
PROVINCIE DRENTHE

JONGERE BOUWKUNST EN STEDEBOUW 1850-1940
MIP/DRENTHE

GEMEENTEBESCHRIJVING SMILDE

GEWIJZIGD EXEMPLAAR

DIT EXEMPLAAR WORDT NIET UITGELEEND !!

NOVEMBER 1989

1. INLEIDING

De gemeente Smilde maakt deel uit van het inventarisatiegebied "Drents Plateau" en omvat naast het hoofddorp Smilde de nederzettingen Bovensmilde, Hoogersmilde en Hijkersmilde. Het grondgebied wordt begrensd door in het noordwesten de gemeente Norg, en in het zuiden de gemeenten Dwingeloo en Diever. De westgrens valt samen met de provinciegrens tussen Drenthe en Friesland. Aangrenzend ligt hier de gemeente Ooststellingwerf. De huidige omvang van de gemeente bedraagt 6.360 hectare. Het inwonertal vertoont sinds 1850 het volgende verloop: 1850 - 4.550, 1900 - 4.984, 1940 - 6.366 en 1988 - 9.174.

2. FYSISCH GESTELDHEID

Het grondgebied van Smilde vormt zowel bodemkundig als landschappelijk een overgang tussen dat gedeelte van het Drents Plateau dat als het Noordenveld bekend staat en de Friese Wouden. Gelegen op de waterscheiding van enkele Drentse beken en Friese stroompjes bood het vlakke dekzandgebied met zijn uit de ijstijd stammende ondoorlaatbare kleileemondergrond tijdens de warmere periode van het Holoceen en uitstekende basis voor (hoog)veenvorming. Ten gevolge van waterstagnatie kwam in de loop der eeuwen de gehele gemeente onder een vaak meters dik veenpakket te liggen. "Recente" verveningsactiviteiten hebben uiteindelijk geresulteerd in het ontstaan van het huidige veenkoloniale landschap.

Ten noorden van Hoogersmilde bestaan de bodems thans overwegend uit oudere dalgronden en middelhoge en hoge zwartveenontginningsgronden. De enige uitzondering hierop vormen de ten oosten van de vaart gelegen hogere dekzanden, waarin zich middelhoge en hoge podzolprofielen gevormd hebben. In het zuidelijke dekzandgebied van Hoogersmilde komen afwisselend middelhoge en hoge podzolgronden voor.

De bodem van de gemeente Smilde helt flauw in westelijke richting, waarbij de hoogte globaal varieert van 16 meter + NAP tot 9 meter + NAP. De hogere zandgronden vormen aan de oostzijde van de vaart veelal zandruggen. In het huidige landschap onderscheiden ze zich van de eveneens zandige dalgronden, doordat ze in recente tijd merendeels bebost zijn.

De afwatering van het thans tot het waterschap "Smilde" behorende gebied geschiedt gedeeltelijk op natuurlijke wijze, gedeeltelijk met behulp van bemaling in een drietal richtingen. Het overgrote deel van de gemeente voert zijn overtollige water in zuidelijke richting af via de Drentsche Hoofdvaart.

Daarnaast loost een belangrijk deel van de noordwesthoek van de gemeente via een kanalenstelsel in noordelijke richting op het Peizerdiep. In de omgeving van de ten westen van Hijkersmilde gelegen Witte Wijk tenslotte, wordt het overtollige water via de Appelschastervaart in westelijke richting op de Friese boezem afgevoerd.

3. ONTGINNINGEN EN GRONDGEBRUIK

De gemeente Smilde dankt zijn ontstaan aan de vervening waarmee reeds in de 16e eeuw op zeer bescheiden schaal een begin werd gemaakt. De ontginningsactiviteiten kwamen echter pas goed op gang nadat in 1614 in Amsterdam de "Compagnie van de Dieverder en Leggeler Smilder Venen" door een aantal welgestelde kooplieden/regenten werd opgericht. Binnen de compagnie trad Adriaan Pauw, onder andere bewindhebber van de VOC een raadspensionaris van Holland, het na-drukkelijkst op de voorgrond.

Het Smilder veencomplex werd door de compagnie vanuit het zuiden aan snee gebracht, op de plaats waar spoedig Hoogersmilde ontstond. De turf werd naar Meppel afgevoerd via de Oude Vaart, die daartoe eerst bevaarbaar werd gemaakt. Drost en Gedeputeerden van de Landschap Drenthe stimuleerden de onderneming door aan de compagnie en degenen die er zich zouden vestigen vrijstelling van belasting te verlenen. Bovendien werd het gebied in 1633 tot heerlijkheid verheven, waarbij A. Pauw als leenheer de titel van Heer Hoogersmilde kreeg. Tot ongeveer 1670, toen nagenoeg het gehele compagniegebied was afgeveend, functioneerde de Hollandse compagnie redelijk goed. De interesse bij de Amsterdamse ondernemers was ondertussen echter dusdanig afgenomen, dat nadien geen nieuwe veengebieden aan snee gebracht werden. De ten noorden van Hoogersmilde gelegen Kloosterven en bleven aldus in deze periode onaangeroerd.

