanaalpeil van het bovenpand. Men vreesde dat met het gekozen hoge peil de Bargervenen onvoldoende konden ontwateren en de verving onmogelijk zou zijn. Het drong aan op een uitgebreider bodemonderzoek. De minister (Thorbecke) is voorbijgegaan aan de waarschuwing van het College. Hij was van mening, dat de kwestie tot de verantwoordelijkheid van de maatschappij behoorde. In november 1853 vlak voor de winterperiode werd met de aanleg begonnen. Enige honderden arbeiders afkomstig uit Smilde en omgeving werkten aan het kanaal en het werk vlotte spoedig. Het eerste pand kwam op 26 juni gereed waarbij een feestelijke bijeenkomst werd georganiseerd. In aanwezigheid van een aantal hoogwaardigheidsbekleders werd bekendgemaakt, dat met toestemming van de Koning het kanaal was gedoopt in Oranjekanaal. De feestelijkheden werden echter overschaduwd door de uitslag van een nieuwe waterpassing en bodemonderzoek. De resultaten bleken rampzalig. De zandlaag in een groot deel van het maatschappijveen en in dat van andere veengebieden, die men aan snee wilde brengen, lag te laag voor het Oranjekanaal. Het betrof ruim tweederde van het grootste veengebied, het Smeulveen (afb. 2) en gerekend naar het gehele gebied zou 7900 ha veengebied te laag liggen om afgevoerd te kunnen worden. Ook voor de markegenoten, de veeneigenaren, een grote tegenvaller. Dat het Oranjekanaal het zuid-oostelijk veengebied op een te hoog peil naderde kwam door de hoogteligging van de Odoornerven. Het Oranjekanaal bereikte deze venen op een peil van 16,70 m + A.P. dat uitstekend was om dit gebied te vervenen. Voor het Smeulveen zou het peil enige meters lager moeten zijn. Een kanaal met een hoog gelegen middenpand zou moeilijk van water zijn te voorzien en voor scheepvaart in gebruik te houden.

Uiteraard ging de direktie verhaal halen bij de aannemers/ontwerpers. Immers deze hadden verzekerd dat het gehele complex veen via het Oranjekanaal kon worden afgevoerd en met dit doel was ook de maatschappij opgericht. In de onderhandelingen die volgden verzekerden Klijn en de zijnen dat zij hun woord zouden nakomen en dat de extra kosten die nodig zouden zijn om de lagere venen af te kunnen graven voor hun rekening kwamen. Met deze garantie op zak werd de aanleg voortgezet. De ontwerpers stelden voor om de Bargervenen op een nog hoger peil te bereiken, namelijk 18,30 m + A.P. Op dit peil kon vrijwel het gehele Oosterveen van de maatschappij (afb. 3) worden afgegraven. Een extra, vierde sluis, was nodig om dit peil te bereiken; deze sluis zou bij Westenesch worden gebouwd (afb. 2). Het lagere Smeulveen zou volgens de gewijzigde plannen via een diep gelegen kanaal worden bereikt met een peil van 15,30 m + A.P.; een vijfde sluis zou afschutting naar dit peil mogelijk moeten maken. Het water-



Afb. 2 - Lengteprofiel van het Oranjekanaal met de hoogteligging van het Smeulveen omstreeks 1875

verlies dat bij iedere schutting zou optreden moest worden gekompenseerd door een stoomgemaal, dat het water terug diende te pompen. In 1858 kwam het kanaal gereed. Het 'hoge' kanaalpand ondervond een ernstig tekort aan water en was voor volgeladen schepen gedurende de droge periode onbevaarbaar. Pas nadat in 1874 een 'stoomwerktuig' bij de vierde sluis was geplaatst, zou het peil in het vierde pand aanmerkelijk verbeteren. Na het gereedkomen van het kanaal verkeerde de maatschappij in een moeilijke positie. Een diep gelegen kanaal naar het Smeulveen bleek onuitvoerbaar en het Oosterveen was een te klein gebied om de kosten van de verlening van het kanaal vanuit Odoornerveen te kunnen dragen. Niet onbegrijpelijk dat de maatschappij naar andere en hoger gelegen venen uitzag. Dergelijke venen lagen zuidelijker in een gebied dat feitelijk voor de ontsluiting van de DKM (Hoogeveense Vaart) was bestemd (afb. 3). De aanspraken van de DVMKM op deze venen zou een belangenstrijd tussen de beide kanaalmaat-

