INHOUDSOPGAVE

		PAGINA
1	Ligging, grenzen en omvang	2
2	Landschappelijke structuur	4
3	Infrastructuur	10
4	Nederzettingen	15
5	Bevolking	20
6	Middelen van bestaan	22
7	Sociale en culturele voorzieningen	29
8	Ontwikkeling 1850 - 1940	32
	Bronnen	39
	Bijlagen	43

HET OVERSTICHT
Zwolle, december 1988.

1 Ligging, grenzen en omvang

De plattelandsgemeente Den Ham ligt in het oosten van Salland. Zij grenst in het oosten aan de gemeente Hardenberg en aan de Twentse gemeente Vriezenveen, in het zuiden aan Hellendoorn en in het westen en noorden aan Ommen. Op **kaart 1** is de ligging van de gemeente Den Ham in Salland aangegeven.

In de eerste helft van april 1811 werd het schoutambt Ommen en Den Ham in tweeën gesplitst. Er ontstonden toen twee aparte gemeenten, namelijk Ommen en Den Ham. Na 1811 hebben deze twee gemeenten enige tijd een gecombineerd schoutambt gevormd. De twee aan elkaar grenzende gemeenten kregen dezelfde schout, maar bleven verder geheel zelfstandig. Van 1795 tot 1803 was Den Ham een afzonderlijk schoutambt geweest.

Het bestuurlijke en administratieve centrum van de gemeente is het voornamelijk agrarische dorp Den Ham. De tweede kern in de gemeente is het industriële dorp Vroomshoop. Verder bestaat de gemeente uit de kleine kern Geerdijk en de buurschappen met voornamelijk verspreide bebouwing Magele, Noordmeer, Meer en Linde. De kleine plattelandskern Geerdijk maakt tegenwoordig onderdeel uit van het voormalige veenkoloniale akkerbouwdorp Vroomshoop.

Op 1 januari 1987 bedroeg de oppervlakte van de gemeente Den Ham 44,10 km2, inclusief 0,34 km2 binnenwater breder dan 6 meter. Het aantal inwoners was op die datum 14.612, de totale woningvoorraad 4.489. De

woningdichtheid bedroeg derhalve 103 woningen per km2 land. Ter vergelijking: de woningdichtheid van Salland op 1 januari 1987 bedroeg 58 en die van Overijssel 105.

2 Landschappelijke structuur

2.1. Geologie

De gemeente Den Ham ligt ingeklemd tussen de delen van het stuwwallencomplex van de Sallandse Heuvelrug, de Lemelerberg en de Hellendoornsche Berg, en de uitgestrekte, grotendeels vergraven veengebieden van de gemeenten Vriezenveen en Hardenberg. Geologisch gezien kan het landschap van Den Ham dan ook in twee, ongeveer evengrote, maar wel totaal verschillende delen gesplitst worden. Het westelijke deel van de gemeente bestaat grotendeels uit een afwisseling van hoger en lager gelegen zandgronden, in het oostelijke deel overheersen vergraven en onvergraven veengronden.

Het aanzien van het landschap is hoofdzakelijk gevormd tijdens de twee laatste ijstijden van het Pleistoceen en de daarop volgende warmere periode, het Holoceen. In de op één na laatste ijstijd (het Riss-glaciaal) bereikte het vanuit het noorden voortschuivende landijs ook het gebied, waar tegenwoordig de gemeente Den Ham ligt. Het aanwezige materiaal, dat voor de ijsbedekking door de destijds grote rivier de Regge in dikke lagen was afgezet en voornamelijk uit grof zand en grind bestond, werd opgestuwd. Daardoor ontstond naast de Sallandse Heuvelrug een kleinere stuwwal, namelijk die van Den Ham via Daarle naar Wierden. De Mageler Esch vormt het hoogste deel van deze stuwwal. De es ligt ± zestien meter boven N.A.P en steekt ongeveer acht meter boven de omgeving uit. Rondom de stuwwal van Den Ham bevindt zich een mantel van fijne tot middelgrove gelaagde zanden, die na de

ijsbedekking door het smeltwater zijn afgezet. Het landijs heeft plaatselijk ook lagen nauwelijks waterdoorlatende keileem afgezet.

Poolwinden uit de laatste ijstijd (het Würm-glaciaal), toen het opnieuw vanuit het noorden uitbreidende landijs Nederland niet bereikte, dekten het gehele grondgebied van Den Ham toe met een laag dekzand. Het gebied kreeg hierdoor grotendeels een zwak golvend karakter, met uitzondering van de duidelijk in het landschap zichtbare stuwwal.

In het Holoceen, de huidige geologische periode, werd het klimaat dusdanig mild, dat de vegetatie zich weer kon ontwikkelen. Als gevolg van de keileem in de ondergrond en de aanwezigheid van de stuwwal van Ommen naar Markelo stagneerde de afvoer van grote hoeveelheden smelt- en regenwater, waardoor in de lagere delen van het landschap moerassen en meren ontstonden. Hierin ontwikkelden zich plaatselijk dikke lagen veen. Daar, waar in het veengebied nog dekzand aan de oppervlakte bleef voorkomen, konden opnieuw verstuivingen optreden. Op een oostelijke uitloper van de kleine stuwwal van Den Ham naar Wierden werd zodoende de Zandstuve gevormd. Deze is rond de eeuwwisseling met bomen beplant.

Door de Regge en in mindere mate door de Linderbeek is in het Holoceen aan weerszijden van de oevers een gemiddeld 20 cm dikke laag rivier-, respectievelijk beekklei afgezet. Het materiaal van deze gronden bestaat voornamelijk uit fijn zand, afgewisseld met sterk humeuze en kleiige lagen. **Kaart 2** geeft een gegeneraliseerd overzicht van de in de gemeente Den Ham voorkomende geologische formaties en de (bijbehorende) bodemsoorten.

2.2. Bodemgesteldheid en landschap

Nauw samenhangend met de bodemgesteldheid en de geologie kunnen op het grondgebied van de gemeente Den Ham twee landschapstypen worden onderscheiden. In het oostelijke deel overheersen de jonge cultuurlandschappen, in het westelijke deel de oude.

Het landschap in het westelijke deel kenmerkt zich door een afwisseling van oude bouw- en graslanden. De bodem bestaat er grotendeels uit verschillende soorten zandgronden, vooral lemige, fijnzandige beekeerdgronden. De eerste bewoners van het gebied vestigden zich op de zandgronden langs de beekdalen, omdat daar optimaal werd voldaan aan de voorwaarden die het toenmalige agrarische bedrijf aan het milieu stelde. De laag gelegen gronden langs de beek waren geschikt voor grasland, de hoger gelegen gronden voor de aanleg van akkers. De bouwlanden kwamen door langdurige bemesting in de loop der eeuwen steeds hoger te liggen. Het reeds aanwezige micro-reliëf kreeg daardoor een wat uitgesprokener karakter.

Het grootste complex oude bouwlanden lag en ligt op de Mageler Esch, ten oosten van het dorp Den Ham. Omstreeks 1940 was dit essencomplex nog bijna geheel in gebruik als bouwland, daarna zijn de laagste delen ervan

omgezet in grasland. De bodem van de oude bouwlanden bestaat uit bruine enkeerdgronden. Dit zijn zwak lemige bodems met een bruine bovenlaag als gevolg van het gebruik van bosstrooisel voor de aanmaak van potstalmest, in plaats van heideplaggen.

De landschappelijke structuur draagt duidelijke sporen van de geomorfologische uitgangssituatie en de occupatiegeschiedenis. Als gevolg daarvan komen er opvallende verschillen voor in openheid, reliëf en bebouwingsdichtheid. De beekdalen van de gekanaliseerde Beneden-Regge en de Linderbeek worden gekenmerkt door een open, vrij vlak landschap met plaatselijk kleine verhogingen. Het aangrenzende hoevenlandschap heeft een zeer grillige en gevarieerde opbouw met kleine essen, weg- en kavelbeplantingen, bosjes en bebouwing, waardoor het een sterk besloten karakter heeft. Het meest uitgesproken voorbeeld van een dergelijk oud hoevenlandschap vormt het in de gemeente Den Ham gelegen zuidelijke deel van het Eerder Achterbroek.

In scherp contrast met het tot nu toe beschreven landschap staat het open jonge ontginningslandschap in het oostelijke deel van de gemeente. In het gebied ten zuiden van de Zandstuve -het Linderveld- en in het Hammervlier ten noorden ervan, ontstond tengevolge van eenzijdige gebruiksmogelijkheden van de grond een vrij open landschap met een overwegend rechtlijnige verkavelingsstructuur. Bebouwing komt er sporadisch voor. Het gebied ten oosten van de Mageler Esch (De Kooijen) wijkt van dit algemene beeld af. In dit gebied overheerst een kleinschalige, maar wel strakke en rechtlijnige ruimtelijke opbouw van het landschap. Individuele ontginningen hebben er tot een dicht bebouwingspatroon en een fijnmazige ontsluitingsstructuur geleid.

Ten oosten van het Overijsselsch Kanaal Almelo-De Haandrik ligt het veenkoloniale landschap van Vroomshoop. Kenmerkend voor dit gebied is de openheid en het rationele verkavelingspatroon. Met uitzondering van de bebouwing aan beide zijden van de Tonnendijk en langs het genoemde kanaal komt er vrijwel geen bebouwing voor. De bodem in het veenkoloniale gebied bestaat uit dalgronden; die in de andere jonge ontginningsgebieden voornamelijk uit verschillende soorten veengrond.

Het aanzien van zowel het oude cultuurlandschap als van het jonge veenkoloniale landschap is niet alleen sterk veranderd door ontwikkelingen binnen de landbouw, bijvoorbeeld door de omschakeling van akkerbouw naar veeteelt. Vooral ruilverkavelingen hebben het landschap veranderd. In de gemeente Den Ham zijn vanaf ongeveer 1930 drie ruilverkavelingen uitgevoerd door de Koninklijke Nederlandsche Heide Maatschappij. Het betreft de herverkaveling van de Mageler Esch in de jaren dertig, de ruilverkaveling "Bisschop" in het gebied ten zuiden van het dorp Den Ham en de ruilverkaveling "Vroomshoop".

2.3. Bodembeheer en ontginningen

Omstreeks 1850 was het gehele oostelijke gedeelte van de gemeente woest gebied, bestaande uit venen, moerassen en heidevelden. Deze woeste gronden maakten onderdeel uit van het grondgebied van de marke Den Ham en dienden als graasgebied voor de schapen en als wingebied van plaggen, turf en andere voor het boerenbedrijf noodzakelijke grond- en hulpstoffen. De enige uitdrukkingen van menselijk ingrijpen waren enkele wegen en sloten.

In 1811 werd de marke Den Ham, die tot dan toe bij het schoutambt Ommen en Den Ham behoorde zelfstandig. Door de verdeling van de gemeenschappelijk woeste gronden (op **kaart 3** zijn de marke en de daarbinnen gelegen buurschappen weergegeven) werd de weg vrijgemaakt voor het op grote schaal ontginnen van de uitgestrekte veengebieden, zowel in de zin van het weghalen van de turf, als het geschikt maken van de grond voor agrarische doeleinden. Daarbij kwam dat de Twentse textielindustrie grote belangstelling voor het veengebied tussen Almelo en Coevorden toonde, vanwege de aanwezigheid van goedkope brandstof. Op verzoek van de Twentse textielbaronnen werd daarom de reeds lang gewenste waterweg van Zwolle naar Twente dwars door het hoogveengebied van Noordoost-Overijssel aangelegd. Het kanaal had een dubbele functie. Het moest het vervoer van grondstoffen en eindprodukten mogelijk maken èn de ontginning van het veengebied. Voor de gemeente Den Ham was in eerste instantie het voedingskanaal van de Vecht naar het kanaal Zwolle-Almelo van groot belang. Na het gereedkomen van dit voedingskanaal in 1856 kon begonnen worden met de ontginning van het Hammerbovenveen en ontstonden de veenkoloniale nederzettingen Vroomshoop en Geerdijk.

Al spoedig vestigden zich enkele grote verveners in het gebied ten oosten van het kanaal van Almelo naar De Haandrik, dichtbij de aftakking naar Zwolle. Zij pakten de zaak grootschalig aan.

De eerste fase van de veenontginning bestond uit het winnen van turf. Om het gebied te ontwateren en het "bruine goud" naar de afnemers te transporteren, moest er dwars op het hoofdkanaal (het kanaal van Almelo naar De Haandrik) een stelsel van wijken en dwarswijken gegraven worden.

De tweede ontginningsfase bestond uit het voor agrarische doeleinden geschikt maken van de na de vervening aan de oppervlakte gekomen zandgronden, de zogenaamde dalgronden of dallen. In het algemeen gebeurde dat door het veen dat niet was afgevoerd (bonkveen of bonksel genoemd) te vermengen met de bovenste laag van de dalgronden, waardoor er een goede structuur van de bodem ontstond. Bemesting met stadsvuil, compost, uitwerpselen en, later, kunstmest moest zorgen voor de vruchtbaarheid van de nieuwe bodems.

Dat het geschiktmaken van de dalgronden voor agrarische benutting niet een automatisch vervolg was op de veenafgravingen,

kwam vooral door de hoge prijzen die voor de mest moesten worden betaald. Stadsvuil en andere soorten mest werden aan de hoogste bieders, die voornamelijk uit België afkomstig waren, verkocht. De grote uitbreiding van het veenkoloniale akkerbouwgebied van Vroomshoop en ook Geerdijk vond dan ook plaats na de invoering van kunstmest in de jaren negentig van de vorige eeuw.

Het aantal verveners groeide in de eerste jaren na de ontsluiting van het veengebied zeer snel. In 1855 was de eerste vervener bij sluis 5 met een ploeg van arbeiders aan het werk getogen. In 1857 waren er in de veenkolonie al negen verveners werkzaam, in 1859 dertien en in 1863 twintig. Het aantal veenarbeiders groeide navenant. In 1850 waren er 150 (voornamelijk boeren uit Den Ham die op individuele basis een stuk veen ontgonnen ter vergroting van het of ter verkrijging van een eigen bedrijf) in 1865 500, in 1866 700 en in 1871 825 in de veenkolonie Vroomshoop werkzaam.

2.4. Waterbeheersing

Overstromingen van de Regge hebben in het verleden ook in de gemeente Den Ham regelmatig aanleiding gegeven tot ernstige wateroverlast. Vanaf ongeveer 1850 werden de problemen steeds groter, ondermeer doordat de ontginning van de veengebieden van oost-Salland en Twente de hoeveelheid overtollig water sterk deed toenemen. Ingrijpende maatregelen in het Reggedal werden meer en meer een noodzaak.

Begonnen werd met het reorganiseren van het waterschapsbestel. Voor het grootste deel van de gemeente Den Ham was de oprichting van het waterschap "De Regge" in 1884 van groot belang. Vanaf 1947 heet dat waterschap "Regge en Dinkel".

Alleen een klein gebied in het uiterste noordoosten van de gemeente viel tot 1 januari 1958 onder waterschap "Beerzerveld". Vanaf die datum maakt dat gebied, het Hammer Vlier, deel uit van het waterschap "De Bovenvecht", waarin een achttal in Noordoost-Overijssel gelegen waterschappen en enkele aangrenzende gebieden die nog niet in waterschapsverband waren opgenomen, verenigd werden. Het voormalige afwaterings- en veenafvoerkanaal de Fortwijk vormt de grens tussen beide huidige waterschappen. In het veenkoloniale gebied rond Vroomshoop is ten tijde van het in cultuur brengen van de dalgronden door de Groninger boeren" in 1908 een eigen waterschap opgericht, de "Kalkwijk". Het geschikt maken van de dallen voor agrarische doeleinden werd namelijk sterk bemoeilijkt door een slechte waterafvoer. Van meer indirecte betekenis voor de verbetering van de waterhuishouding in het gebied was de oprichting van de twee buiten de gemeente gelegen waterschappen "Daarlerveen" (950 ha) en "Beerzerveld" (1200 ha) in respectievelijk 1909 en 1911. Daardoor kwam er een stelsel van waterleidingen tot stand, dat destijds een unicum in Salland was.

Een eerste verbetering in de waterhuishouding in het dal van de Regge dateert al uit het midden van de vorige eeuw toen het

stroomgebied van de Regge als gevolg van het gereedkomen van het Overijsselsch Kanaal van Almelo naar de Vecht in 1855 sterk verkleind was.