Eerst in de tweede helft van de daarop volgende eeuw kwam hierin verandering toen de Landschap Drenthe in 1763 besloot tot aankoop van de in onbruik geraakte Smildervaart. Door de vaart in noordelijke richting door te trekken wilde de Landschap de Kloosterven, die het sinds de hervorming in eigendom had, voor vervening openleggen. Onderzoek wees echter uit dat het beter was om naast de Smildervaart een geheel nieuw kanaal Van Meppel tot aan Hoogersmilde en van daar verder het veen in te leggen. Zo ontstond vanaf 1767 de Drentsche Hoofdvaart, die in 1780 tot Assen was gevorderd. Met de aanleg van de vaart zette ook de vervening in noordelijke richting voort en ontstonden achtereenvolgens Hijkersmilde, Smilde en Boven-smilde.

Rond het midden van de vorige eeuw was vrijwel de gehele gemeente vergraven. De kaart van 1850 laat duidelijk zien dat het ontginningslandschap onder invloed van de fysische gesteldheid en de wijze van veenkoloniale aanleg niet overal in de gemeente hetzelfde karakter vertoonde. In de omgeving van Hoogersmilde kon het relatief dunne veenpakket zonder noemenswaardige aanleg van wijken aan snee gebracht worden. Met een overwegend gemengde verkaveling en het voorkomen van zandgronden had dit gedeelte van Smilde in feite dan ook evenveel een zand- als een veenkoloniaal karakter. Het hoogveen-gebied ten noorden van de Leemdijk daarentegen, werd ten behoeve van de vervening wel van een uitgebreid wijkenstelsel (zie infra-structuur) voorzien en vertoonde met een overwegend opstreckende verkaveling een duidelijk veenkoloniaal karakter.

Hoewel de verveningen zo goed als beëindigd waren, bedroeg de oppervlakte cultuurgrond omstreeks 1850 minder dan een kwart van het totale grondgebied van Smilde. De cultuurgronden lagen destijds in aansluiting op de over de gehele lengte van de Drentsche Hoofdvaart aanwezige bebouwing langs de middenas van de gemeente. Zowel in het oosten als in het westen vormden opnieuw tot woeste grond geworden dalgronden de begrenzing. De gebruiksgronden hadden alle, afgezien van een enkel bosje, een agrarische bestemming. Met het ten einde lopen van de vervening was de landbouw tot belangrijkste bron van bestaan en van grote betekenis voor de verdere ontwikkeling van Smilde geworden.

Getuige de lage oppervlakte verhouding grasland: bouwland (1832 - 355 hectare = 645 hectare) richtte men zich in hoofdzaak op de akkerbouw. De veebezetting per bedrijf was over het algemeen laag. Het weinige vee werd voornamelijk aangehouden te behoeve van de bemesting van de dalgronden, die de boeren van het begin af aan voor grote problemen stelde. Dankzij de aanwezigheid van voldoende arbeidskrachten en relatief goede opbrengsten was de gemiddelde bedrijfs grootte rond het midden van de vorige eeuw over het algemeen vrij hoog.

Ook wat betreft de agrarische bedrijfsvoering nam Hoogersmilde ten opzichte van de rest van de gemeente een afwijkende, meer met de situatie van de Drentse zandgronden vergelijkbare positie in. Niet alleen waren de bedrijven in de omgeving van Hoogersmilde over het algemeen van geringe omvang, tevens had het gemengde of étage-bedrijf er de overhand en niet zoals in de rest van de gemeente het akkerbouwbedrijf.

Gedurende de laatste helft van de vorige eeuw was er dankzij het onder invloed van de toepassing van kunstmest toenemende aantal ontginningen (veelal herontginningen van wederom woest geworden dalgronden) sprake van een ruime verdubbeling van het landbouw-areaal. Bouw- en grasland stegen in de periode tot een totaal van 2625 hectare, hetgeen in 1900 neerkwam op 41% van het totale grondgebied van de gemeente. Naast de landbouwontginningen deed, zij het in meer bescheiden mate, ook de aanleg van bos (ondermeer op de zandverstuivingen in het noordoosten van de gemeente) het aandeel van de woeste gronden afnemen.

In samenhang met de stijgende vraag naar mest voor het vruchtbaar maken en houden van de dalgronden, kwam de uitbreiding van het landbouwareaal tussen 1850 en 1900, en dan met name tijdens de eerste decennia van deze periode, relatief gezien het sterkst ten goede aan de veeteelt. De oppervlakteverhouding grasland/bouwland vertoonde een duidelijke toename: 1900 - 1027 hectare: 1598 hectare. Hoewel de rundveedichtheid binnen het Veenzandgebied, de regio waartoe Smilde volgens de nieuwe landbouwkundige indeling van 1910 gerekend wordt, in 1900 bovengemiddeld was, lag deze provinciaal gezien toch altijd nog ruim onder het gemiddelde. Regionaal gezien opvallend en slechts iets onder het provinciaal gemiddelde gelegen was destijds de varkensconcentratie. met relatief weinig kleine bedrijven richtten men zich op het mesten van vette varkens. De zogenaamde Londense biggen (zie regiobeschrijving) kwamen op de tweede plaats.

