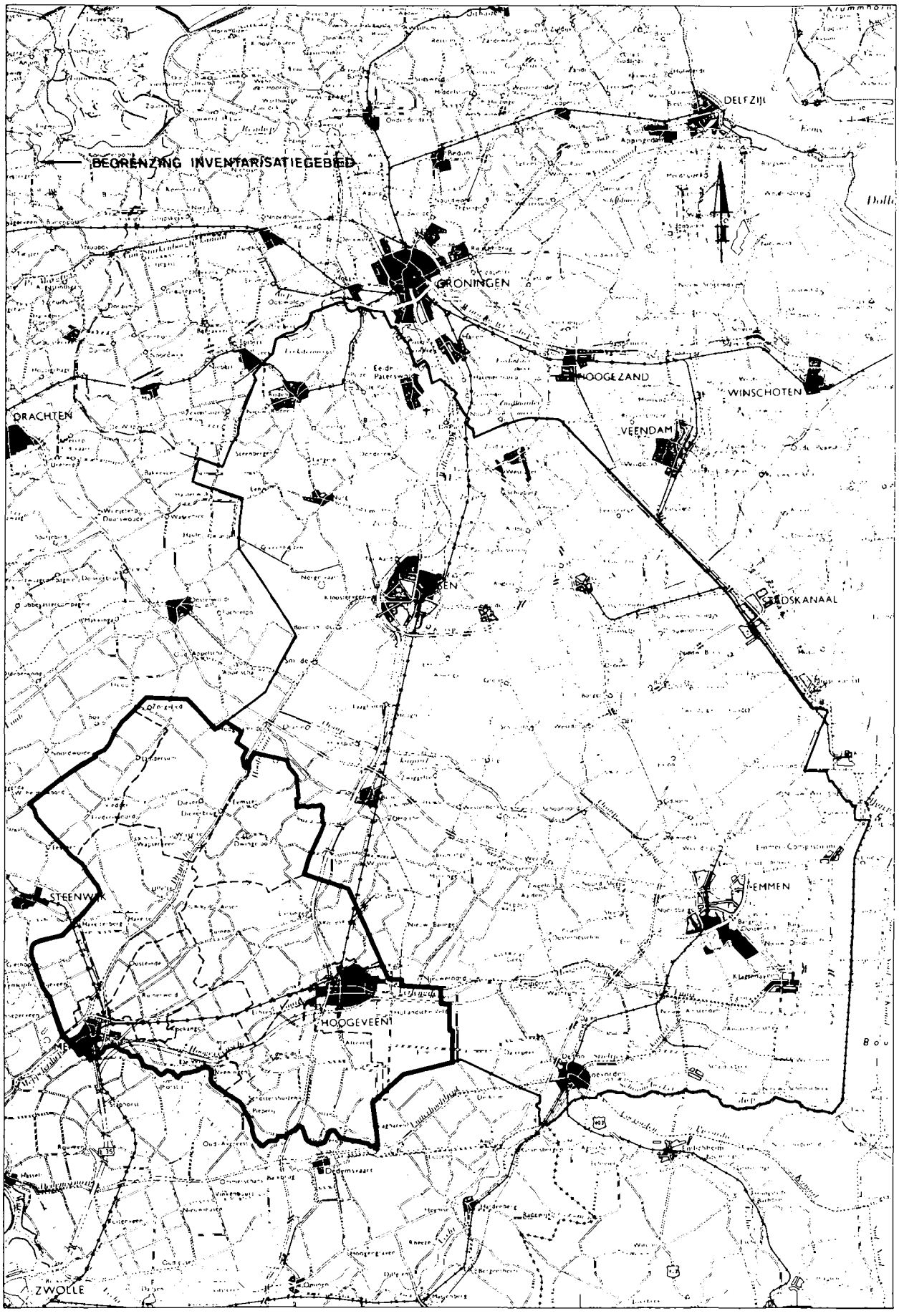
PROVINCIE DRENTHE

JONGERE BOUWKUNST EN STEDEBOUW 1850-1940

MIP/DRENTHE
deel 1: Zuidwest-Drenthe

April 1989
code 4.89


BEGRENZING INVENTARISATIEGEBIED
DELFZIJL
GRONINGEN
HOOGEZAND
WINSCHOTEN
DRACHTEN
VEENDAM
STEENWIJK
EMMEN
HOOGEVEEN
ZWOLLE