De oprichting van het waterschap de Regge in 1884 leidde aanvankelijk niet tot verdere, noodzakelijk geachte verbeteringswerken. Dat gebeurde pas na de subsidiewet van 1892. Naar aanleiding van deze wet werd de rivier tussen 1894 en 1913 op een zodanige manier gekanaliseerd, dat de zomervloeden voorkomen werden, maar de wintervloeden in stand gehouden werden. Overstromingen in de winter zorgden namelijk voor een natuurlijke bemesting van de gronden. Ter voorkoming van de schadelijke overstromingen in de zomer werd naast het rechttrekken van een groot aantal bochten in de Regge in 1903 de Veeneleiding gegraven, parallel aan het kanaal van Almelo naar de Vecht. De grens tussen de gemeente Den Ham en de gemeente Ommen volgt de oude bedding van de rivier de Regge, die zijn vroegere loop nog verraadt in de vorm van restanten van afgesneden rivierbochten.

Een tweede verbeteringsronde in de waterhuishouding in het Reggedal begon in 1925. De boeren waren toen algemeen van mening dat de vruchtbaarheid van de gronden slechts moest worden bevorderd door het gebruik van kunst- en stalmest en niet door bevloeiing in de winter. Uitgangspunt bij de nieuwe verbeteringsronde was het voorkómen van kostbare verbeteringen aan de Regge. Ondermeer het verbreden van de Veeneleiding (1925) moest soelaas bieden. Om het extra water, dat deze leiding te verwerken kreeg, af te voeren werd ook de Linderbeek verruimd. De verbinding tussen de Veeneleiding en het Overijsselsch Kanaal bleef in stand. Ten behoeve van de verbinding van de Veeneleiding met de Linderbeek werd een onderleider onder het kanaal aangebracht. Deze werd op 7 februari 1930 door minister Kan in gebruik gesteld.

In totaal moest de Regge van het water van 19.500 ha ontlast worden. Daarvan kwam het grootste deel terecht op de Linderbeek. Voor het overige deel werd een keten van kanalen gegraven, ondermeer het Nieuwe Stroomkanaal, dat door het uiterste westen van het veenkoloniale gebied rond Vroomshoop stroomt. Het gehele stelsel kwam gereed in 1929. Direct daarna is begonnen met het verruimen van de gehele Regge. Dit karwei werd uitgevoerd door werklozen in het kader van de werkverschaffing.

Na de Tweede Wereldoorlog zijn als gevolg van nieuwe afwateringsproblemen, die ontstonden door een verbeterde detailontwatering en uitbreidingen van woongebieden, nieuwe verbeteringsplannen uitgevoerd in het Reggedal. Veranderingen in de waterhuishouding in het veenkoloniale gebied van Vroomshoop hebben geleid tot het verdwijnen van de vele wijken en dwarswijken. Zo ligt op de gedempt Fortwijk tegenwoordig een gelijknamige weg.

3 Infrastructuur

3.1. Waterwegen

Voor de ruimtelijke ontwikkeling van de gemeente Den Ham zijn de natuurlijke waterlopen als transportroutes van veel geringere betekenis geweest dan de landwegen. De Regge heeft tegenwoordig alleen nog een afwateringsfunctie. De vroegere belangrijke verkeersfunctie van de Regge, vooral tussen 1836 en 1880, is geheel verloren gegaan. Onder andere de aanleg van spoorlijnen vanaf 1880 werd de scheepvaart op de Regge noodlottig. Toen de afwateringssituatie door de toenemende ontginningen steeds gevaarlijker werd, is aan de scheepvaart op de Regge na de Tweede Wereldoorlog bewust een einde gemaakt. Er kwamen op verschillende plaatsen stuwen en vaste bruggen. De overige van oorsprong natuurlijke waterlopen in de gemeente hebben nooit een transportfuntie gehad.

In tegenstelling tot de natuurlijke waterlopen is het kanaal van Zwolle naar Almelo met de zijtak naar de Vecht van zeer groot belang geweest voor de ruimtelijke ontwikkeling in de gemeente Den Ham. Het ontstaan van Vroomshoop was er direct een gevolg van.

Al in 1809 was er een plan dat voorzag in het realiseren van een waterverbinding tussen Zwolle en het opkomende textielcentrum Twente. Er werd echter niet gedacht aan het graven van een kanaal dwars door het noordoostelijke veengebied van Salland, waardoor dit gebied tot economisch nut gemaakt zou kunnen worden.

In 1847, tijdens de voorbereidingen voor het aanleggen van het kanaal van Zwolle naar Almelo, vestigde men er de aandacht op, dat het kanaal met water uit de Vecht gevoed diende te worden, omdat het waarschijnlijk was, dat het kanaal in drogere tijden te weinig water zou bevatten om een geregelde scheepvaart te waarborgen. Daarom werd besloten tot het vanaf de Vecht graven van een kanaal, dat iets ten zuiden van het dorp Den Ham in het hoofdkanaal Zwolle-Almelo zou uitmonden. Met de werkzaamheden aan het hoofdkanaal was al begonnen, toen in 1851 de plannen voor het voedingskanaal radicaal werden veranderd. Het moest oostelijker komen te liggen. Door het voedingskanaal dwars door het uitgestrekte veengebied te graven kon ook het daar aanwezige veen afgegraven en afgevoerd worden. In 1854 werd de meest zuidelijk gelegen sectie van het voedingskanaal aanbesteed, op 5 september 1856 volgde de openstelling ervan. Het voedingskanaal mondde binnen de gemeente Den Ham uit in het hoofdkanaal ongeveer 1 kilometer ten zuidoosten van de Vroomshoopse Belt. Officieel werd dit punt aangeduid als "Punt van Separatie", in de volksmond heette het al gauw "De Punt".

Vroeger was het gehele Overijsselsch Kanaal tussen Almelo en Zwolle een belangrijke afvoerader voor de turf en, later, voor de fabrieksaardappelen. Ook het voedingskanaal had een belangrijke scheepvaartfunctie. Tegenwoordig heeft alleen het Overijsselsch Kanaal van Almelo naar De Haandrik nog de functie als vaarweg.

3.2. Wegen

De belangrijkste oost-westverbinding, die omstreeks 1850 de gemeente doorkruiste was de straatweg Vriezenveen-Daarle-Den Ham-Ommen. Van oorsprong was deze weg een bisschopsweg, waarvan de bisschoppen van Utrecht op hun inspectietochten door Salland en Twente gebruik maakten. Ook het internationale handelsverkeer maakte gebruik van deze bisschopsweg.

Aan de weg van Ommen naar Vriezenveen, die in de jaren veertig van de vorige eeuw verhard is, werd rond 1850 nog op twee plaatsen tol geheven, namelijk ten westen van het dorp Den Ham nabij de Groene Jagersbrug over de Bevert en aan de weg van Den Ham naar Daarle iets ten noorden van de kruising van deze weg met het Overijsselsch Kanaal van Zwolle naar Vroomshoop. Nadat het stelsel van wegenbelastingen ingevoerd werd, verdwenen de tolhuisjes als uitdrukkingen van een oud systeem om de aanleg en het onderhoud van straat- en andere kunstwegen te bekostigen. De onverharde weg van Beerze via Den Ham, Marle en Nijverdal naar Rijssen vormde de meest belangrijke noord-zuidverbinding. Deze is pas in de jaren dertig van de twintigste eeuw verhard.

Omstreeks 1916 werd de verbetering van de verbindingen tussen Vroomshoop en de buitenwereld gerealiseerd, ondermeer door de aanleg van de weg naar Den Ham en de Kloosterweg (tegenwoordig

Tonnendijk). Aanvankelijk was het dorp alleen via zandwegen of per trekschuit te bereiken. Nog in 1869 kon men met de trekschuit op dinsdag, donderdag en zaterdag naar Zwolle reizen en op maandag, woensdag en vrijdag naar Almelo.

In 1940 waren in de gemeente Den Ham, naast de genoemde wegen, de volgende wegen verhard: de weg van Den Ham naar Geerdijk, de weg van Den Ham naar Kruimers en de wegen aan weerszijden langs het Overijsselsch Kanaal Almelo-De Haandrik.

Na de oorlog is de verbetering van het wegennet grootschalig ter hand genomen. Vooral door de uitvoering van een aantal ruilverkavelingensprojecten zijn veel in de winter vaak onbegaanbare wegen verhard. Met name de situatie in het veenkoloniale gebied van Vroomshoop is sterk veranderd. Alle wijken zijn er verdwenen, evenals de meeste van de bijbehorende smalle zandwegen. Een aantal verharde wegen is er voor in de plaats gekomen, bijvoorbeeld de Fortwijk en de Kalkwijk.

Het wegenpatroon in de jonge veen- en veldontginningsgebieden wijkt sterk van dat in het oude cultuurlandschap. Het wegenstelsel in eerstgenoemde gebieden is aangelegd volgens strakke, mathematische principes. In het oude cultuurlandschap domineert een aan het natuurlijke milieu aangepast bochtig stratenpatroon.

Tot omstreeks 1800 waren bruggen over de Regge en de beken zeer schaars. Men maakte gebruik van doorwaadbare plaatsen. Zo'n voorde bevond zich in de Linderbeek bij Dalvoorde. Pas in de loop van de negentiende eeuw werden echte bruggen gebouwd, de meeste over de Linderbeek. De twee belangrijkste waren de Slijkerbrug en de Voorbrug. Over de Bevert lag de Groene Jagersbrug in de weg van Ommen naar Den Ham.

Direkt bij de aanleg van het Overijsselsch Kanaal van Zwolle naar Vroomshoop is een groot aantal ophaalbruggen gebouwd, waarvan twee in de gemeente Den Ham. In de weg Daarle-Den Ham kwam de Dalvoordebrug (ophaalbrug nr. 14) en in het Linderveld ophaalbrug nr. 15, de zogenaamde Twistbrug. Iets ten westen van het Punt van Separatie werd een schutsluis gebouwd. Over het Overijsselsch Kanaal van Almelo naar De Haandrik zijn de bruggen pas later gebouwd. Het betrof aanvankelijk vlotbruggen of schollen. In latere tijd zijn ze, vanwege het oponthoud dat ze voor de scheepvaart opleverden, vervangen door ophaalbruggen. Een scholle van de Schoolstraat naar Geerdijk werd bijvoorbeeld in 1896 in gebruik genomen. Tegenwoordig bevinden zich in het veenkoloniale gebied van Vroomshoop vier ophaalbruggen en een draaibrug in de spoorlijn van Almelo naar Mariënberg. De overige beweegbare bruggen die vroeger in de gemeente aanwezig waren, zijn in de loop der tijd vervangen door vaste.

3.3. Spoorwegen

De in 1906 in gebruik genomen spoorlijn Almelo-Mariënberg, die ongeveer drie kilometer ten oosten van Den Ham (dorp) ligt, heeft,

evenals het kanaal van Almelo naar De Haandrik, grote invloed gehad op de ruimtelijke ontwikkelingen van het gemeentelijke grondgebied, in het bijzonder op die van Vroomshoop. Het jonge dorp, dat als gevolg van de ligging bij het Punt van Separatie voor het aantrekken van eventuele industrie toch al een betere verkeersgeografische ligging had dan het oude moederdorp, kwam door de aanleg van de spoorlijn nog gunstiger te liggen. Dat men al bij de aanleg van de spoorlijn rekening hield met een mogelijke industriële ontwikkeling van Vroomshoop blijkt wel uit de aanleg van een spoorhaven.

De spoorlijn Almelo-Mariënberg is aangelegd door de op 8 mei 1899 te Zwolle opgerichte Noordoosterlocaalspoorweg-Maatschappij (N.O.L.S) als onderdeel van een veel groter geheel, bestaande uit een hoofdlijn van Zwolle naar Delfzijl (via Mariënberg, Emmen, Onstwedde en Veendam) en zijlijnen van Onstwedde naar Assen en van Mariënberg naar Almelo.

Binnen de gemeente Den Ham kwamen aan de lijn van Mariënberg-Almelo een stopplaats (Vroomshoop-Geerdijk) en een station (Den Ham-Vroomshoop), sinds 1952 respectievelijk Geerdijk en Vroomshoop geheten. De gebouwen en inrichtingen voor de lijn zijn gebouwd door aannemer J. Buurke uit Nieuw-Scheemda. Het ging daarbij in de gemeente Den Ham om gebouwen op het emplacement Den Ham-Vroomshoop, een brugwachterswoning bij de draaibrug over het Overijsselsch Kanaal van Zwolle naar Vroomshoop en een haltehokje te Vroomshoop-Geerdijk. De brugwachterswoning is in 1967 gesloopt. Het oospronkelijke station van Vroomshoop is er nog, maar het gebouw is niet meer als zodanig in gebruik.

In eerste instantie was naar aanleiding van de consessieaanvraag van de textielfabrikant Willink uit Winterswijk voor een spoorlijn van Zwolle naar Groningen met een zijtak van Ommen via Hellendoorn, Nijverdal, Rijssen en Goor naar Neede besloten. Eén van de twee mogelijke exploitanten van deze lijnen, de Staatsspoorwegen wilden slechts onderhandelen als het tracé van de hoofdlijn ingrijpend zou worden gewijzigd. De andere mogelijke exploitant, de Hollandse IJzeren Spoorweg Maatschappij wilde wel participeren, op voorwaarde dat kleine tracéwijzigingen voor zowel de hoofdlijn als de zijtakken doorgevoerd zouden worden. Eén zijtak moest van Beerze over Den Ham naar Almelo worden aangelegd. Vanwege een tekort aan financiële middelen -de betreffende streek moest 20% van de totale kosten zelf opbrengen- werd van de aanleg van de spoorlijn afgezien. Ook van de aanleg van een tramlijn werd afgezien. De overheid achtte het te verwachten goederenvervoer voor zowel een spoorlijn als een tramlijn onvoldoende groot.

Op 6 november 1899 werd uiteindelijk toch nog de definitieve concessie verleend voor de aanleg van een door de N.O.L.S. in de geest van het ontwerp van Willink ontworpen lokaalspoorweg. Naar aanleiding

daarvan besloot de gemeenteraad van Den Ham om voor 12.000 gulden deel te nemen aan het projekt van de N.O.L.S., mits het station binnen een straal van 1 kilometer rond de dorpstoren van Den Ham zou komen te liggen. Het stond toen echter al vast, dat de zijtak van de lijn Zwolle-Groningen van Mariënberg naar Almelo zou lopen.

4 Nederzettingen

4.1. Kernen

Den Ham is de oudste van de twee belangrijkst kernen in de gemeente en vormt een duidelijk voorbeeld van een esdorp.

De algemeen geaccepteerd naamsverklaring van Den Ham is de ligging bij een bocht in een rivier of beek. Vroeger gebruikten schippers het woord "Ham" of "Hamme" ter aanduiding van het vaarwater in de buitenste bocht van een rivier. De gemeente Den Ham ligt aan een grote bocht in de rivier de Regge. Het oude dorp ligt dichtbij een bocht in de Linderbeek.

Bij het ontstaan en verdere ontwikkeling van Den Ham heeft een aantal vestigingsplaatsfactoren een belangrijke rol gespeeld. In de eerste plaats was er de verkeersgeografische ligging aan de bisschopsweg. Den Ham werd een van de pleisterplaatsen voor de bisschop tijdens zijn inspectiereizen door het Oversticht.

De tweede belangrijke factor was de centrale ligging van Den Ham tussen twee grote akkerbouwgebieden. In het oosten lag de es van de buurschap Magele, in het westen die van de buurschap Noordmeer, de Heemster Esch. Aan het einde van de veertiende eeuw, toen het kerkdorp Den Ham een zelfstandige parochie werd, een stuk gemeenschappelijke grond (markegrond) beschikbaar voor de bouw van een eigen kerk. De bouwlanden kwamen niet voor de vestiging van een kerk in aanmerking, evenmin het veengebied ten oosten van de Mageler Esch, vanwege hun belang

voor de akkerbouw.

Het dorp breidde zich in de beginfase van de verdere ontwikkeling zowel in de lengte (langs de weg Ommen-Den Ham-Daarle-Vriezenveen) als in de breedte uit. Het middelpunt was en bleef de kerk. Het dorp werd in de loop der tijd het kerkelijke en wereldlijke centrum voor het gehele omliggende gebied. Er vestigden zich vooral keuterboeren, veelal gedwongen waren om naast landbouw ook een ambacht uit te oefenen.