Toen de kunstmest na 1900 in toenemende mate ging functioneren als vervangmiddel vóór in plaats van aanvulling op de oude meststoffen, voltrok zich binnen het veenkoloniale bedrijf in Smilde in zekere zin een omwenteling.

Het wegvallen van de noodzaak om ten behoeve van de mestproduktie vee aan te houden deed de veehouderij op veel akkerbouwbedrijven verdwijnen. Dat de rundveestapel desondanks tussen 1900 en 1920 slechts een lichte daling te zien gaf en vervolgens in de jaren 1920 - 1940 zelfs verdubbelde, kan in belangrijke mate worden toegeschreven aan de intensivering die zich in deze periode binnen de melkveehouderij en het gemengde of étage-bedrijf voltrok.

De nieuw ontginningen die tussen 1900 en 1940 het areaal van de woeste gronden reduceerden tot slechts enkele verspreid gelegen restanten, kwamen voornamelijk ten goede aan de akkerbouw. De oppervlakteverhouding grasland: bouwland vertoonde hierdoor over deze periode een sterke daling. In 1940 was er over de gehele gemeente bezien van noord naar zuid sprake van een toename in het graslandgebruik. Werd Bovensmilde destijds gekenmerkt door een vrijwel absoluut domineren van de akkerbouw, in Hoogersmilde had het bouwland slechts licht de overhand over het grasland.

Ook het gemeentelijk bosareaal breidde in de jaren 1900 - 1940 (relatief) sterk uit. Dit vooral dankzij de activiteiten die Staatsbosbeheer in de jaren '30 in het zuidwesten van de gemeente (bij noordelijk en zuidelijk Veldhuizen) ten toon spreidde. Hier werd destijds onder invloed van de heersende economische crisis het Smilder gedeelte van de in 1910 gereedgekomen landbouwontginning "De Oude Willem" van bos (ca. 200 hectare) voorzien. Ondanks deze en een aantal kleinere bebossingen bleef het bosareaal met in 1940 een aandeel van ongeveer 5% van het totale grondgebied van Smilde in vergelijking met omringende gemeenten als Beilen, Dwingeloo en Diever uitermate laag.

Hoewel na 1940 ten behoeve van dorpsuitbreiding en de aanleg van nieuw infrastructuur het landbouwareaal enigzins is afgenomen, is het grondgebruik in de gemeente thans nog altijd vrijwel geheel agrarisch van aard. De akkerbouw blijkt ten opzichte van 1940 verder aan betekenis te hebben gewonnen. Het graslandareaal vertoont, nu met name ook in de zuidelijke helft van de gemeente, in vergelijking met de situatie van 1940 een duidelijke afname.

4.

INFRASTRUCTUUR

Sinds de vroegste openlegging van de Smildervenen heeft het zwaartepunt van de infrastructuur in Smilde voortdurend op de noord-zuidrichting gelegen. Aanvankelijk was vooral het verkeer te water van belang. Met de aanleg van de Drentsche Hoofdvaart (1767-1780) werd Smilde opgenomen in een verbinding van bovenregionale betekenis, hetgeen een aanzienlijk impuls voor de bevolkingsontwikkeling in dit gebied betekende. Nadien werd de verkeersfunctie van de Hoofdvaart verder vergroot met het gereedkomen van de Beilervaart in 1790 van de Norgervaart in 1808. Het uitgebreide wijkensysteem dat ten tijde van de verving in het noordelijk deel van de gemeente werd aangelegd was verkeerstechnisch gezien rond het midden van de vorige eeuw slechts van beperkt lokale betekenis. De kaart van 1850 laat duidelijk zien hoe er bij de veenkoloniale aanleg aan weerszijden van de Drentsche Hoofdvaart verschillende methoden gehanteerd werden. Ten westen van de waart werd te werk gegaan volgens de zogenaamde "aanleg met blokken", een systeem met slecht enkele hoofd-wijken met eenzijdig, evenwijdig aan het hoofdiep lopende, daarop aansluitende wijken.