schappijen doen ontstaan. Aangezien het tracé van de Hoogeveense Vaart en de aansluiting ervan op de Duitse kanalen hier ook aan de orde kwamen, raakten Rijk en provincie eveneens bij het geschil betrokken. Na jaren van onderhandelen, werden partijen het in 1871 eens. De DVMKM verplichtte zich om het Oranjekanaal te verlengen tot aan de zuidpunt van het Oosterveen. Daar zou een verbinding met de Hoogeveense Vaart tot stand komen en een sluis (Oranjesluis) worden aangelegd om scheepvaart tussen beide kanalen mogelijk te maken. De bestaande vierde sluis bij Westenesch diende te worden afgebroken en het bovenste pand verdiept tot een waterpeil van 17 m + A.P. Om te voorkomen dat bij iedere schutting van de Oranjesluis waterverlies optrad, moest ter plaatse een gemaal worden geplaatst. Het Oosterveen diende te worden afgegraven op het oude peil van 18,30 m + A.P. Hiertoe werd in de verbindingswijk tussen het Oranjekanaal en de Oostervijk een sluisje (Wijksluisje) gebouwd. De DVMKM kreeg f 279.000,- rijkssubsidie voor

De Oranjesluis met het stoomgemaal in 1889 in aanbouw. Op de achtergrond de nog in aanleg zijnde Hoogeveense Vaart



FOTO: DRENTS MUSEUM



Het Oranjekanaal te Schoonoord in 1910

deze werken toegekend. In 1874 verkocht ze het Smeulveen aan de Groningse grootindustriële W. A. Scholten. De maatschappij zou nog enige compensatie voor dit verlies krijgen door de vereniging van het Westerveen (afb. 3).

De aanleg van het Oranjekanaal heeft een gunstige uitstraling gehad op het gebied waarlangs het kanaal voerde. Een aantal plaatsen dankt zijn ontstaan aan het Oranjekanaal. Een nederzetting van kanaalarbeiders met een loods van de maatschappij op het punt waar de weg van Sleen naar Schoonoord het kanaal kruist, was in 1854 het begin van Schoonoord. Ook Nieuw-Dordrecht en Oranjedorp ontstonden in deze tijd. Een proefneming om bomen langs het kanaal te planten, die in eigen beheer werden gezaaid en gekweekt zou slagen. Nog altijd zien we de resultaten ervan.

#### Afwatering Oranjekanaal

Het Oranjekanaal doorsneed de stroomgebieden van de Oude Vaart en het Loo- en Drostendiep en verbrak de gemeenschap van enkele stroompjes en grote gebieden moesten hun afwatering naar het kanaal gaan vinden. Bij enkele riviertjes kon door het leggen van grond-duikers de waterafvoer doorgang vinden. Het kanaal zelf moest zijn overtollige water van pand tot pand door de sluisen naar de Hoofdvaart afvoeren. Alleen in natte perioden was er sprake van overtollig water, in de zomermaanden stonden de panden meestal onder peil, dan werd het overtollige water geloosd door het opzetten van een viertal overlaten in de zuidelijke kanaaldijk. Eén overlaat lag bij Hijken die afstroomde in de Brunstingerleek, twee lagen tussen de tweede en de derde sluis en stroomden beide af op de Westerborkerstroombaan en de vierde lag boven de derde sluis bij het Hooislootsdiep. Later zou er nog een overlaat bij de Delft worden gelegd. Deze waterafvoer betekende een extra belasting voor deze riviertjes die dit water niet konden verwerken, waardoor de aanliggende landerijen regelmatig onder water liepen. Overigens was dit ook al het geval vóór de aanleg van het Oranjekanaal. Omdat na elke overstroming vruchtbaar slib achterbleef maakten de boeren van deze inundaties geen problemen. Anders werd het toen de kunstmest

allerwegen was ingevoerd en er wel bezwaren werden geuit. In 1929 werd bepaald dat het overtollige water daarom zoveel mogelijk langs de Hoofdvaart moest worden afgeleid. Eerst in de vijftiger jaren zouden de overlaten geheel komen te vervallen.

#### Exploitatie Oranjekanaal

De verwachtingen ten aanzien van het gebruik van het kanaal waren hoog gespannen. De ontwerpers voorspelden een jaarlijkse opbrengst van f 12.500,— uit de kanaalrechten. Door diverse oorzaken hierboven geschetst is de scheepvaart ver ten achter gebleven. De tegenvaller was natuurlijk dat het Smeulveen ongeschikt lag om langs het Oranjekanaal te worden afgevoerd. Daarbij kwam nog de gebrekkige beschikbaarheid van het kanaal in de eerste jaren na de aanleg.