Van de circa 180 huizen, die in 1850 in het dorp stonden, was ruim een kwart niet ouder dan acht jaar. Op 15 augustus 1842 waren namelijk als gevolg van aanhoudende droogt 47 huizen en zeven schuren in het centrum van het dorp door brand verwoest. Alleen de openbare gebouwen waren niet aan de vlammen ten prooi gevallen.

Rond 1850 vormde de met bomen beplante, driehoekige brink het centrum van het dorp. Aan deze brink stonden de grote Nederlandse hervormde kerk, het gemeentehuis, de openbare lagere school en de kleine optrekken van de neringdoenden en de ambachtslieden. De verdere bebouwing van Den Ham bestond voornamelijk uit boerderijen van het bekende Sallandse type. Een beeld bepalend bouwwerk aan de westzijde van het dorp was de windkorenmolen, de "Oude Molen" of "Korenschoof".

Tot de Tweede Wereldoorlog bleef de nederzetting statisch. Pas in de jaren vijftig is begonnen met het planmatig uitbreiden van de bebouwing in de vorm van de kleine nieuwe woonwijk 't Sumpel. Deze uitbreiding vond plaats ten noordwesten van de bestaande dorpskern. Omstreeks 1975 is begonnen met de uitbreidingen Broekmaten I en Broekmaten II. De uitbreidingen van na de oorlog onderscheiden zich duidelijk van de oude kern door hun rechthoekig stratenpatronen. In het vooroorlogse gedeelte van Den Ham overheerst een gebogen wegenpatroon.

Lange tijd was Den Ham het sociale, culturele en economische centrum van de gemeente. Door de opkomst van Vroomshoop en de stormachtige ontwikkeling ervan werd de centrumfunctie van Den Ham meer en meer overgenomen door het jonge veenkoloniale akkerbouwdorp. Het oude dorp heeft tegenwoordig nog een beperkte centrumfunctie op het gebied van onderwijs, kerk, werkgelegenheid, cultuur en wonen.

Vroomshoop vormt in eerste aanleg een typisch veenkoloniaal streek- of kanaaldorp. Het dorp heeft de naam gekregen van een hoger gelegen stuk grond, de Vroomshoopsbelt. Deze verhoging in het veengebied was een uitloper van de genoemde Zandstuve. Het woord Vroom is een verbastering van vroon, hetgeen "heer" betekent, zoals dat voorkomt in Vroonhoeve. "Vroomshoop" is in dit verband een hoger gelegen plaats, waarop zo'n hoeve heeft gestaan. De veldnaam Vroomshoopsakker doet de aanwezigheid van een dergelijke boerderij in het veengebied ook vermoeden.

De nederzetting is in 1859

"geboren" op het zogenaamde Hammer Bovenveen, dat deel uitmaakte van de marke Den Ham en Linder. Als gevolg van de grootschalige aanpak van de ontginning van dat gebied vestigden de eerste verveners en veenarbeiders zich geconcentreerd aan de westzijde van het kanaal van Almelo naar De Haandrik, dichtbij de Punt van Separatie, en meer noordwaarts richting Geerdijk.

De ruimtelijke ontwikkeling van Vroomshoop tussen 1850 en 1960 kan in een viertal fasen worden verdeeld. Centraal in deze fasen staat de transformering van het oorspronkelijke natuurlandschap in een op en top cultuurlandschap. Het zwaartepunt van de veranderingen ligt in de eerste twee fasen.

In de eerste fase ontwikkelde de nederzetting in de vorm van een streekdorp met lintbebouwing aan weerszijden van het Overijsselsch Kanaal van Almelo naar De Haandrik.

In de tweede fase, waarin het dorp functioneel gezien veranderde van een veenarbeidersnederzetting in een typisch veenkoloniaal akkerbouwdorp, vond een accentuering van de lintbebouwing plaats. De "Groninger boeren", die zich rond 1890 in de veenkolonie Vroomshoop vestigden, bouwden hun boerderijen van een aangepast Oldambstertype in een lange rij aan beide zijden van de Kloosterweg of Tonnendijk.

Een eerste poging om een niet-lineaire uitbouw van het dorp te bewerkstelligen was de bouw van 38 arbeiderswoningen aan de Eikstraat door de in 1916 opgerichte woningbouwvereniging "Beter Wonen". De oprichting van deze woningbouwcorporatie was een antwoord op de erbarmelijke toestand, waarin de meeste woningen in Vroomshoop rond de eeuwwisseling verkeerden. In 1906 stonden in en rond Vroomshoop nog 109 plaggenhutten en verder een groot aantal houten en stenen huisjes die uit slechts één vertrek bestonden. De bouw van de arbeiderswoningen betekende het begin van de aantasting van het specifieke karakter van het oorspronkelijke kanaaldorp.

In de vierde fase van de uitbouw van het dorp werd radicaal gekapt met het handhaven van de oorspronkelijke structuur van de nederzetting. Een in 1956 vastgesteld uitbreidingsplan voorzag in een beleid, dat gericht was op het aantrekken van industriële bedrijvigheid. Deze zou verspreid over het dorp gevestigd worden. Er zou tevens een nieuwe dorpskern gerealiseerd worden. De oude, historisch gegroeide, kern was die bij de Tonnendijkbrug.

Ondanks tegenstand werd er al vrij snel een begin gemaakt met de planmatige rechthoekige uitbreiding van het dorp ten westen van het kanaal en ten zuiden van de weg naar Den Ham. In het begin van de jaren tachtig is begonnen met de jongste uitbreiding van Vroomshoop. Het betreft hier de nieuwbouwwijk Nieuwoord.

Vroomshoop heeft tegenwoordig een belangrijke centrumfunctie voor een groot deel van de gemeente Den

Ham op het gebied van onderwijs, detailhandel, kerk, en werkgelegenheid.

Hoewel de kleine kern **Geerdijk** zich in eerste instantie net als Vroomshoop ontwikkelde tot een typische veenkoloniale nederzetting, eveneens met een concentratie van bebouwing aan de westzijde van het Overijsselsch Kanaal Almelo-De Haandrik, is er in de loop der tijd een stagnatie in de verdere ontwikkeling opgetreden. De bouw van een kerk en een school in Geerdijk hebben geen kernvorming tot gevolg gehad, evenmin een sterke groei van de nederzetting. Dat Geerdijk niet het centrum van het veenkoloniale gebied is geworden, is een gevolg van de betere relatieve ligging van Vroomshoop. De ligging aan het Punt van Separatie was voor veel mensen aantrekkelijk, vooral voor neringdoenden en ambachtslieden. Daarnaast werd de aantrekkelijkheid van Vroomshoop als vestigingsplaats vergroot door de ligging ervan aan de weg Ommen-Den Ham-Sibculo. Geerdijk groeide daarom veel minder spectaculair dan Vroomshoop, waardoor er geen aanleiding bestond de lintbebouwing uit te breiden met niet-lineaire bebouwing.

4.2. Buurschappen

Het gebied dat tegenwoordig de gemeente Den Ham uitmaakt, heeft van oorsprong uit een viertal buurschappen bestaan, namelijk Magele, Linde, Meer en Noordmeer. Hoewel ze tot dezelfde marke behoorden, mochten de boeren van de verschillende buurschappen hun vee niet in de gemeenschappelijke weidegronden van de andere buurschappen laten grazen. Ook de mestwinning diende binnen het eigen grondgebied plaats te vinden.

Van de genoemde buurschappen is Magele verreweg de grootste, omdat daar het grootste essencomplex kon worden aangelegd. De terreinen, waarop de bewoners van de buurschappen Noordmeer, Meer en Linde hun bouwlanden konden aanleggen, waren van veel geringere omvang dan die van Magele. Ook de oppervlakten wei- en hooiland en woeste gronden waren er kleiner.

Magele wordt beschouwd als het oorspronkelijke esdorp, dat later door het kerkdorp Den Ham als gevolg van de gunstigere ligging, werd overvleugeld. Lange tijd hield het aantal inwoners van Magele gelijke tred met die van Den Ham. Door de markeverdeling in 1841 groeide Magele zelfs uit tot de nederzetting met het hoogste aantal inwoners. De oorzaak van deze plotselinge sterke bevolkingsgroei van Magele hield verband met de verdeling van de woeste gronden van de marke ten westen van de Mageler Esch. Veel keuterboertjes uit Den Ham vestigden zich als gevolg daarvan in de woeste gebieden van de buurschap Magele in de hoop daar een eigen voldoende groot boerenbedrijf te kunnen vestigen.

Na 1850 hebben zich in de buurschappen geen grote morfologische en functionele wijzigingen voorgedaan. Magele, Noordmeer, Meer en Linde zijn nog steeds grotendeels agrarisch. Morfologisch gezien overheerst er de verspreide bebouwing. In Magele

is het oude kransesdorp goed te herkennen; de oudste boerderijen bevinden zich in een cirkel rond de es. Voor dagelijkse boodschappen, onderwijs en culturele voorzieningen zijn de inwoners van de buurschappen binnen de eigen gemeentegrenzen aangewezen op de dorpen Den Ham en Vroomshoop.

5 Bevolking

5.1. Ruimtelijke spreiding
In 1850 telde de gemeente Den Ham 2.427 inwoners. Een overzicht van de bevolkingsontwikkeling na 1850 staat in **tabel 1**. Evenals veel andere Sallandse gemeenten heeft Den Ham ten tijde van de landbouwcrisis aan het eind van de vorige eeuw een tijdelijke teruggang in haar inwonertal gehad. Veel mensen zochten hun heil in de Twentse textielcentra of emigreerden naar de "Nieuwe Wereld".

Tussen 1850 en 1942 is het aantal inwoners van het kerkdorp Den Ham met slechts 1% gestegen, namelijk van 778 tot 787.
De jonge nederzetting Vroomshoop groeide in dezelfde periode van 0 tot 1604. Worden de inwoners van Geerdijk daarbij opgeteld, dan heeft zich in het veenkoloniale gebied in een periode van nog geen honderd jaar een bevolkingsgroei voorgedaan van 1.667 procent.

Het bevolkingsregister van ingekomen en vertrokken personen vermelden, dat een groot deel van de kolonisten, die zich in en rond Vroomshoop vestigden, uit de aangrenzende gemeenten Ambt-Hardenberg, Ambt-Ommen en Hellendoorn afkomstig waren. Daarnaast blijken zich ook veel mensen uit Avereest onder de nieuwkomers te bevinden. Ook verderaf gelegen landsdelen hebben een bijdrage geleverd aan de snelle groei van de nieuw veenkolonie, bijvoorbeeld Friesland en Drenthe. Enkele rooms-katholieke verveners uit Duitsland waren ook naar het veenkoloniale gebied van Vroomshoop gekomen. Het grootste aantal kolonisten was afkomstig

uit gebieden, waar de veenderij al in volle gang was of al over het hoogtepunt heen was.

Dat Vroomshoop zich in het begin van zijn bestaan mocht verheugen in een snelle bevolkingsgroei blijkt wel uit de volgende cijfers. In 1864 telde het dorp 800 inwoners, vijf jaar later al 1.187.

5.2. Ruimtelijke spreiding
Omstreeks 1850 woonde het grootste gedeelte van de bevolking van de gemeente Den Ham in het buitengebied. In de kern woonde 32% procent van de totale bevolking. In het gebied ten oosten van de Mageler Esch woonde toen nog vrijwel niemand.

In het volkstellingsjaar 1869 was Vroomshoop de buurt met het grootste aantal inwoners. Nadien is het dat ook gebleven. Van de totale gemeentelijke bevolking van 3.802 zielen woonde in 1869 31% in de nieuwe nederzetting. In het dorp Den Ham woonde in dat jaar 19% van de totale bevolking. Van de buurschappen had Magele de meeste inwoners, namelijk 999.

In 1947 woonde 30% van de totale gemeentelijke bevolking van 8.441 personen in de kern Vroomshoop, in Den Ham 17%. Per 1 januari 1987 bedroegen die percentages respectievelijk 61 en 13 procent. Worden de cijfers van Geerdijk en Vroomshoop samen genomen, dan was per 1 januari 1987 66% van de totale bevolking woonachtig in het veenkoloniale gebied. In **tabel 2** is het aantal huizen en het aantal inwoners per kern en buurschap in 1869 weergegeven, in **tabel 3** de cijfers van 1947 en in **tabel 4** die van 1987.

6 Middelen van bestaan

6.1. Landbouw

De oude agrarische bedrijven waren volledig op de zelfvoorziening gericht, hetgeen met zich mee bracht, dat zowel akkerbouw als veeteelt werden beoefend. Het economische leven in Den Ham droeg daarom een sterk statisch karakter en lag gedurende eeuwen verankerd in de geologische en hydrologische omstandigheden.

Belangrijke wijzigingen in de economische verhoudingen traden eerst in de loop van de negentiende eeuw op. Van grote betekenis zijn in dit verband de reeds vermelde verdelingen van de woeste gronden, waardoor de boeren volledige individuele beschikking over de gronden kregen. Mede daardoor werd de ontginning van de woeste gronden en daarmee samenhangend de verbetering van de waterhuishouding in een groot deel van de gemeente sterk gestimuleerd.

Tot het einde van de negentiende eeuw onderging de landbouw nog geen grote structurele wijzigingen. De landbouwcrisis in de zeventiger en tachtiger jaren van de vorige eeuw maakte de situatie in de landbouw ook in Den Ham weinig rooskleurig. De crisis had wel tot gevolg dat de veeteelt steeds belangrijker werd.

Omstreeks de eeuwwisseling begonnen de geleidelijke veranderingen binnen de landbouw in een stroomversnelling te raken. De produktie voor de markt werd steeds belangrijker, terwijl de zelfvoorziening steeds meer op de achtergrond werd gedrongen. De zuivelproduktie nam een hoge vlucht, vooral als gevolg van de

steeds meer terrein winnende coöperatieve gedachte. Zo is in de gemeente Den Ham de Coöperatieve Aankoopvereniging de Boerenbond opgericht. De zuivelfabriek "De Eensgezindheid" van deze vereniging dateert uit 1914. Overblijvende melk werd aanvankelijk nog verwerkt in het bestaande boterfabriekje "De Volharding" aan de brink. In de loop der jaren is de eerstgenoemde fabriek uitgegroeid tot één van de grootste in de omgeving. Vroomshoop heeft een eigen roomboterfabriekje gehad, "De Eendracht".

Van grote betekenis voor verbeteringen in de landbouw is ook geweest de invoering van de kunstmest aan het einde van de vorige eeuw. Vooral voor de akkerbouw in het veenkoloniale gebied van Vroomshoop is deze niet-organische meststof van onschatbare betekenis geweest. De kunstmest maakte uiteindelijk de ontginning (in de zin van het vruchtbaar maken) van de uitgestrekte woeste gebieden mogelijk, evenals het voor de landbouw geschikt maken van de dalgronden.

Evenals de rest van de gemeente is het veenkoloniale gebied geteisterd door de gevolgen van de landbouwcrisis. Behalve de in de landbouw waren er ook grote problemen ontstaan in de verveenderij. Rond 1875 raakte de markt voor turf namelijk verzadigd doordat in toenemende mate de industrieën in Twente en ook elders steenkool als brandstof gingen gebruiken. Ook voor huishoudelijk gebruik won deze energiebron aan belang.

Menselijk ingrijpen was na de landbouwcrisis in het veenkoloniale gebied meer dan ooit noodzakelijk. In het algemeen was er bij de bevolking van Vroomshoop weinig of geen vertrouwen in een verbetering van de situatie in de landbouw, temeer omdat de dalgronden daarvoor geen mogelijkheden zouden bieden. De grote moeilijkheid bij het in cultuur brengen van de dallen in het hele veenkoloniale gebied van Noordoost-Overijssel was namelijk, dat de bovenste laag van het veen (bolster of het bonkveen) in veel gevallen ook was afgevoerd, ondermeer naar turfstrooiselfabrieken. Het verkrijgen van een goede structuur van de bodem werd daardoor sterk bemoeilijkt.