Ten oosten van de vaart werd het systeem "hoofdkanaal met achterdiep" en daarop aansluitende wijken, ten dele met toepassing van het bloksysteem, gevolgd. Beide methoden hadden in vergelijking met het "enkelvoudige kanaalstelsel" waarbij direct op het hoofdkanaal tal van wijken aangesloten werden, als voordeel dat het verkeersbezwaar van de aanleg van een veelheid aan bruggen zich niet voordeed. Aldus kon het gebeuren dat ondanks de geringe betekenis die het wegverkeer destijds in dit deel van Drenthe had, langs de Drentsche Hoofdvaart in 1780 toch de weg Meppel-Assen ontstond. Een weg die zich als onderdeel van de verbinding Groningen-Assen-Meppel-Zwolle spoedig ontwikkelde tot één van de belangrijkste doorgangsroutes van Noord-Nederland. Met de verharding in de jaren 1825-1839 was het ook deze weg die als eerste in Drenthe de status rijksstraatweg kreeg. De overige wegen in de gemeente Smilde bleven alle tot na 1850 in onverharde toestand en waren destijds slechts van lokale betekenis. Een doorgaande Oost-West verbinding was in het geheel niet aanwezig.

Gedurende de laatste helft van de vorige eeuw kreeg de Drentsche Hoofdvaart een steeds drukker wordend scheepsvaartverkeer te verwerken. Nadat ten behoeve van de openlegging van de venen in de omgeving van Schoonoord en Oranjedorp eerst vanaf de Hoofdvaart het spoedig druk bevaren Oranjekanaal werd gegraven (opening eerste pand in 1885), zorgde vervolgens met name de aanleg van het Noord-Willemskanaal in 1861 voor een verdere toename van het scheepvaartverkeer. Door laatstgenoemde vaarweg ontstond er namelijk een verbinding tussen de Hoofdvaart enerzijds en Noord-Drenthe en vooral Groningen anderzijds. In 1894 werd bovendien, na een eeuw van moeizame onderhandelingen, via de Witte Wijk een verbinding met Friesland gecreëerd. Het belang van de scheepvaart voor Smilde bleek in deze periode ondermeer uit de aanwezigheid van een schippersbeurs, een schipperswinkel en een tweetal sloopstimmerwerven.

Wat betreft het wegverkeer veranderde er tussen 1850 en 1900 relatief weinig. Als zijnde enige verbinding van bovenregionale betekenis bleef de rijksweg Meppel-Assen zonder concurrentie van betekenis ruimschoots de belangrijkste weg binnen de gemeente. Van de andere wegen werden er vóór 1900 slechts twee bestraat: de weg langs de Witte Wijk tot aan de Friese grens in 1858 en de verbinding Norgbrug-Norg in 1869.

Ook na 1900 bleef de Drentsche Hoofdvaart zeker nog tot aan 1940 van belang als scheepsvaartroute. Wel was er in deze periode sprake van een voortdurende afname van het scheepvaartsverkeer. Een afname die in de eerste plaats moet worden toegeschreven aan de sterke opkomst van het gemotoriseerde wegverkeer, maar die daarnaast ten dele ook het gevolg was van de openstelling van het Linthorst Homankanaal in 1926 en in de tachtiger jaren van de vorige eeuw al de doortrekking van het Oranjekanaal tot aan de Verlengde Hoogeveensche Vaart. Door deze infrastructurele ontwikkelingen hoefde het scheepvaartverkeer vanuit de Beilervaart respectievelijk het Oranjekanaal namelijk niet langer uitsluitend via de Drentsche Hoofdvaart plaats te vinden doch kon daartoe ook de Hoogeveensche Vaart benut worden. Bovendien beperkte de verkeersfunctie van de vaarwegen zich met de ten einde lopende vervening in zuidoost-Drenthe meer en meer tot de agrarische grondstoffen verwerkende industrie. Alleen de Hoofdvaart daarentegen vervulde tot na 1940 ook een belangrijke verkeersfunctie voor andere industrieën, zoals bij voorbeeld de in Hoogersmilde gevestigde kalkzandsteen-fabriek Albino.

Nam, als vermeld in de loop van de eerste helft van deze eeuw het gemotoriseerde wegverkeer sterk toe, ook nu weer betref deze ontwikkeling in hoofdzaak de weg langs de vaart. Illustratief in deze dat in de jaren 1900-1925, een periode waarin vrijwel overal in Drenthe het aantal kilometers verharde weg sterk toenam in Smilde Slechts enkele wegen verhard werden: Smilde-Laaghalen met zijtak naar Assen in 1915, Smilde-Orvelte met zijtak Zwiggelterbrug-Hooghalen in 1921/22 en de N/W zijde Drentsche Hoofdvaart Assen-Veenhoopsbrug in 1922/23. Pas in de jaren '30 werd het merendeel van de resterende wegen in de gemeenten bestraat. Parallel aan de Hoofdvaart en de rijksweg werden in 1916 tevens door de NTM (Nederlandse Tramweg Mij), welke door geheel Friesland lijnen exploiteerde, vanaf Oosterwolde lijnen aangelegd naar Assen (1915) en Meppel (1916). Bij Hijkersmilde kwam een station. Na een korte periode van bloei werd de lijn Hijkersmilde-Meppel reeds vòòr 1940 weer opgeheven ten behoeve van de noodzakelijk geworden verbreding van de rijksweg. De lijn Hijkersmilde-Oosterwolde bleef het langst functioneren (voor goederen vervoer).