De scheepvaart op het Oranjekanaal nam geleidelijk toe. In 1859 bedroeg het aantal schepen 707, tien jaar later was dit verdubbeld en aan het einde van de eeuw liep dit aantal op tot zo'n 4000 schepen. Tot 1920 zou de scheepvaart blijven toenemen en bevoeren jaarlijks tussen de 5000 en 6000 schepen het kanaal. Uit de kanaalrechten kon echter ternauwernood het onderhoud van het kanaal worden betaald. Doordat de maatschappij ook inkomsten had uit haar bezittingen kon ieder boekjaar meestal met enige winst worden afgesloten en aan de aandeelhouders een zeer bescheiden uitkering worden gedaan.

De positie van de maatschappij is na de crisis in het veenbedrijf verslechterd, echter nog meer door de algemene economische crisis en de Tweede Wereldoorlog die er op volgden. De turfvaart begon terug te lopen. Ten dele werd deze teruggang gekompenseerd door het vervoer van fabrieksaardappelen en suikerbietten. Extra concurrentie kwam er echter door het toenemen van het goederenvervoer over de weg.

#### Naasting Oranjekanaal

Direkt na de oorlog werd duidelijk dat de maatschappij niet meer in staat was het kanaal te onderhouden, mede als gevolg van de snel gestegen loon- en materiaalkosten. De sluisen

verkeerden in een deplorabele toestand en waren nodig aan vervanging toe. De maatschappij kwam voor de vraag te staan of zij de exploitatie van het kanaal nog langer zou kunnen voortzetten. De concessie was in 1852 verleend voor de duur van 99 jaar en gedurende die periode was de DVMKM verplicht het kanaal en de kunstwerken in goede staat te onderhouden. De maatschappij had het recht om de concessie te verlengen. Gelet op de slechte toestand van het kanaal en de sombere vooruitzichten, zag zij hier vanaf en gaf de regering in 1950 te kennen de exploitatie van het kanaal te willen beëindigen. De DVMKM maakte met haar beslissing duidelijk dat zij wenste dat het Rijk het kanaal zou overnemen. Het algemeen belang vorderde de instandhouding van het kanaal, het was voor de waterhuishouding van een belangrijk deel van Midden-Drenthe een onmisbare schakel. Maar de overheid was zich ook bewust, dat het kanaal niet ten eeuwige dage door een particuliere onderneming kon worden beheerd en onderhouden. Juist voor de sluiting van de termijn berichtte de regering op 22 december 1951 dat zij van de bepaling in de concessie gebruik wilde maken en het kanaal overnemen. Het vergde enige tijd om overeenstemming over de koopsom te bereiken. Uiteindelijk werden partijen het eens over een vergoeding van f 589.000,—. Een bedrag dat was gebaseerd op de oorspronkelijke kosten van aanleg. Op dit bedrag werd f 294.000,— in mindering gebracht vanwege achterstallig onderhoud. Het bestuur van de maatschappij liquideerde ook de buiten naasting gehouden bezittingen. De opbrengsten werden aan de aandeelhouders uitgekeerd. Zij ontvingen f 494.500,— zijnde 85 % van het geïnvesteerde kapitaal.

Het Rijk heeft tijdens zijn beheer het Oranjekanaal aanmerkelijk verbeterd. De sluisen werden vernieuwd en van omloopriolen voorzien. Hierdoor werd het mogelijk om, tevens door de verbetering van de afvoermiddelen van de Drentsche Hoofdvaart, de afwatering van het Oranjekanaal te reguleren, waarmee de overlaten in de zuidelijke kanaaldijken definitief kwamen te vervallen.

In 1966 veranderde het kanaal nogmaals van eigenaar, het Rijk droeg het kanaal in dat jaar over aan de provincie Drenthe. Als scheepvaartweg had het Oranjekanaal toen reeds zijn functie vrijwel verloren en het zou in 1976 voor de scheepvaart worden gesloten. Voor de waterbeheersing is het kanaal nog van betekenis. Deze rol kwam eens te meer naar voren tijdens de extreme droogte van 1976. Miljoenen liters water werden toen via het Oranjekanaal naar de droge gronden van het Ellersveld gepompt. ●

Uitvoeriger informatie over de Drentsche Veen- en Middenkanaal Maatschappij en het Oranjekanaal is te vinden in: G. A. Coert, Stromen en schutten, vaarten en voordren. Geschiedenis van de natte waterstaat in Drenthe (1400-1985). Amsterdam-Meppel 1991.