Een Gelderse poging tot het ontginnen van de dalgronden in en rond het veenkoloniale gebied van Vroomshoop omstreeks 1880 mislukte. Hierbij werd een nieuw systeem geïntroduceerd door de Veenmaatschappij Twente, de zogenaamde veen-dam-cultuur. Vooral bij een dunne laag bonkveen leek deze cultuur veel belovend. Uit sloten, die op een onderlinge afstand van ongeveer dertig meter dwars door het gebied gegraven, werd zand gegraven, dat op de akkers (de dammen) werd gebracht. Kunstmest moest de rest doen. Uiteindelijk mislukte het projekt, omdat de grondwaterstand te hoog bleef en omdat het land te diep werd geploegd.

De komst rond 1890 van Groninger en Drentse kolonisten, betekende een grote ommekeer in de agrarische structuur en het uiterlijk van het landschap van

het gebied rond Vroomshoop. Op zoek naar nieuwe landbouwgronden, trokken vooral jonge boeren, die thuis niet in het bezit van een stuk bouwland konden komen, uit de oude veenkoloniën van Groningen en Drente weg. Ze vestigden zich ondermeer in Vroomshoop. Bekend met het vruchtbaar maken van dalgronden door middel van het gebruik van compost, stadsvuil, koeiemest en kunstmest begonnen de kolonisten, die, hoewel ze merendeels uit Drente afkomstig waren, in de volksmond allemaal "Groningers" werden genoemd, met het voor bouwland geschikt maken van de dallen. Het gebruik van compost, stadsvuil en dierlijke mest was in de veenkolonie Vroomshoop niet mogelijk vanwege de hoge prijzen. De kunstmest was daarom onontbeerlijk. Van groot belang was ook de reeds genoemde verbetering van de afwatering. Om een rationelere verkavelingsstructuur te verkrijgen, dempten de Groninger boeren de meeste kleine wijken.

Een gevolg van het in cultuur brengen van de dalgronden was, dat het areaal aardappelen zich sterk uitbreidde. Gemeenteverslagen en gemeentelijke landbouwverslagen vermelden in 1866 een met aardappelen beplant oppervlak van 114 ha. In de Eerste Wereldoorlog bereikte de aardappelteelt zijn hoogtepunt. In 1916 bedroeg het areaal aardappelen 705 hectare. Al rond de eeuwwisseling was de verbouw van fabrieksaardappelen belangrijker dan die van consumptieaardappelen. Het grote probleem bij de teelt van aardappelen was aanvankelijk de afzet ervan. De afzet van consumptieaardappelen werd pas vergemakkelijkt toen in 1906 de spoorlijn gereed kwam. De afzet van fabrieksaardappelen werd sterk verbeterd door de oprichting van twee aardappelmeelfabrieken in de gemeente Hardenberg. Daarvoor waren de fabrieksaardappeltelers van Vroomshoop voor hun afzet aangewezen op aardappelmeelfabrieken in Groningen.

De veenkoloniale akkerbouwbedrijven, die in Vroomshoop zijn gevestigd, zijn aanmerkelijk groter dan de gemengde bedrijven op de zandgronden in het westen van de gemeente.

De ontginning van de dalgronden in de gemeente Den Ham vorderde na 1890 sneller dan de vervening van de nog resterende hoogveengronden. Rond 1910 kwamen er in het veenkoloniale gebied van Vroomshoop geen dalgronden meer voor. De dallen die na 1910 als gevolg van het vergraven van veen vrijkwamen, werden direct omgezet in vruchtbare cultuurgronden. Was er in 1911 nog slechts 45 ha onvergraven hoogveen over, in 1921 was deze oppervlakte al geslonken tot 7 ha.

In het veenkoloniale gebied van Vroomshoop is ten oosten van het Overijsselsch Kanaal Almelo-De Haandrik de akkerbouw tot op de dag van vandaag de belangrijkste vorm van bodemgebruik gebleven. In het oude cultuurlandschap is na ± 1880 de veeteelt steeds belangrijker geworden. Tegenwoordig is weidebouw er de grootste bodemgebruiker, evenals in het er op aansluitende veenkoloniale gebied ten westen

van het genoemde kanaal.

Bedroeg in 1880 de opervlakte wei- en hooiland in de gemeente als geheel 1.540, oftewel 66% van het totale oppervlak cultuurgrond (bouwland + wei- en hooiland); in 1987 bedroeg die oppervlakte 1.978 ha. Het totale oppervlak cultuurgrond bedroeg in dat jaar 3.261 ha. Het aandeel van grasland in het totale oppervlak cultuurgrond bedroeg derhalve 61%. Voor gemeente als geheel geldt dus, dat de akkerbouw in de loop der tijd belangrijker is geworden. Dit is vooral te danken aan de grote rol die de akkerbouw in de veenkolonie Vroomshoop tot nu toe heeft gespeeld.

Ondermeer de afname van de akkerbouw in het oude cultuurlandschap en de gerichtheid van de akkerbouw rond Vroomshoop op andere gewassen dan granen heeft geleid tot het verdwijnen van de korenmolens. Van de vijf korenmolens die de gemeente Den Ham vroeger rijk was, waarvan één in Vroomshoop, is er geen bewaard gebleven. In 1963 is de laatste molen, de genoemde "Korenschoof" afgebroken.

6.2. Ambacht, industrie en diensten

In het dorp Den Ham woonden voor de ontbinding van de marken voornamelijk ongewaarde boeren. Omdat de kleine stukjes grond van deze keuterboertjes veelal volstrekt onvoldoende opleverden, waren de inwoners van het dorp veelal genoodzaakt om een nevenberoep uit te oefenen. Er hebben dan ook altijd veel ambachtslieden in Den Ham gewoond. Naast een duidelijke agrarische functie had het dorp ook een beperkte handelsfunctie. Vooral de in Den Ham wonende joden hielden zich met dit middel van bestaan bezig.

Een zeer belangrijke vorm van arbeid naast het beoefenen van akkerbouw was de linnenweverij. Deze vorm van huisindustrie was al aan het einde van de zeventiende eeuw een belangrijke bron van inkomsten voor de bevolking van het Hammerkerspel. Vooral ongetrouwde zoons werkten als producenten van linnen stoffen. De grondstof voor de linnenfabricage, vlas, werd door de boeren van de marke verbouwd.

Rond 1850 begon de grote bloeiperiode van de Twentse textielindustrie. Toch heeft Den Ham hier, ondanks de aanwezigheid van een groot aantal arbeiders die bekend waren met de produktie van textiel, niet van geprofiteerd, zoals veel dorpen in het oosten van Overijssel dat wel hebben gedaan. Als belangrijkste oorzaken hiervoor worden genoemd de verdeling van de markegronden rond het midden van de vorige eeuw en de relatief ongunstige verkeersgeografische ligging van het dorp Den Ham. Door de verdeling van de gemeenschappelijke markegronden kon in het Hammerbovenveen de vervening op grote schaal worden aangepakt. Voor veel keuterboeren werd daardoor de weg geopend naar het realiseren van een eigen boerderij. Velen verkozen dan ook het werk in de vervening boven het werk in de textielfabricage.

De verbindingen met zowel het oosten als het westen waren rond

1850 ook volstrekt onvoldoende om Den Ham als gunstige vestigingsplaats voor industrie in aanmerking te laten komen. De enige grote verbindingsweg was die van Ommen via Den Ham naar Daarle en van daaruit verder naar Twente. Een goede verbinding met Twente en overig Nederland via water had het dorp Den Ham ook niet.

In 1850 telde het kerkdorp slechts drie kleine industrieën, te weten een linnenweverij, een olieslagerij, die werd aangedreven door paardekracht, en een calicotfabriekje. Calicot is de met de schietspoel vervaardigde katoenenstof. Alle drie de (ambachtelijke) bedrijfjes verschaften aan zeer weinig mensen werk. De zuivelfabriek "De Eensgezindheid" is tegenwoordig nog de enige industrie van het dorp Den Ham.

De eerste aanzetten van industriële bedrijvigheid in Vroomshoop dateren al uit het midden van de 19e eeuw. Het merendeel van de huidige industrieën dateert echter van na de Tweede Wereldoorlog. Enkele daarvan zijn voortgekomen uit voor de oorlog reeds bestaande kleine ambachtelijke bedrijven.

Na 1860 hebben in de Kalkwijk drie kalkovens gestaan. Zij werden gestookt met het produkt, dat in ruime mate voorhanden was, turf. Via de gegraven kanalen konden de grondstoffen en de eindprodukten gemakkelijk aan- en afgevoerd worden. In 1900 was de kalkbranderij nog in vol bedrijf. Behalve de kalkbranderij was rond de eeuwwisseling in Vroomshoop nog een aantal andere industrieën gevestigd. Volgens het gemeenteverslag van 1896 bevond er zich een briketten fabriek en een turfstrooiselfabriek, elk met tien mannelijke arbeidskrachten. Het bestaan van beide bedrijven hing nauw samen met de aanwezigheid van onvergraven hoogveen.

Rond 1910 is de niet-agrarische bedrijvigheid uitgebreid met een tricotfabriek van Jansen en Tilanus. Verder was er in die tijd een tweetal scheepswerven. Het genoemde tricotbedrijf is een goed voorbeeld van een industrievestiging die gebaseerd was op de aanwezigheid van een groot reservoir arbeidskrachten, voornamelijk vrouwelijke. Het bedrijf was een onderdeel de textielfabriek Jansen en Tilanus uit Vriezenveen. In 1931 werd de fabriek als gevolg van de crisis stilgelegd.

Omstreeks 1890 nam het aantal zelfstandige neringdoenden sterk toe en daarmee de concurrentie, waardoor het stelsel van de gedwongen winkelnering, dat in veel veenkolonies gebruikelijk was, vanzelf ging verdwijnen. In 1907 werd die manier van detailhandel bij de wet verboden.

Na de opleving van de verveenderij tijdens de Eerste Wereldoorlog daalde de werkgelegenheid in die sektor zienderogen. Vervangende werkgelegenheid was er niet of nauwelijks, omdat de behoefte aan arbeidskrachten op de grote veenkoloniale akkerbouwbedrijven veel geringer was dan in de verveenderij. Aanvankelijk bleven de meeste mensen, die in de Twentse textielindustrie werk vonden, in Vroomshoop wonen,

waardoor het dorp een echt forensendorp werd. Tijdens de periode van de hoogconjunctuur in de Twentse textielindustrie tussen 1925 en 1929 zijn uit de gemeente Den Ham veel gezinnen definitief naar Almelo en Nijverdal vertrokken. Onder deze gezinnen bevonden zich vele uit Vroomshoop. Verderaf gelegen industriecentra als Enschede, Hengelo, Oldenzaal en Borne oefenden in veel mindere mate aantrekkingskracht op mensen uit de gemeente Den Ham uit.

De moeilijkheden in de Twentse textielindustrie als gevolg van de grote internationale crisis in het begin van de jaren dertig had grote gevolgen voor met name Vroomshoop, dat voor zijn werkgelegenheid zo sterk afhankelijk was van Twente. Volgens de beroepstelling van 1930 waren er van de totale beroepsbevolking van de gemeente Den Ham 996 mensen in de industrie werkzaam. Ongeveer 700 daarvan werkten buiten de gemeente. Omdat de Vroomshoopse arbeiders veelal ongeschoold waren en ze vaak niet tot de vaste kern van het fabriekspersoneel behoorden, werden veel van hen werkloos. Ter bestrijding van de massale werkloosheid werden in de omgeving van Vroomshoop ontginningen op touw gezet, zoals die van de Weitemanslanden bij Vriezenveen in de periode 1929-1931.

Toen na 1937 de textielindustrie weer wat aantrok, verhuisden opnieuw veel gezinnen uit vooral Vroomshoop naar Almelo. Men wist namelijk uit ervaring, dat in geval van mogelijke nieuwe depressies forensen het eerst ontslagen werden.

De grote conjuncturele en structurele werkloosheid, waarmee de gemeente Den Ham, in het bijzonder het dorp Vroomshoop, in de jaren dertig te kampen had gekregen, noopte tot ingrijpende maatregelen. Industrievestiging in de gemeente Den Ham was meer dan ooit een noodzaak geworden. Kort na 1938 werd daarom een begin gemaakt met de industrialisatieplannen voor Vroomshoop. Deze plannen maakten onderdeel uit van het reeds genoemde uitbreidingsplan. Toen de oorlog uitbrak, waren er al vergevorderde onderhandelingen met diverse industriële ondernemingen over vestiging in Vroomshoop.

Het dorp bood in principe gunstige vestigingsvoorwaarden, die echter wel geactiveerd dienden te worden. Er was een groot surplus aan arbeidskrachten en de verkeersgeografische ligging was goed. Zowel met de Twentse textielindustriegebieden als met de rond de Tweede Wereldoorlog opgekomen industriekern Emmen had Vroomshoop goede verbindingen over het water en over de weg en per spoor.

Hoewel de uitvoering van het uitbreidingsplan niet tot een aanzienlijke verkleining van de omvangrijke stroom werkforensen heeft geleid, heeft zich na de Tweede Wereldoorlog een behoorlijk aantal bedrijven in Vroomshoop gevestigd. Het grootste deel van de huidige bedrijven bevindt zich op het goed ontsloten industrieterrein "Zwolsche Kanaal".

In de oudere veenkoloniën van Groningen is het surplus aan arbeidskrachten, dat ontstond na afloop van de verveenderij, aan de slag gegaan in verschillende takken van industrie. In of nabij de veenkoloniën verrezen fabrieken voor de stro en aardappelen tot strokarton en aardappelmeel. Een jongere veenkolonie als Vroomshoop had deze mogelijkheid in veel mindere mate. De bestaanskansen voor nog weer nieuwe aardappelmeel- en strokartonfabrieken waren in de loop der tijd veel kleiner geworden. Ook in de scheepsbouw, die aanvankelijk nauw verbonden was met de veenkoloniale turfvaart, vonden veel ex-veenarbeiders uit de Groninger veenkoloniën werk. Het opkomende vervoer per vrachtauto na 1920 heeft de aanwezige Vroomshoopse scheepswerven ter ziele doen gaan.

7 Sociale en culturele voorzieningen

7.1. Kerken en begraafplaatsen
Na de reformatie is het kerkdorp Den Ham vrijwel geheel overgegaan tot de hervormde leer. Van de huidige grote kerk van de hervormden aan de Brink in Den Ham dateert het oudste gedeelte, de toren, uit het begin van de zeventiende eeuw. Daarvoor heeft er een andere kerk gestaan, getuige het opschrift in de gevelsteen: "Anno 1607" is deze karcke herboyt". In de jaren 1839-1840 werd de kerk vernieuwd en van één groot dak voorzien.

Omstreeks 1940 was de gehele bevolking van de gemeente Den Ham, op zes joden na, van protestantse huize. Pas na het op gang komen van de vervening in het Hammerbovenveen kwam er verandering in deze situatie. Het eerste kerkgebouw, dat in Vroomshoop (aan de Hoofdstraat) verrees, was dat van de christelijk afgescheiden gemeente. In 1964 werd de kerkelijke gemeente in Vroomshoop zelfstandig. Daarvoor was ze met die van het kerkdorp Den Ham verbonden. De christelijk afgescheiden gemeente in Den Ham is in 1836 geïnstitueerd. Nadat de afgescheidenen kerk gehouden hadden in het noordelijke bouwhuis van de havezate Mennigeshave kregen ze in 1870 een eigen kerk aan de weg naar Ommen. In 1980 is deze kerk vervangen door een nieuwe kerk. De oude is daarna afgebroken. Achter de pastorie van de kerk aan de Hoofdstraat in Vroomshoop is in 1890 een nieuwe, grotere kerk gebouwd. Omdat ook deze kerk al spoedig te klein bleek, is in 1906 in Vroomshoop weer een nieuwe kerk gebouwd.

De hervormde kerk van Vroomshoop is in 1868 geïnstitueerd. Het kerkgebouw van deze gemeente kwam in 1869 gereed, eveneens aan de Hoofdstraat. De hervormden van Vroomshoop en Daarlerveen vormen één kerkelijke gemeente. De wijkgemeente Daarlerveen heeft echter sinds 1937 een eigen kerkgebouw.

In de kleine plattelandskern Geerdijk staat aan de Schoolstraat de enige rooms-katholieke kerk van de gemeente Den Ham. Met de bouw van deze kerk is in 1868 begonnen. Tot het gereedkomen van de kerk gebruikten de rooms-katholieken van Vroomshoop en omgeving nabij het Punt van Separatie een schuur als kerk.