Het dempen van een groot aantal wijken, met name in het gebied ten westen van de Drentsche Hoofdvaart, is één van de belangrijkste wijzigingen geweest die zich na 1940 in de infrastructuur van Smilde hebben voorgedaan. Daarnaast valt met name de komst van de N31 op Hoewel Smilde met deze weg over een doorgaande oost- westverbinding van bovenlocale betekenis is komen te beschikken, vindt in meest belangrijke mate het verkeer thans nog steeds in de noord- zuid-richting plaats.

5. NEDERZETTINGSSTRUCTUUR

De nederzettingsstructuur van de gemeente Smilde vertoont alle kenmerken van een veenkolonie. Met de voortgaande vervening ontstonden vanaf het begin van de zeventiende eeuw langs de Drentsche Hoofdvaart van zuid naar noord achtereenvolgens de nederzettingen Hoogersmilde, Hijkersmilde, Smilde (vroeger Kloosterveen geheten) en Bovensmilde. Aldus vormde de Hoofdvaart rond het midden van de vorige eeuw een kilometers lang vrijwel ononderbroken bebouwingslint, dat de gemeenten over de gehele gemeente doorsneed. De bebouwing was overwegend agrarisch van aard en bestond naast uit boerderijen verder in hoofdzaak uit veen- of landarbeiderswoningen. Van de nederzettingen, die zich binnen de lintbebouwing onderscheidden door een zekere mate van bebouwingsverdichting en het voorkomen van relatief veel niet-agrarische bebouwing, bezat het hoofddorp Smilde omstreeks 1850 de meeste inwoners. Het zwaartepunt van de bebouwing lag er duidelijk aan de oostzijde van de vaart. Hier trof men ook de meeste van de voor een dorp gebruikelijke voorzieningen, zoals een school, kerk en winkels aan.

Zowel in Hoogersmilde als in Hijkersmilde lag het zwaartepunt van de bebouwing rond 1850 licht aan de westzijde van de vaart. Hier concentreerden zich ook de meeste dorpsvoorzieningen. Dit verschil ten opzichte van de situatie in Smilde hangt waarschijnlijk nauw samen met het feit dat het tracé van de belangrijke weg Meppel-Assen (zie infrastructuur) zich ter hoogte van de tussen Hoogersmilde en Hijkersmilde enerzijds en Smilde anderzijds gelegen Veenhoopsbrug eveneens van de west- naar de oostoever verplaatst.

Bovensmilde werd in 1850 als jongste nederzetting binnen de gemeente gekenmerkt door een vrij open bebouwingspatroon. Naast de bebouwing aan weerszijden was de Drentsche Hoofdvaart (geen duidelijk zwaartepunt) bevonden zich tevens enkele woninkjes aan de Witterweg. De verspreide bebouwing concentreerde zich in 1850, een enkele uitzondering zoals bij voorbeeld de vroege bewoning aan de Beilervaart daargelaten, volledig in het ten noorden van de Leemdijk gelegen "wijkengebied". Met name langs de aan de westzijden van de Drentsche Hoofdvaart gelegen dwars wijken was de bebouwing hier destijds aanzienlijk. Plaatselijk konden er zelfs bescheiden lintbebouwingen worden aangetroffen, zoals bij voorbeeld langs het tussen de Kijmelswijk en de Evert Hendrikswijk gelegen 't Noorden. Ten oosten van de Hoofdvaart beperkte de verspreide bebouwing zich vrijwel volledig tot de Suermondswijk en de Duikerslootwijk.

Tussen 1850 en 1940 vond er ten gevolge van het groeiende aantal inwoners een beduidende verdichting van de lineaire bebouwing langs de Hoofdvaart plaats. Het sterkst waren de uitbreidingen in de kernen, waar in deze periode ook steeds meer niet-agrarische bebouwing verrees. Zo kwamen er naast tal van burgerwoningen enkele villa's en bereidde het dorpsvoorzienigen apparaat met de bouw van onder meer winkels, kerken en scholen aanzienlijk uit. Traditioneel werden de voorzieningen in Hoogersmilde en Hijkersmilde aan de westzijde en in Smilde aan de oostzijde van de Drentsche Hoofdvaart gevestigd. In Bovensmilde kwam het zwaartepunt van de voorzieningen nu toch duidelijk op de zijde van de weg Meppel-Assen, dat wil zeggen ten oosten van de vaart, te liggen.

Hoewel het veenkoloniale karakter in feite nog van alles dominerend was, dienden zich ten gevolge van de sterke verdichting in de kernen rond 1940 toch ook de eerst doorbraken van de lineaire bebouwingsstructuur aan. Zo was er in 1940 bij Hijkersmilde sprake van een rijtje nieuwbouw langs de boodzijde van de dwars op de Hoofdvaart staande Witte Wijk. In Smilde deed een soortgelijke ontwikkeling zich voor aan de zuidzijde van de Evert Hendrikswijk. Tevens diende zich hier enige nieuwbouw aan langs het ten oosten van de nederzetting lopende achterdiep, de Molenwijk. In Bovensmilde was er met nieuwbouw aan de oostzijde van de huidige Meester Weijerstraat eveneens sprake van uitbreiding achter het oorspronkelijke bebouwingslint. In Hoogersmilde tenslotte bleven uitbreidingen buiten de lintbebouwing uit en veranderde er structureel tussen 1850 en 1940 niets.

Als vermeld kwamen er in de periode 1850-1940 steeds meer niet-agrarische activiteiten in de gemeente. Zo dienden zich rond de eeuwwisseling ook de eerste industrieële ontwikkelingen aan. Met de landbouw als belangrijkste bron van inkomsten richtte de Smilder industrie zich wel in hoofdzaak op de agrarische sector. Zo kwamen er zuivelfabrieken in Smilde (speculatieve stoomkrachtfabriek), Hoogersmilde (coöperatieve stoomkrachtfabriek) en Bovensmilde (handkrachtfabriek). Ten westen van Smilde vestigde zich op ongeveer 1,5 kilometer van het dorp, in 1894 bovendien de aardappelmeelfabriek van NV WA Scholten Aardappelmeelfabrieken. Van geheel andere aard was de vestiging van één van 's lands oudste kalkzandsteenfabrieken de "Albino" in 1904 te Hoogersmilde. Onder de naam "Roelfsema's Kalkzandfabrieken" zou dit bedrijf spoedig tot grote bloei komen. Naast uitbreiding van de bebouwing binnen de lineaire structuur verdichting was er in de jaren 1850-1940 tevens sprake van een groeiend aantal verspreide vestigingen.

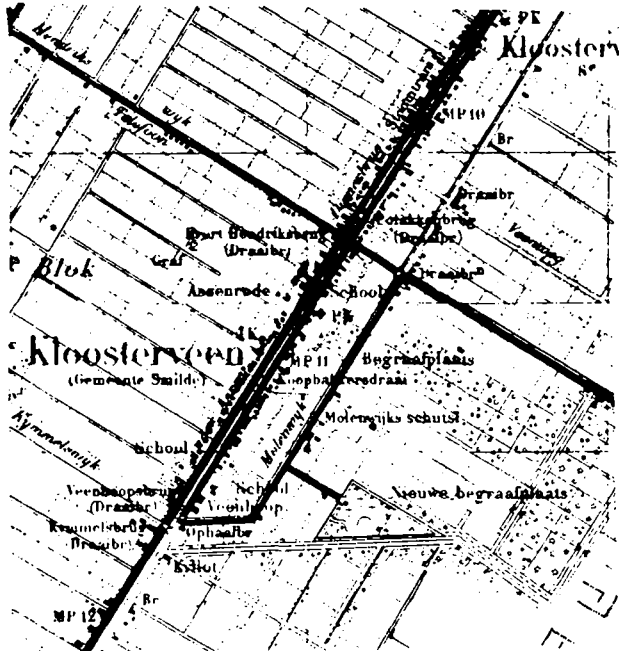
Ten zuiden van de Leemdijk, waar rond 1850 buiten de bewoning langs de Hoofdvaart van bebouwing nagenoeg geen sprake was, werd de verspreide bebouwing in deze periode tot een vrij algemeen verschijnsel. Ten westen van de Hoofdvaart viel met name de bebouwing van Wolvenberg en Noordelijke en zuidelijke Veldhuizen op. Ten oosten van de vaart bevond de opvallendste verspreide bebouwing zich in de omgeving van het tussen de Leemdijk en het Oranjekanaal gelegen de Polle. Ook werd er gebouwd langs het Oranjekanaal. In de noordelijke helft van de gemeente vond de uitbreiding van de verspreide bebouwing hoofdzakelijk plaats langs wijken, met name vielen hierbij de Van Liers-Meesters-Grietmans en Evert Hendrikswijk op. Daarnaast diende zich bij Bovensmilde tussen de Veenstrawijk en de gemeentegrens met Assen een patroon van verspreide bebouwing aan dat zich deels op de wijken, deels op het wegenpatroon richtte. Na 1940 heeft de nederzettingstructuur van Smilde opvallende veranderingen ondergaan. De doorbraak van de lineaire structuur, zoals die zich al vòòr 1940 op bescheiden schaal aandiende, is met achter de oorspronkelijke lintbebouwing gesitueerde dorpsuitbreiding thans in zowel Bovensmilde, Smilde, Hoogersmilde als in mindere mate ook Hijkersmilde een feit. In overeenstemming met de traditionele bebouwingsverdeling hebben de uitbreidingen in Bovensmilde en Smilde in oostelijke richting en in Hijkersmilde en Hoogersmilde in westelijke richting plaatsgevonden.