De vestiging van een rooms-katholieke kerk in Geerdijk en niet in Vroomshoop, waar de meeste katholieken wonen, is een erfenis uit de tijd van de verveningen. Iets ten noorden Geerdijk lag in die tijd een veenkolonie met de naam "Nieuw Gelderland". Een aantal steenbakkers uit Gelderland stak daar turf ten behoeve van de brandstofvoorziening voor hun steenbakkerijen. Toen de plannen voor de bouw van een rooms-katholieke kerk op tafel kwamen, boden de steenfabrikanten de benodigde stenen gratis aan, met de voorwaarde, dat de kerk niet in het dorp Vroomshoop mocht worden gebouwd. De kerk moest een plaats krijgen op een plaats halverwege tussen de veenkoloniën Vroomshoop en Nieuw Gelderland.

In de gemeente Den Ham liggen tegenwoordig zes begraafplaatsen, waarvan twee Israëlitische. Een van deze twee joodse begraafplaatsen ligt op het hoogste punt van de Mageler Esch. De tweede joodse begraafplaats ligt aan de Vroomshoopseweg.

De oudste algemene (gedeeltelijk geruimde) begraafplaats is die aan de Molenstraat. Deze begraafplaats is in 1840 gesticht. De grootste en meest recente begraafplaats in de gemeente Den Ham is de uit 1975 daterende "Dennenhof" aan de Dennenweg.

De algemene begraafplaats aan de Hammerweg dateert uit 1870. In 1969 is deze begraafplaats overgenomen door de hervormde diaconie.

In Geerdijk ligt de enige nog in gebruik zijnde bijzondere begraafplaats, namelijk die van de rooms-katholieken aan de Schoolstraat. Deze is in 1870 gesticht.

7.2. Scholen

Omstreeks 1850 waren er in de gemeente Den Ham twee scholen voor gewoon lager onderwijs, één in het dorp Den Ham en één in de buurschap Linde. In 1938 bedroeg het aantal lagere scholen in de gemeente acht. Van deze acht scholen waren er drie openbaar, twee Nederlands hervormd, twee gereformeerd en één rooms-katholiek. Laatstgenoemde school, daterend uit 1921, is in 1952 gerenoveerd. De eerste openbare school van Vroomshoop werd in 1863 gebouwd aan de Hofstraat. Het eenvoudige houten schoolgebouw diende tevens voor het houden van hervormde kerkdiensten. In de jaren 1876/1877 verrees aan het begin van de Kloosterdijk (later Tonnendijk) een drieklassige

stenen school.

Bijzondere scholen verschenen in de gemeente Den Ham, evenals in andere gemeenten, vooral na 1889, toen ook schoolbesturen van bijzondere scholen voortaan een rijksbijdrage in de salarissen kregen. Zo bouwde de gereformeerde schoolvereniging in 1906 haar eerste school aan de Dorpsstraat. De vereniging was in het jaar daarvoor opgericht. De hervormde schoolvereniging, die in 1909 werd opgericht, bouwde in de jaren 1911/1912 een school aan de Smitstraat.

Tegenwoordig staan in de gemeente Den Ham zeventien scholen, waarvan drie scholen voor voortgezet onderwijs. Twaalf van de zeventien scholen (inclusief peuterspeelzalen en het Algemeen Christelijk Vormingscentrum " 't Flier") staan in Vroomshoop (inclusief Geerdijk). Alle schoolgebouwen dateren in hun huidige vorm van na de Tweede Wereldoorlog. De scholen van voor de oorlog hebben in de meeste gevallen hun oorspronkelijke vorm verloren door verbouwingen en/of uitbreidingen. De gemeentelijke school uit 1881 aan de Grotestraat (de A.B.-School) herbergt tegenwoordig een aantal woningen en een postkantoor. Deze toentertijd nieuwe openbare school is gebouwd na de schoolwet van 1878, die de gemeenten 30% rijkssubsidie toekende bij de bouw van nieuwe openbare scholen.

7.3. Overige

Het gemeentekantoor van Den Ham heeft zich in de loop der tijd in diverse gebouwen bevonden, ondermeer in de A.B.-School en in het "Witte Gemeentehuis" aan de brink. Sinds 1969 is het gemeentehuis aan de Brinkstraat gevestigd. Het oude kantoor aan de brink doet tegenwoordig dienst als politiebureau.

8 Ontwikkeling 1850 - 1940

Den Ham

Typering:
Kernesdorp.

Functie:
Agrarisch dorp met verzorgende functie voor het omringende gebied.

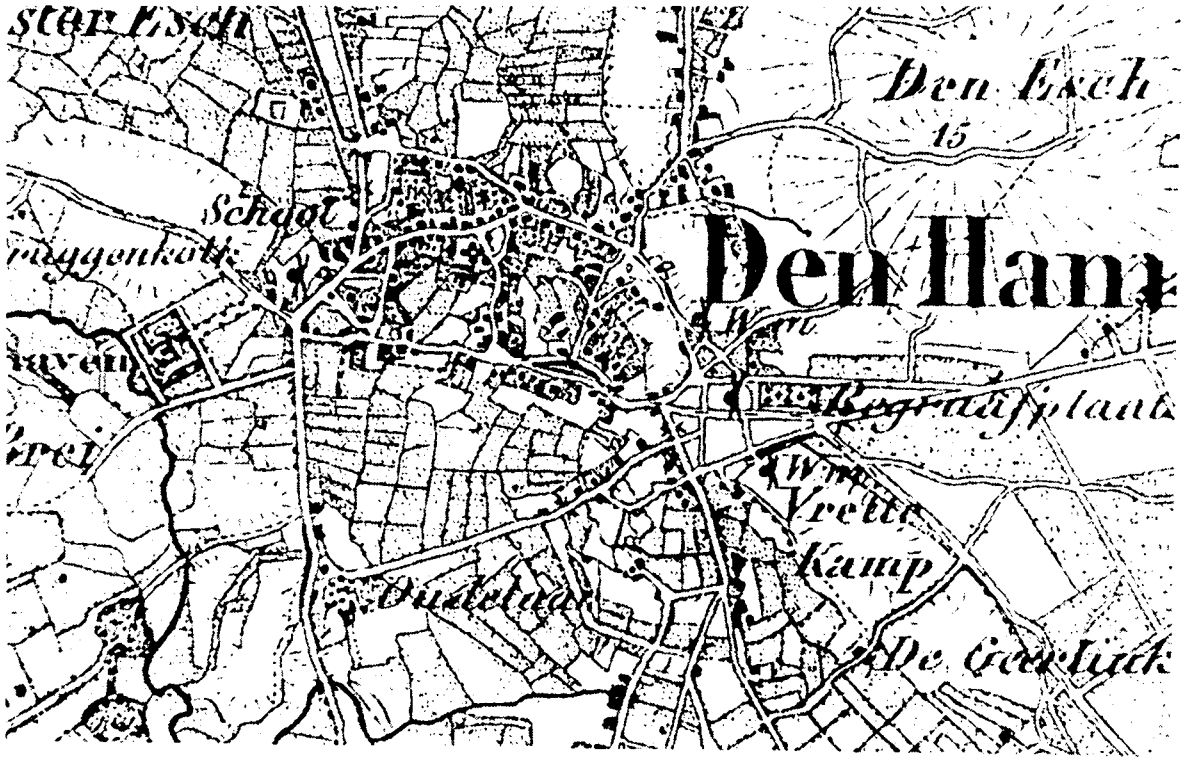
Ruimtelijke ontwikkeling:
In 1850 wordt de ruimtelijke structuur van het dorp bepaald door een kleine brink met daarvan uitwaaierende wegen.
De bebouwing bestaat voornamelijk uit kleine boerderijen. De groene binnenruimten en achtertuinen werden gebruikt als moestuin, boomgaard of weide voor kleinvee. De overgang naar de omringende weilanden en rogge-akkers was daardoor heel geleidelijk.
Ook in 1940 is deze relatie met het aangrenzende landschap nog duidelijk aanwezig. Tussen 1850 en 1940 verandert het karakter van Den Ham weinig. Wel vindt een specialisatie van taken plaats. Sommige boerderijen worden vervangen door ambachtsbedrijven, andere door woningen. Hoewel de bebouwing zich verdicht wordt de groenstructuur versterkt doordat notabelen bomen planten in hun tuinen en burgers en ambachtslieden met hagen en bomen hun erven van de openbare ruimte afscheiden. Ook rond de Brink werden bomen geplant.

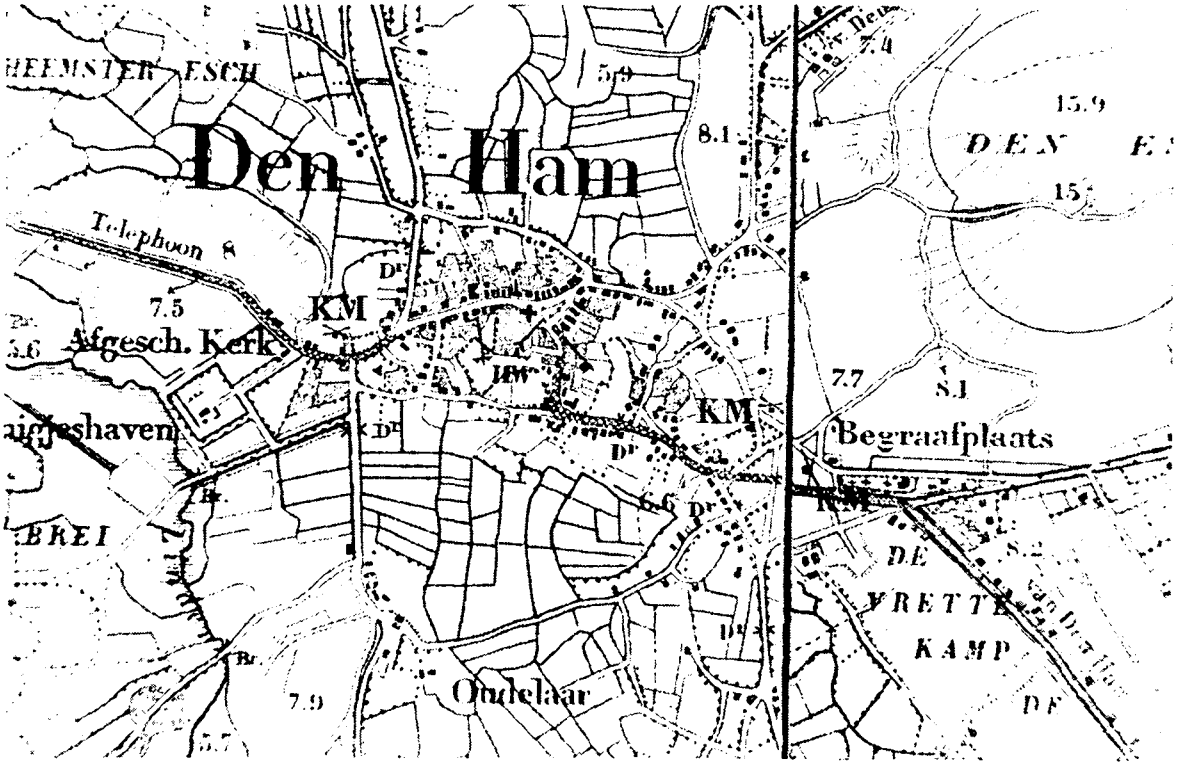
Historisch architectonische kwaliteit:
In Den Ham zijn op terughoudende wijze de architectuurontwikkelingen te herkennen. Veelal zijn deze op ambachtelijke wijze in de gebouwen vertaald in Neostijlen, Jugendstil, Amsterdamse School en het Nieuwe Bouwen.

De betekenis van Den Ham wordt ondersteund door de inrichting van de openbare ruimte, de tuinen en erven.
De woningen voor notabelen, teruggelegd ten opzichte van de straten, met monumentale bomen in de voortuinen en de zogenaamde "A.B.-school" in eclectische stijl, zijn van betekenis.

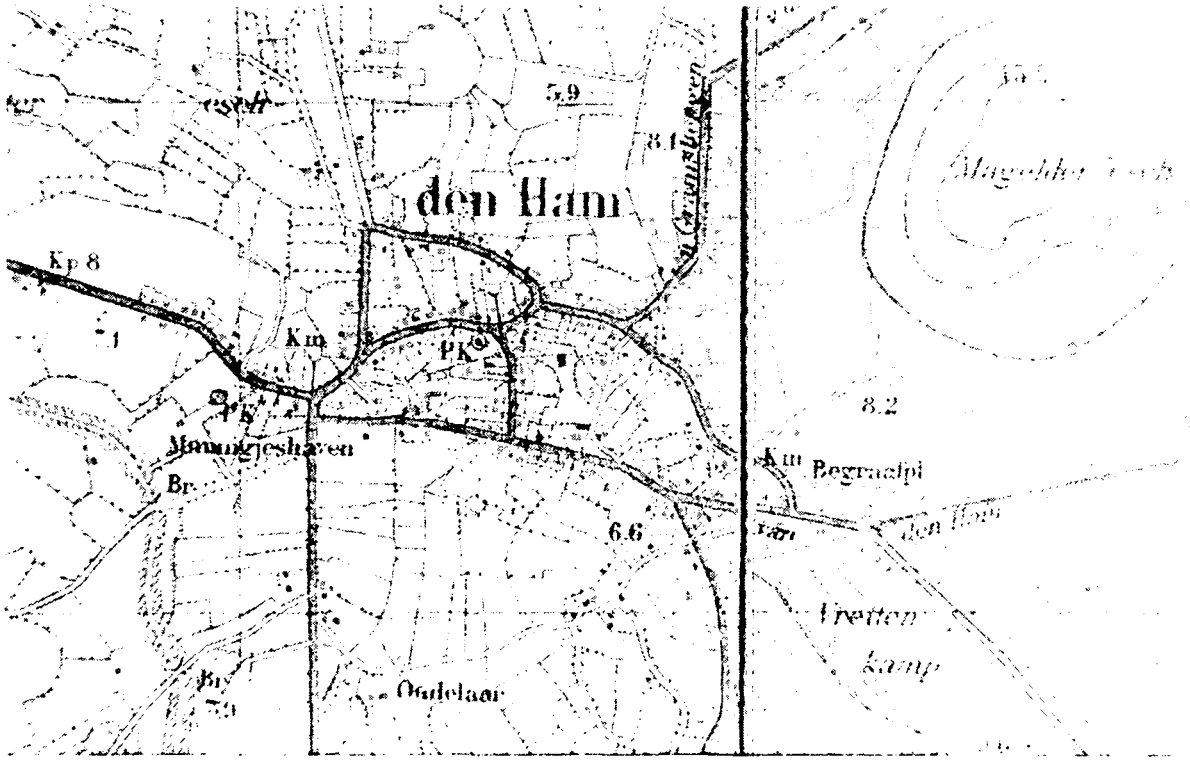
Stedebouwkundige ontwikkeling Den Ham

Boven: kaart ca. 1850
Onder: kaart ca. 1900





Kaart ca. 1940



Schaal : ca. 1:15000
Bron : Topografische kaarten van Nederland
Kaart ca. 1850, verkend 1848
Kaart ca. 1900, verkend 1883, herzien 1903, ged.herzien 1911
Kaart ca. 1940, verkend 1933

Vroomshoop

Typering:
Veenkolonie.