*zjs

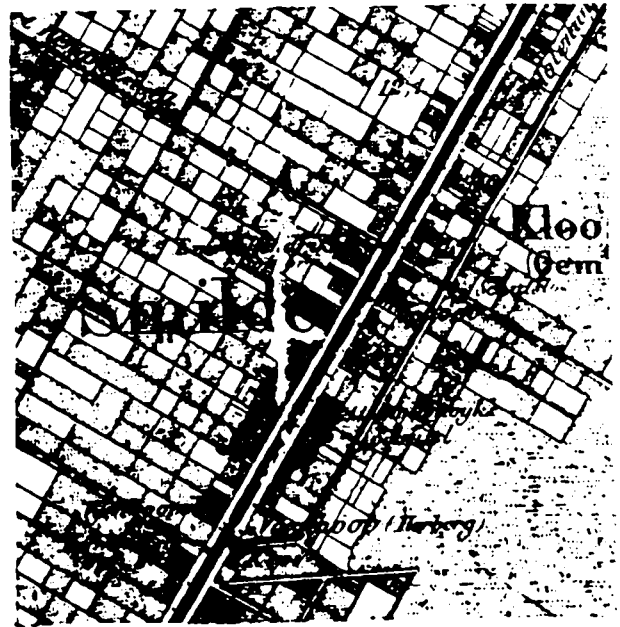
RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN 1850-1988

Gemeente: Smilde

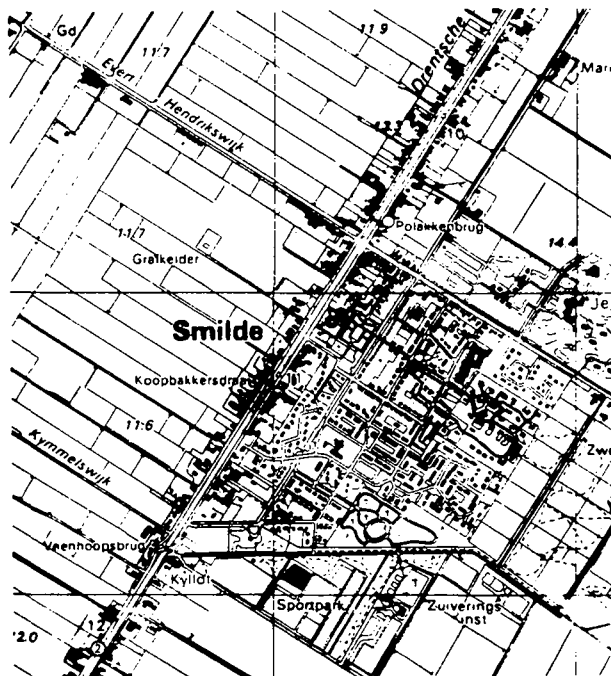
Kern: Smilde



ca. 1850



ca. 1920-1930



ca. 1985-1988

Type nederzetting: Kanaaldorp

Schaal 1:25.000

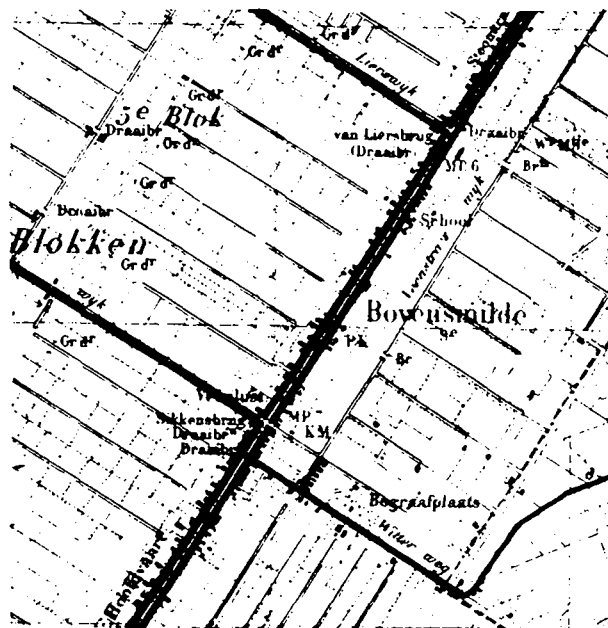
RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN 1850-1988

Gemeente: Smilde

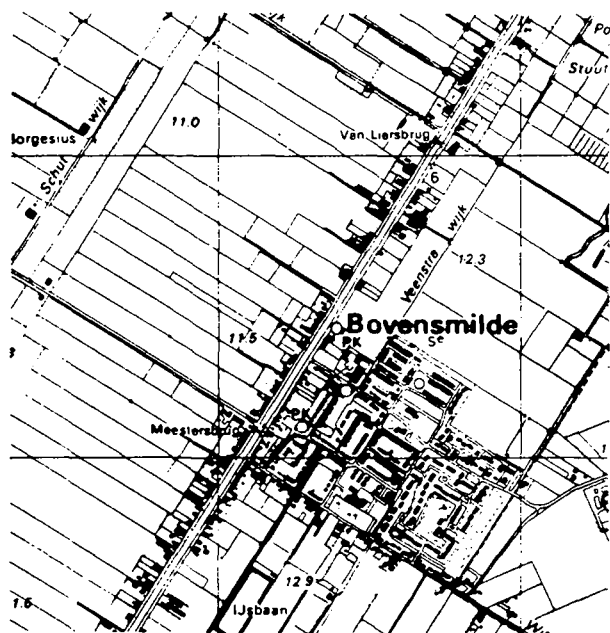
Kern: Bovensmilde



ca. 1850



ca. 1920-1930



ca. 1985-1988

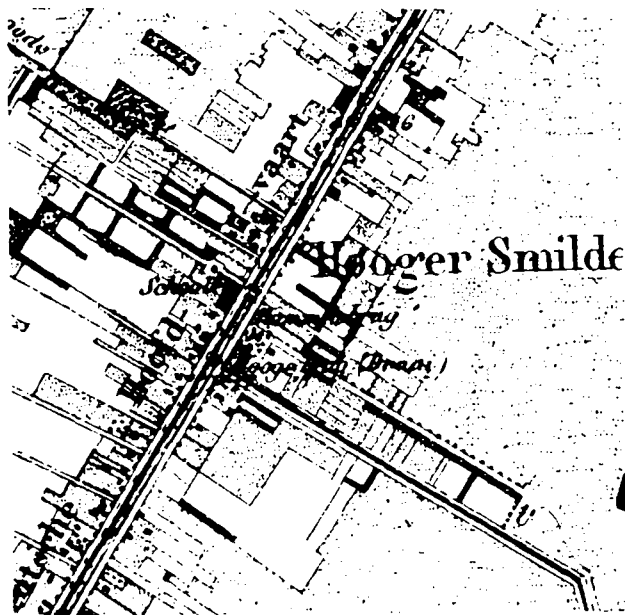
Type nederzetting: Kanaaldorp

Schaal 1:25.000

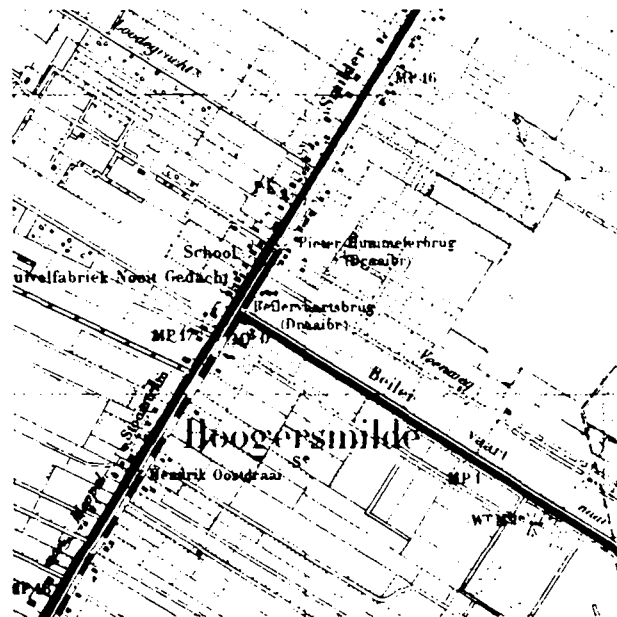
RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN 1850-1988

Gemeente: Smilde

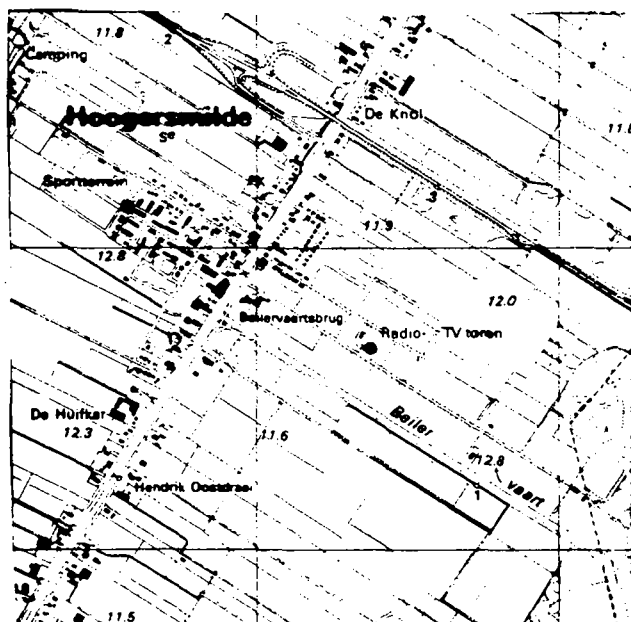
Kern: Hoogersmilde



ca. 1850



ca. 1920-1930



ca. 1985-1988

Type nederzetting: Kanaaldorp

Schaal 1:25.000