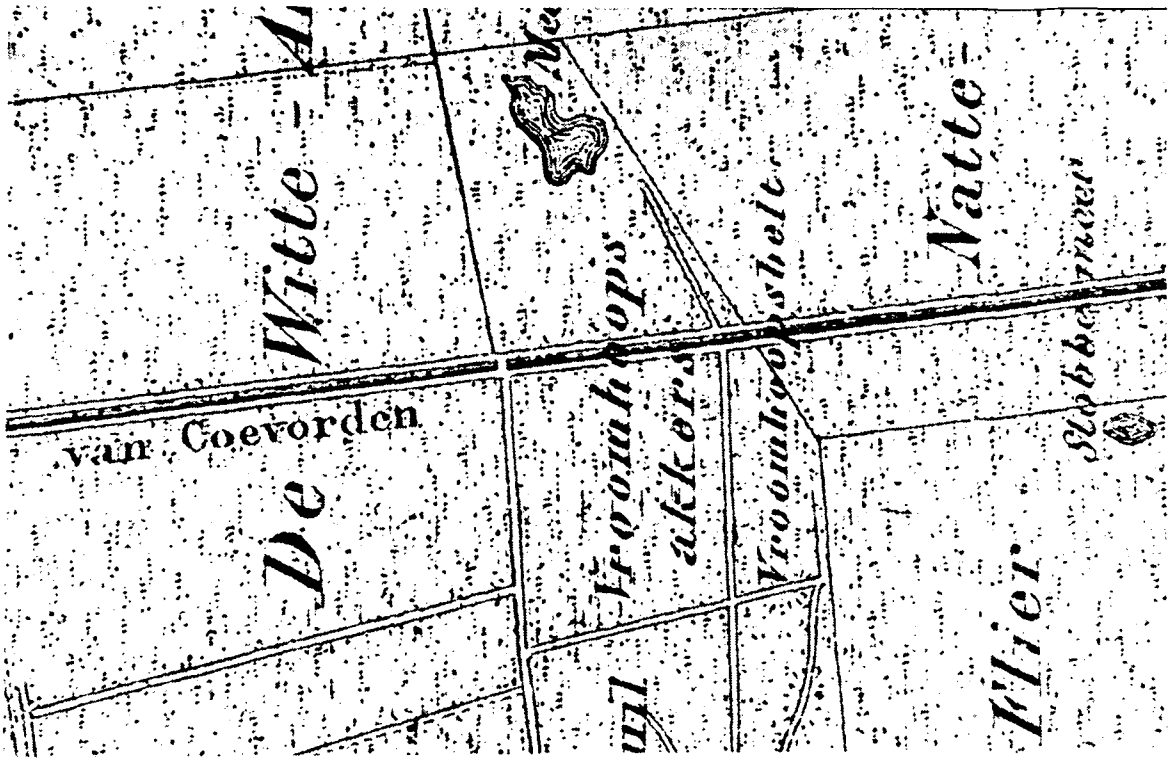
Functie:
Na de vervening is Vroomshoop een agrarisch dorp met een centrumfunctie geworden.

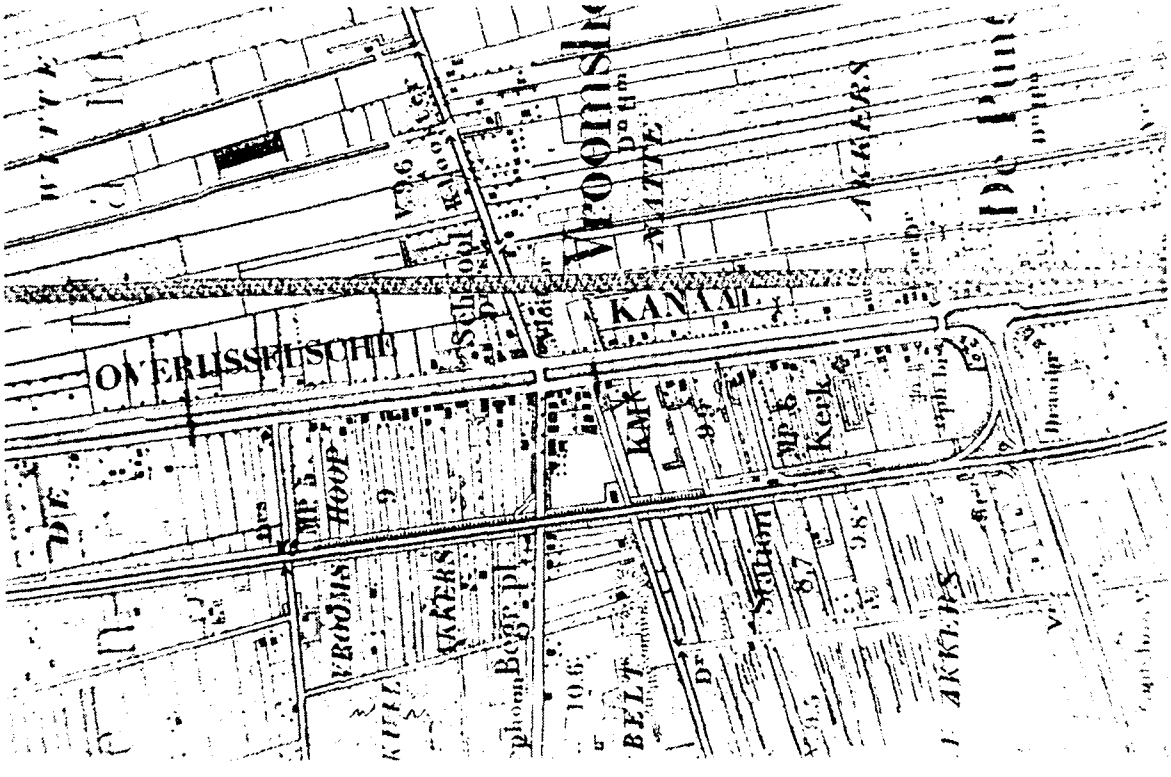
Ruimtelijke ontwikkeling:
Na 1863 ontwikkelde zich rond de kruising van het Overijsselsch Kanaal (1850) en de weg Den Ham - Kloosterhaar enige bebouwing.
Na de komst van de Groninger kolonisten ontstond bebouwing langs de Kloosterweg.
De spoorlijn Almelo - Mariënberg (1906) loopt parallel aan het kanaal.
Langs het kanaal en de weg vond een lineaire ontwikkeling plaats.
In de loop van de tijd verdicht de bebouwing zich en breidt zich uit langs enkele oost-west lopende straten en langs de Stationslaan.
De bebouwing is vrijstaand, vaak teruggelegd ten opzichte van de weg en bestaat overwegend uit één laag, met wisselende kapvormen.
Kenmerkend is het pand de Vier Zonen dat, bij het Separatiepunt, ten opzichte van de overige bebouwing onder een hoek van 45° ligt. Langs het kanaal stond aan de landzijde van de wegen laanbeplanting, onderbroken door de tuinbeplanting op de erven, vaak met opgaande bomen of leilinden. Ten oosten van het kanaal ontstond een grootschalig open akkerbouwgebied. Ten westen een kleinschaliger gebied met, rond 1900, nog restanten van een heidegebied.

Kaart ca. 1988

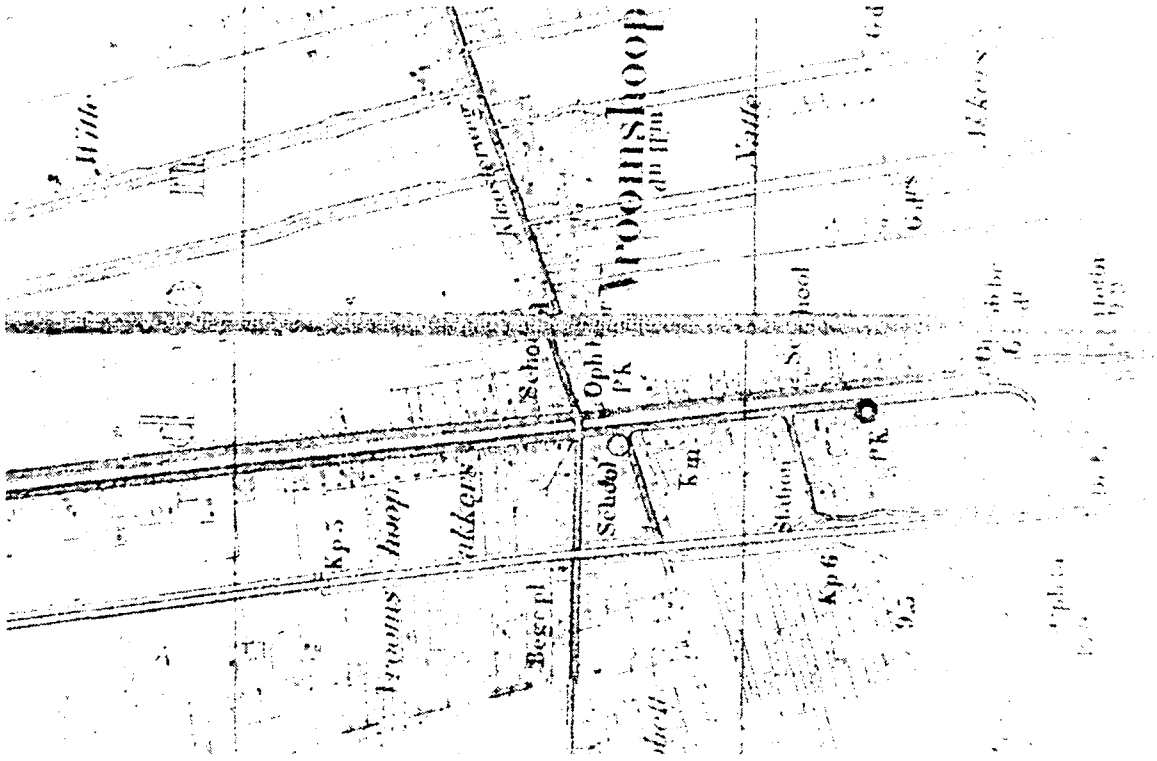
Stedebouwkundige ontwikkeling Vroomshoop

Boven: kaart ca. 1850
Onder: kaart ca. 1900

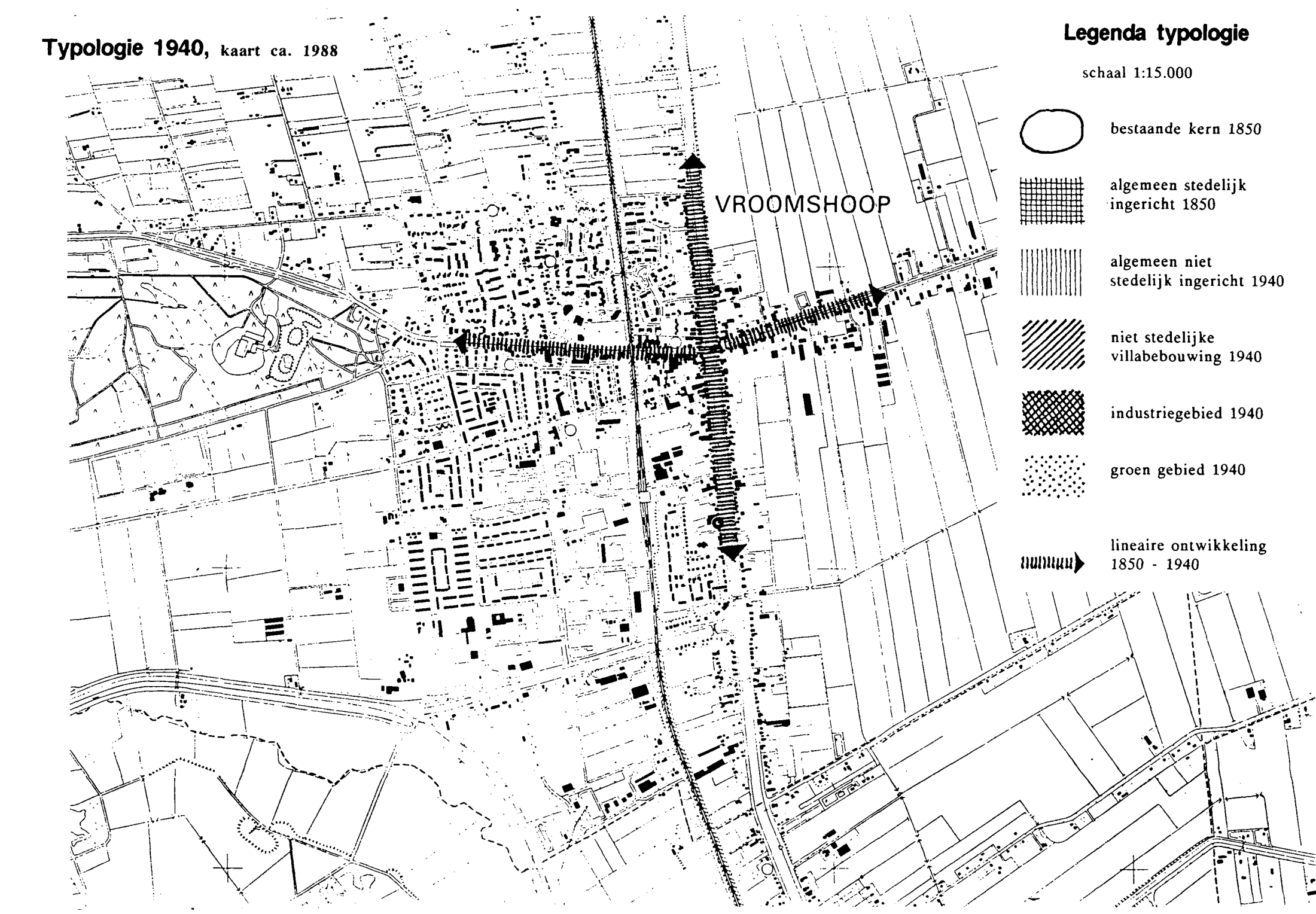


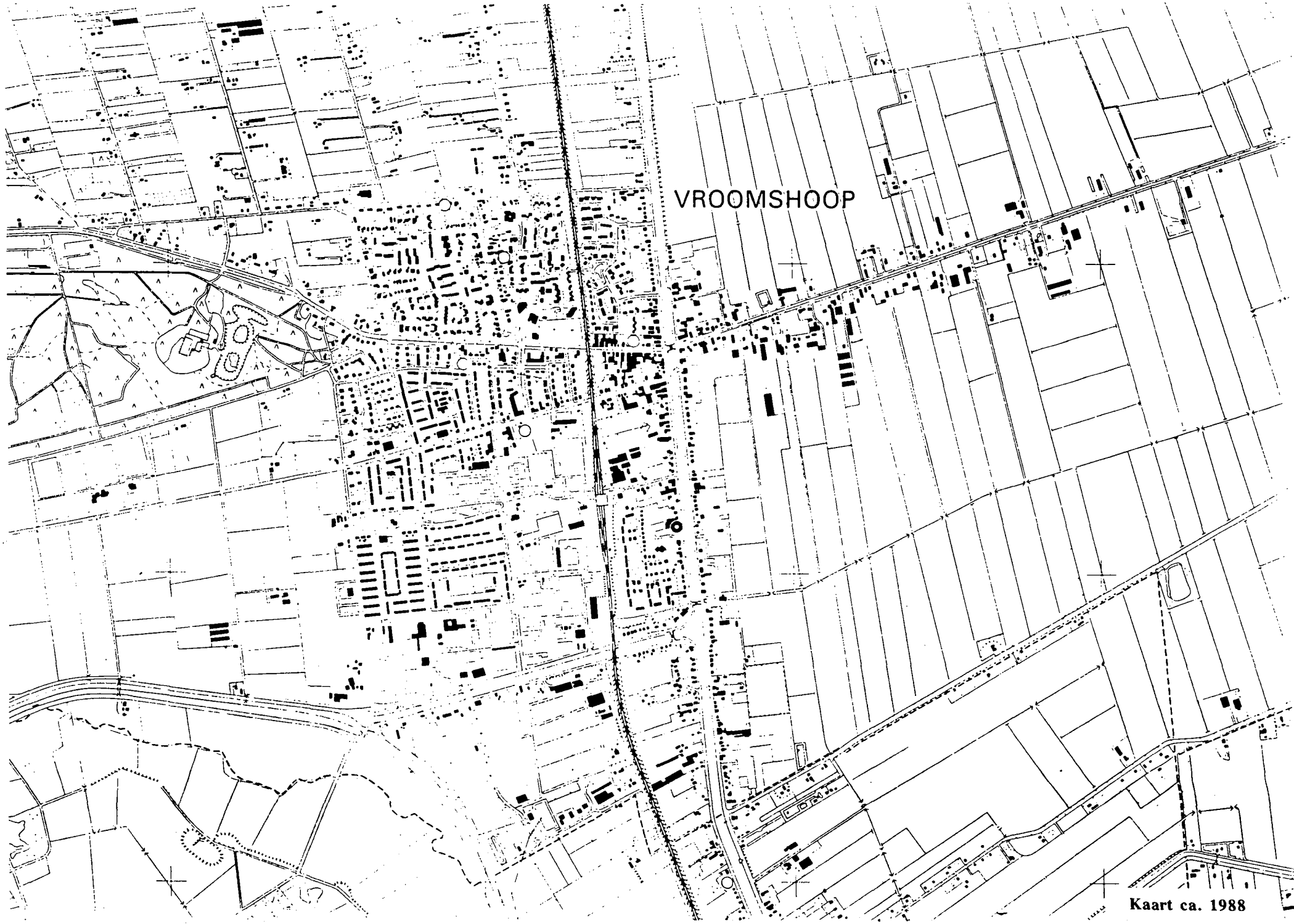


Kaart ca. 1940



Schaal : ca. 1:15000
Bron : Topografische kaarten van Nederland
Kaart ca. 1850, verkend 1848
Kaart ca. 1900, verkend -, herzien 1903, spoorwegopname 1906
Kaart ca. 1940, verkend 1933


Typologie 1940, kaart ca. 1988
VROOMSHOOP
Legenda typologie
schaal 1:15.000
bestaande kern 1850
algemeen stedelijk ingericht 1850
algemeen niet stedelijk ingericht 1940
niet stedelijke villabebouwing 1940
industriegebied 1940
groen gebied 1940
lineaire ontwikkeling 1850 - 1940



Kaart ca. 1988

Bronnen

Literatuur Den Ham en regio:

*Den Ham, oude en nieuwe welvaartsbronnen, E.T.I.O., Zwolle, 1959.

*Gemeente Den Ham, Bestemmingsplan buitengebied, Arnhem. 1973.

*Gemeente Den Ham, informatiegids 88/89, Den Ham, z.j.[1988].

*Konijnenberg, H., Ontsloten verleden van Den Ham, een greep uit de geschiedenis van Den Ham: dorp in 't groen en van Vroomshoop, dorp aan 't kanaal, Den Ham, 1979.

*Konijnenberg, H., Den Ham en Vroomshoop in oude ansichten, Zaltbommel, 1969.

*375 maanden met leeuw en adelaar, z.p.[Den Ham], z.j.[1970].

*Rapport inzake de economische structuur der gemeente Den Ham, uitgebracht ten behoeve van het ontwerpen van een uitbreidingsplan voor deze gemeente, E.T.I.O., Zwolle, 1942.

*Ruilverkaveling Den Ham-Lemele, ontwerpplan, z.p.[Zwolle], z.j.[1988].

*Sociale kaart van de gemeente Den Ham, Stichting Overijssel (Provinciaal Opbouworgaan), Zwolle, 1971.

*Uitkomsten van een woningtelling in de gemeente Den Ham (november 1942-maart 1943, E.T.I.O., Zwolle, 1944.

*Vroomshoop industrialiseert, Zwolle, z.j.[1950].

Literatuur algemeen:

*Aa, Van der, Aardrijkskundig woordenboek der Nederlanden, deel 1-12. Gorinchem, 1839-1848.

*Atlas van Nederland, 's-Gravenhage, 1963-1977.

*Atlas van Nederland. Deel 2: bewoningsgeschiedenis; deel 12:

infrastructuur; deel 13: geologie; deel 14: bodem; deel 15: water; deel 16: landschap; deel 20: landinrichting, 's-Gravenhage, 1984.
*Besselaar, Molens in Nederland, Amsterdam, 1974.
*Bevolking der Gemeenten van Nederland op 1 januari 1987, 's-Gravenhage, 1987.
*Bijdragen uit het land van IJssel en Vecht, Eerste en tweede bundel, IJsselacademie, Zwolle 1977-1978.
*Buter, A., De groene vallei. Stad en land aan de IJssel, Den Haag, 1978.
*Buter, A., Dit land over de IJssel, Hoorn, 1976.
*Crom, A.P., (red.) e.a., Anderhalve eeuw gereformeerden in stad en platteland, deel 7, Overijssel, Kampen, 1985.
*Demoed, H.B., Mandegoed schandegoed, Zutphen, 1987.
*Dekker, G. (Red.), e.a., Oude fabrieks- en bedrijfsgebouwen in Overijssel, Serie jaarboeken Overijssel, Zwolle, 1986.
*Dijksterhuis, R., Spoorwegtracering en stedebouw in Nederland, historische analyse van een wisselwerking, de eerste eeuw: 1840-1940, Z.p. [Groningen], Z.j.[1980].
*Egberts, E., Wie water deert, die water keert, Zwolle, 1985.
*Elzenga, E., Langs de oude Overijsselse kerken, Baarn, 1972.
*Engelen van der Veen, G.A.J. van, 'Marken in Overijssel', in: Geschiedkundige atlas van Nederland, Den Haag, 1924.
*Engelen van der Veen, G.A.J. van, G.J. ter Kuile en R. Schuiling, Overijssel, Deventer, 1931.
*Fischer, E.J., Stroomopwaarts, Zwolle, 1986.
*Fockema Andrea, S.J., Het kaartbeeld van Overijssel 1550-1850, Overdruk uit Versl. en Mededе. v.d. Ver. tot Beoefening van Overijsselsch Regt en Geschiedenis, 55ste stuk, z.p., 1939.
*Gevers, A.J., en A.J. Mensema, De havezaten in Salland en hun bewoners, Alphen aan den Rijn, 1983.
*Grote Topografische Atlas van Nederland, deel 3, Oost Nederland, Groningen, 1987.
*Heitling, W.H. en Lensen, L., Vijftig eeuwen volk langs de IJssel, Zutphen, z.j. [1980].
*Hendriks, F.M., De grenzen van Overijssel en van de Overijsselse gemeenten van 1807 (1811-1842), Overdruk uit Versl. en Mededе. v.d. Ver. tot Beoefening van Overijsselsch Regt en Geschiedenis 75e stuk, 1960.
*Krämer, G., Wij trekken door Twente en Salland, Arnhem, z.j. [1935].
*Kuile, E.H., ter, De monumenten van geschiedenis en kunst, Zuid-Salland, 's-Gravenhage, 1964.
*Kuile, E.H., ter, Noord- en Oost-Salland, 's-Gravenhage, 1974.
*Kuile, E.H., ter, Zuid-Salland, 's-Gravenhage, 1964.
*Kuyper, J., Gemeente-atlas van Nederland, Zaltbommel, (herdruk), 1971.
*Kloot Meijburg, H., van der, Onze oude dorpskerken, Rotterdam, 1921.
*Meene, J.G.C. van de en P. Nijhof, Spoorwegmonumenten in Nederland, Amsterdam, 1985.
*Meindersma, H. en K. de Jong (red.), Jongere bouwkunst in Overijssel, 1840-1940., Zwolle, 1985.
*Mulder, G.J.A., Handboek der geografie van Nederland. Deel VI, Zwolle, 1959.
*Nijhof, P., Oude fabrieksgebouwen in Nederland, Amsterdam, 1987.

*Nijhof, P., Watermolens in Nederland, Zwolle, 1982.
*Nijhof, P., Windmolens in Nederland, Zwolle, 1983.
*Overijssel, de provincie en Overijsselse gemeenten in kaart en aanzicht, Zwolle, 1983.
*Overijssel, Aspecten en Perspectieven, Amsterdam, 1951.
*PPD van Overijssel/ASP, Streekplan IJsselvallei, 1985.
*Pyttersen's Nederlandse almanak voor iedereen, Zaltbommel, 1922-1942.
*Romers, H., De spoorwegarchitectuur in Nederland 1841-1938, Zutphen, 1981.
*Rosenberg, H.P.R., De 19de-eeuwse kerkelijke bouwkunst in Nederland, 's-Gravenhage, 1972.
*Schelhaas, H. en B. Molenaar (red.), Graven en begraven in Overijssel, Serie jaarboeken Overijssel, Zwolle, 1981.
*Schelhaas, H. (Red.) e.a., Historische kerken in Overijssel, Serie jaarboeken Overijssel, Zwolle, 1974.
*Schelhaas, H. (Red.) e.a., Molens in Overijssel, Serie jaarboeken Overijssel, Zwolle, 1972.
*Schelhaas, H. (Red.) e.a., Schipvaart en schepen in Overijssel, Serie jaarboeken Overijssel, Zwolle, 1985.
*Schuiling, R., Nederland, handboek der aardrijkskunde, deel 1 en 2, Zwolle, 1936.
*Schutten, G.J., Varen waar geen water is, reconstructie van een verdwenen wereld, geschiedenis van de scheepvaart ten oosten van de IJssel van 1300-1930. Twentsche courant.
*Seinen, J.R. en G. de Wit, Stap voor stap langs de Vecht, Hardenberg, 1985.
*Slicher van Bath, B.H., Een samenleving onder spanning, Geschiedenis van het platteland in Overijssel. Assen, 1957.
*Slicher van Bath, B.H., (red.), Geschiedenis van Overijssel, Deventer, 1970.
*Steegh, A., Monumentenatlas van Nederland, Zutphen, 1985.
*Steensma, R. (Red.) en C.A. van Swichem (Red.), honderdvijftig jaar gereformeerde kerkbouw, Kampen, 1986.
*Stiksma, K., Spiegel van steden, dorpen en landschappen in Oost-Nederland, Overijssel, Gelderland en het rivieren gebied, Ridderkerk, 1986.
*Stilma, L., Rondom de Holterberg e.v., Holten, z.j. [1962].
*Varwijk, G.H. en J.R. Seinen, Stap voor stap langs de Dedemsvaart, Dedemsvaart, 1983.
*Ven, D.J., van der, Met de goastok door Twente en Salland, Verslagen van de hoofdcommissie voor herziening der belastbare opbrengst van de ongebouwde eigendommen, Overijssel, 's-Gravenhage, 1890.
*Visscher, H.A., Het Nederlandse landschap, een typologie ten behoeve van het milieubeheer, Utrecht, 1974.
*Volmuller, H.W.J. (samenstelling), Nijhofs Geschiedenislexicon, Nederland en België, 's-Gravenhage-Antwerpen, 1981.
*Vuuren, L., van, Rapport betreffende een algemeen onderzoek naar de sociaal-economische structuur van het district van de kamer van koophandel en fabrieken voor Salland, Epe, 1941.
*Werkman, G., Kent u Overijssel ook zo?, Zeist, z,j. [1962].
*Wieringa, H. (red.), Waterstaat in Overijssel, Zwolle, 1983.
*Woud, A. van der, Het lege land. De ruimtelijke orde van Nederland

1798-1848. Amsterdam, 1987.
*Zanden, J.L., De economische ontwikkeling van de Nederlandse landbouw in de negentiende eeuw, 1800-1914, Utrecht, 1985.
*Zonneveld, J.L.S., Levend land. De geografie van het Nederlandse landschap, Utrecht, 1985.

Kaarten:
Bodemkaart van Nederland. Stiboka, Wageningen, 1985.
Kadastrale minuutkaart 1832, Rijksarchief Overijssel, Zwolle.
Topografische kaart van Nederland, ca. 1850, 1900, 1935, 1950, 1960, 1976 en 1985. Topografische Dienst Delft/Emmen.

Archieven:
Databank Universiteit van Amsterdam, Vakgroep Sociale geografie, 1988.
Gemeenteverslagen 1850-1940, Rijksarchief Overijssel, Zwolle
Verslagen van Gedeputeerde Staten 1850-1940, Rijksarchief Overijssel, Zwolle.

Bijlagen

Tabellen

Tabel 1.
Loop van de bevolking in de gemeente Den Ham vanaf 1850.

jaar	aantal inwoners	index (1850 = 100)
1850	2.427	100
1860	2.987	123
1870	3.862	159
1880	4.856	200
1890	4.528	187
1900	4.395	181
1910	4.726	195
1920	5.431	224
1930	6.478	267
1940	7.486	308
1987	14.612	602

Bron: Databank Universiteit van Amsterdam, 1988.

Tabel 2.
Woningvoorraad en aantal inwoners in de buurschappen en kernen van de gemeente Den Ham in 1869.

kern/buurschap	woningvoorraad	inwoneraantal
Den Ham	153	731
Magele	216	999
Linde	74	398
Noordmeer	89	487
Vroomshoop 1)	239	1.187
Totaal	771	3.802

1) inclusief 11 woonschepen met totaal 49 personen.

Bron: Rapport inzake de economische structuur der gemeente Den Ham, p.3.

Tabel 3.
Woningvoorraad en aantal inwoners in de buurschappen en kernen van de gemeente Den Ham op 31 mei 1947.

kern/buurschap	woningvoorraad 1)	inwoneraantal
Den Ham		1.444
Verspreide huizen Meer		585
Verspreide huizen Magele		1.209
Verspreide huizen Linde		539
Totaal zandgebied	726	3.777
Vroomshoop		2.567
Geerdijk		213
Beter Wonen		717
Verspreide huizen onder Geerdijk en Beter Wonen		965
Verspreide huizen onder Vroomshoop		197
Totaal veengebied	870	4.659
Gemeente Den Ham	1.596	8.441

1) Gemiddelde woningbezetting: 5.30

Bron: C.B.S., Uitkomsten van de volks- en beroepstelling, 31 mei 1947.

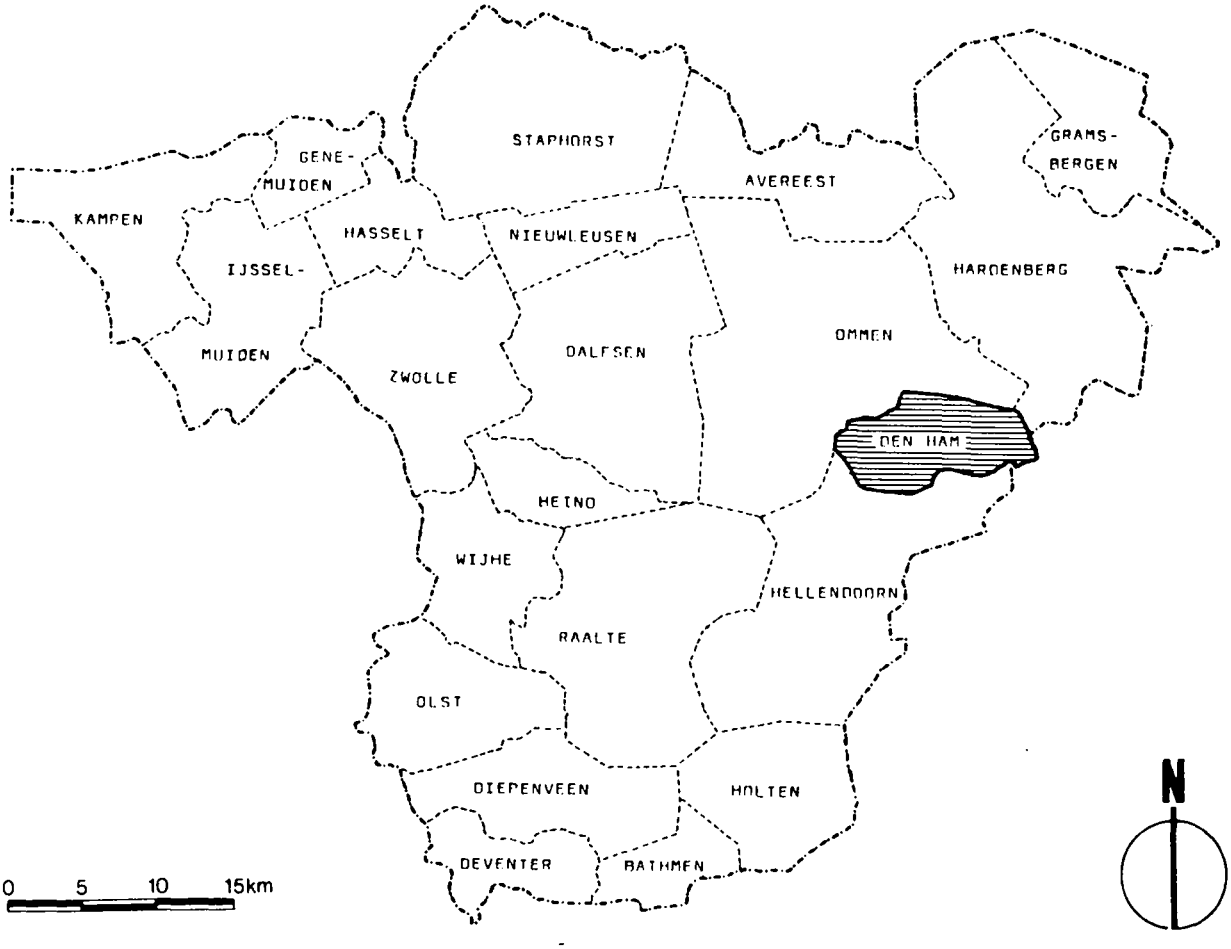
Tabel 4.
Woningvoorraad en aantal inwoners in de buurschappen en kernen van de gemeente Den Ham per 1 januari 1987.

kern/buurschap	woningvoorraad 1)	inwoneraantal
Den Ham	439	1.393
't Sumpel	191	626
Broekmaten	392	1.366
Buurtschap Meer	159	573
Buurtschap Magele	315	1.208
Buurtschap Linde	142	521
Totaal Den Ham	1.638	5.687
Vroomshoop Oost	752	2.236
Geerdijk West	75	292
Geerdijk Oost	115	364
Vroomshoop West	1.090	3.445
Beter Wonen	553	1.667
Nieuwoord	180	627
Industrieterrein	32	111
Verspreide huizen Vroomshoop	54	170
Totaal Vroomshoop	2.851	8.912
Gemeente Den Ham	4.489	14.599

Bron: Statistieken R.O.I., Woningvoorraad en aantal inwoners per wijk/buurt, 1987.

Kaart 1

DE LIGGING VAN DE GEMEENTE DEN HAM IN SALLAND



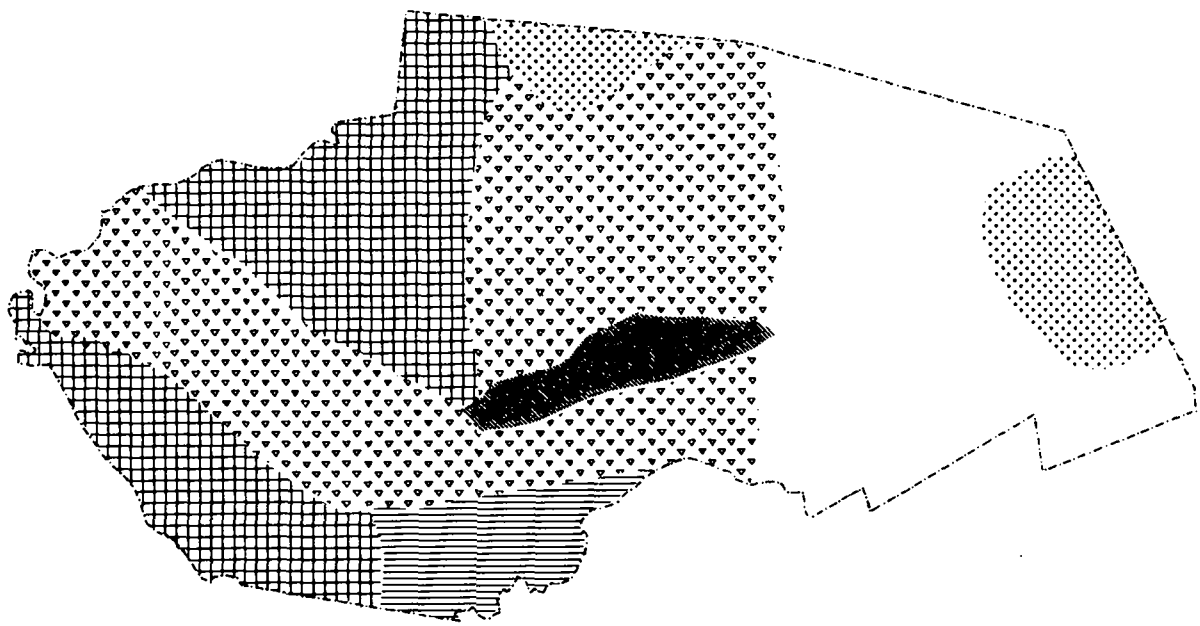
------ Grenzen van Salland

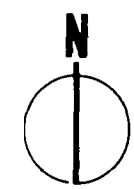
------ Gemeentegrenzen

Bron: Atlas van Nederland, 1963 - 1977.

Kaart 2

BODEMGESTELDHEID EN GEOLOGIE



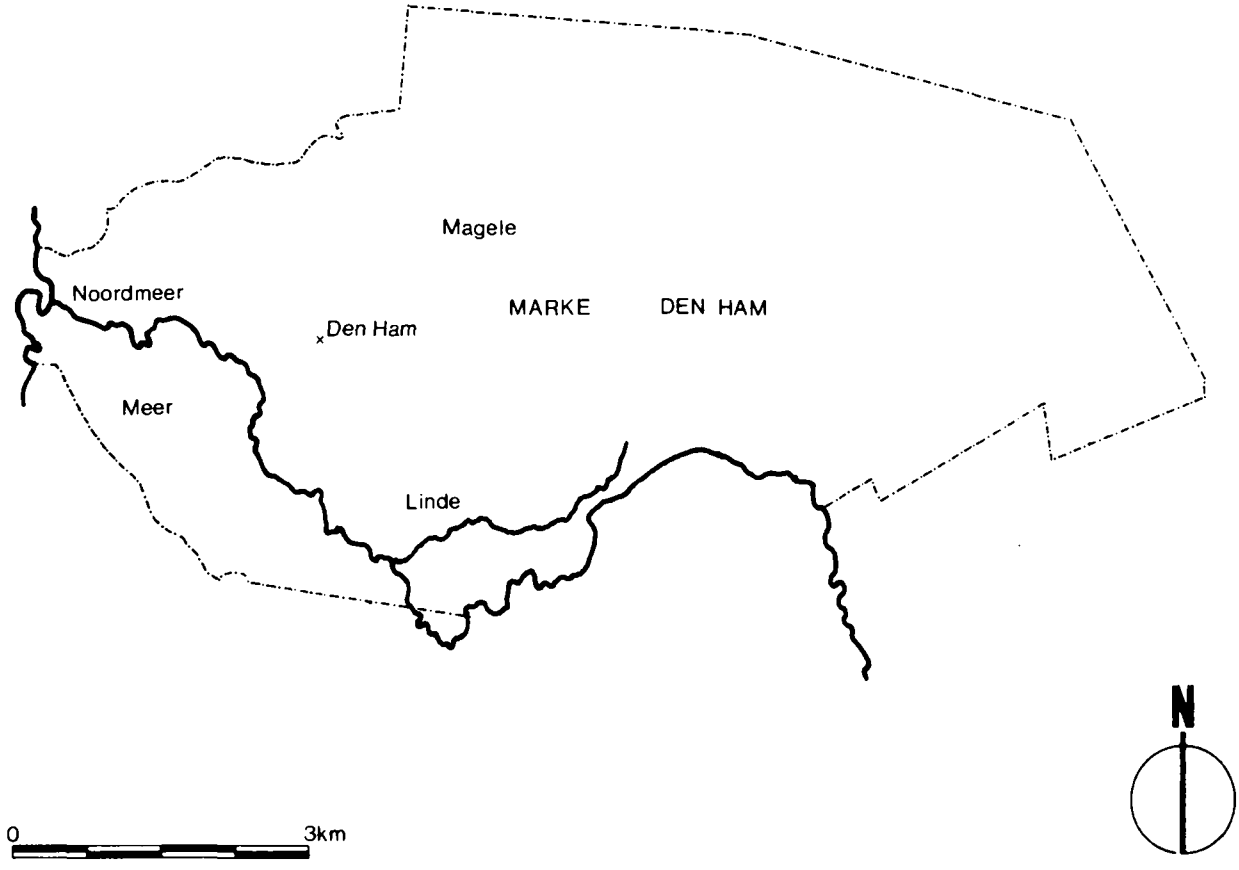


- Madeveen-, vlierveengronden en moerige eerdgronden op dekzandvlakte
- Vergraven hoogvenen (dalgronden)
- Veldpodzolgronden op gestuwde grofzandige en grindhoudende afzettingen
- Enkeerdgronden op de hoger gelegen delen van het landschap
- Beekeerdgronden op de lager gelegen delen van het landschap
- Stuifzanden op gestuwde afzettingen

Bron: Bodemkaart van Nederland, 1985.

Kaart 3

DE BUURSCHAPPEN IN DE MARKE DEN HAM

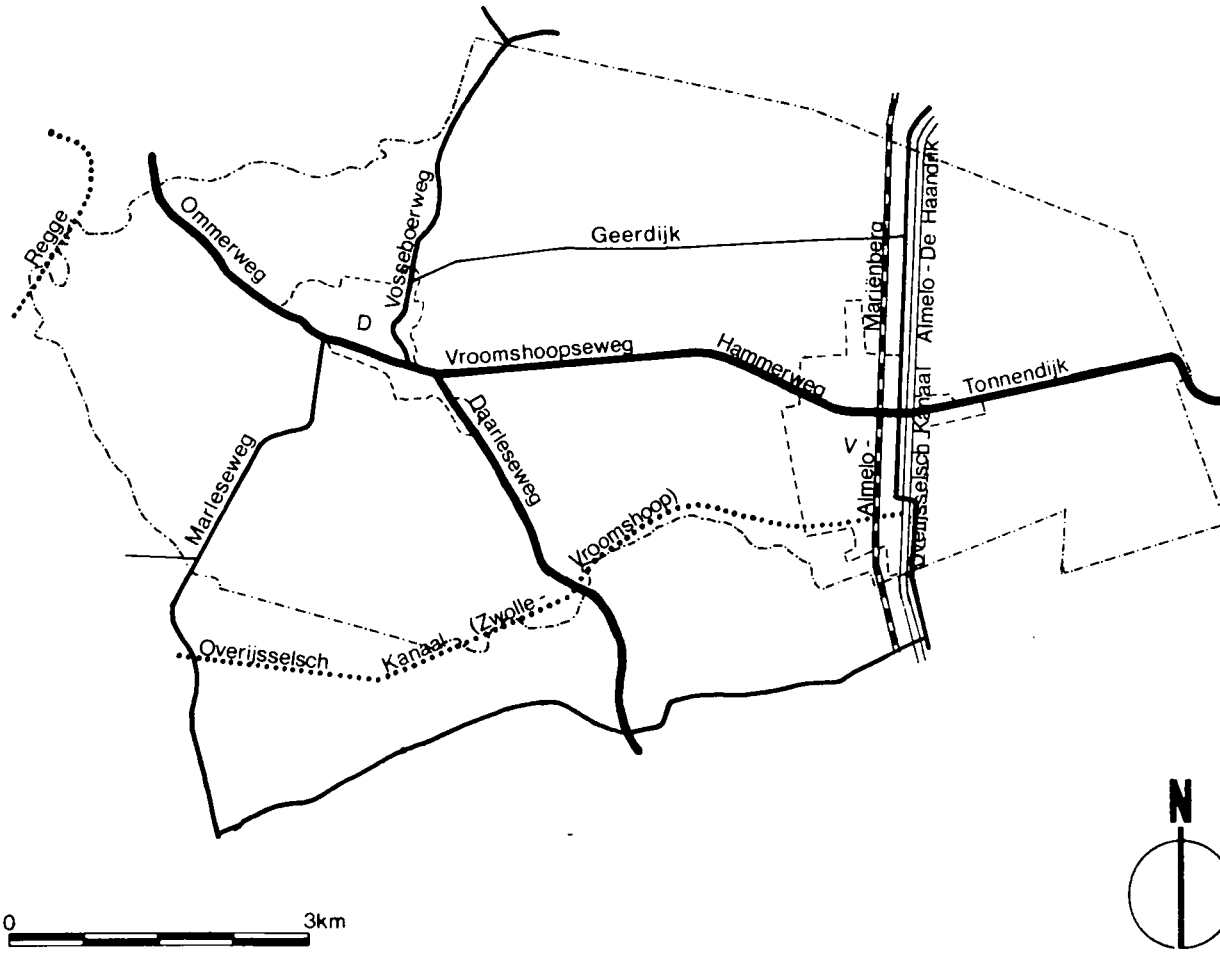


Markegrens

Bron: Geschiedkundige Atlas van Nederland, 1924.

Kaart 4

INFRASTRUCTUUR



Waterweg

Voormalige waterweg

Hoofdweg: 4 - 7 meter breed

Verharde weg: 7 meter of breder

Verharde weg: (4 - 7 meter)

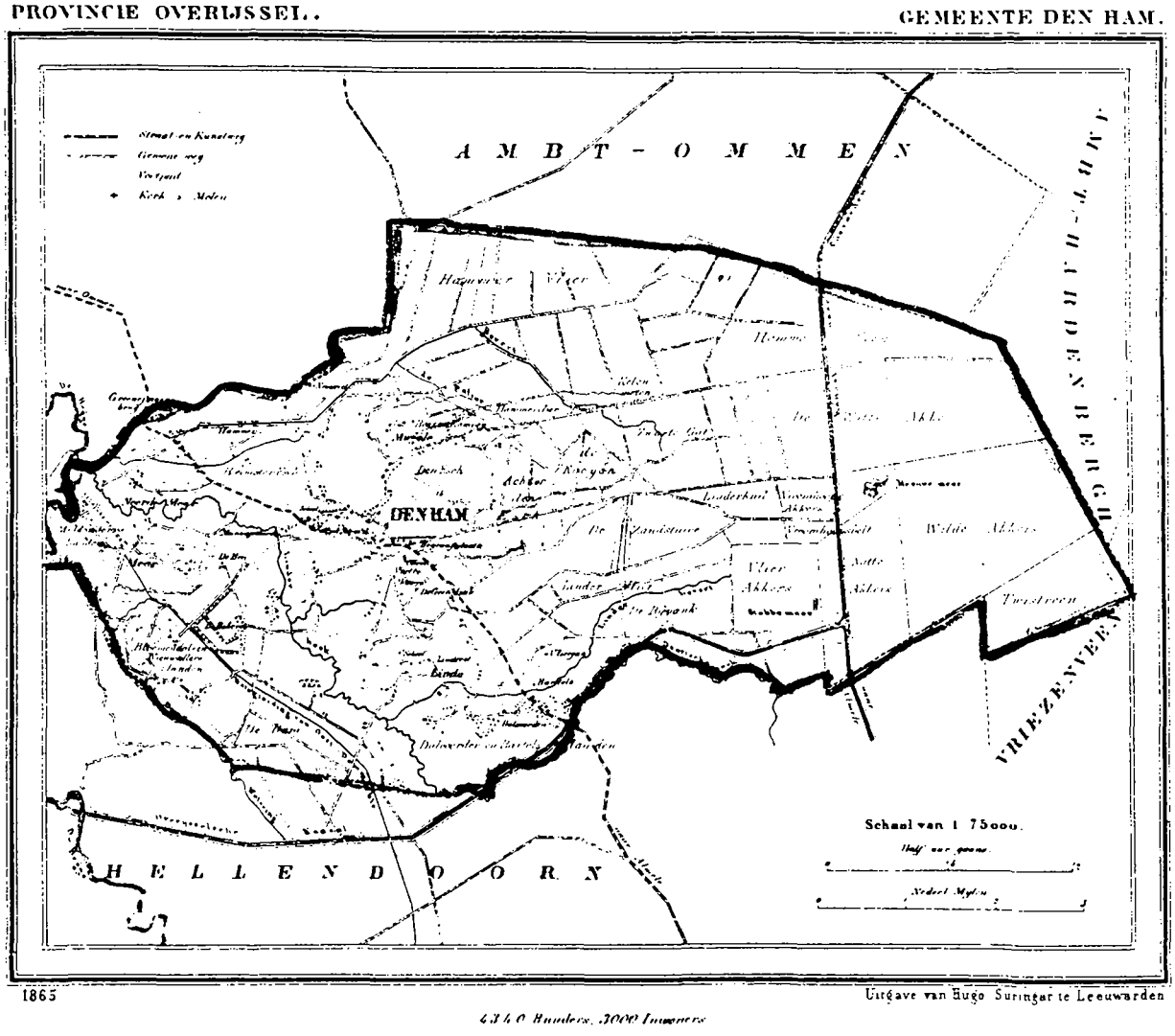
Spoorweg

Kern

Bron: Grote Topografische Atlas van Nederland, 1987.

Kaart 5

DEN HAM OMSTREEKS 1865



Bron: Gemeente-atlas van Nederland, 1971.

Kaart 6

DEN HAM OMSTREEKS 1974