INHOUD

	VOORWOORD	7
1.	INLEIDING	9
2.	NATUURLIJKE GESTELDHEID	11
2.1.	Gevolgen van de ijstijd	11
2.2.	Stuifzandgronden en moerassen	12
2.3.	De eerste ingrepen van de mens	14
3.	ONTGINNINGEN	15
3.1.	Het esdorpenlandschap	15
3.2.	Het wegdorpenlandschap	18
3.3.	Het hoogveenontginningslandschap	19
3.4.	Het 19de en 20ste eeuwse zand- en heide ontginningslandschap	19
3.5.	Maatschappij van Weldadigheid	21
3.6.	Ontginning van markegronden	22
3.7.	De bosbouw	23
4.	GRONDGEBRUIK	27
4.1.	Achtergronden van de landbouwkundige ontwikkelingen na 1850	30
4.2.	De landbouwcrisis	30
4.3.	De toename van de veeteelt	31
4.4.	Ander grondgebruik	32
5.	INFRASTRUCTUUR	33
5.1.	De aanleg van de eerste waterwegen	34
5.2.	De weg langs de Drentse Hoofdvaart	37
5.3.	De spoorwegen	38
5.4.	De stoomtram	39
5.5.	De waterwerken	40
6.	NEDERZETTINGSSTRUCTUUR	43
6.1.	Ontwikkelingen vóór 1850	43
6.2.	De groei van Meppel	45
6.3.	De groei van Hoogeveen	50
6.4.	De landelijke nederzettingen	51
6.5.	De esdorpen	52
6.6.	Boerderijen is esdorpen	52
6.7.	Wegdorpen	54
6.8.	Boerderijen in wegdorpen	54
6.9.	De kanaal- of veenkoloniale dorpen	56
6.10.	Nieuwe nederzettingen en verspreide bebouwing	56
	TABELLEN	
1.	Bevolking van Zuidwest-Drenthe per gemeente	59
2.	De samenstelling van de beroepsbevolking van Zuidwest-Drenthe op basis van de gemeentegewijs gepubliceerde gegevens	61
	LITERATUURLIJST	63

VOORWOORD

Op verzoek van de Rijksdienst voor de monumentenzorg voert de provincie Drenthe een inventarisatie uit van de jongere bouwkunst en stedebouw.
Dit monumenten inventarisatie project, ook wel MIP-Drenthe genoemd, heeft tot doel een landelijk overzicht van de jongere bouwkunst en stedebouw te verschaffen uit de periode midden 19de eeuw tot de Tweede Wereldoorlog.
De inventarisatie is gericht op het bevorderen van de kennis en de waardering voor historische stads- en dorpsgezichten en monumenten van geschiedenis en kunst uit de genoemde periode.
Het kan dienen als basis voor publicaties en wetenschappelijk onderzoek en voor planologische en stedebouwkundige afwegingen in het kader van de ruimtelijke ordening, stads- en dorpsvernieuwing en monumentenzorg. De inventarisatie dient vooral bouwstenen aan te dragen ten behoeve van selectie en beschermingsactiviteiten van de verschillende overheden.

Voor het MIP is een speciale inventarisatie-methodiek ontwikkeld, die in het gehele land wordt toegepast.
Nederland is daarbij in vijftig inventarisatiegebieden verdeeld.
Drenthe bestaat uit drie van dergelijke gebieden, namelijk Zuidwest-Drenthe, het Drents plateau en de Drentse veenkoloniën.
Van ieder inventarisatiegebied wordt de historisch-geografische ontwikkeling in de periode 1850-1940 beschreven in een zogenaamde regiobeschrijving en gemeentebeschrijvingen. De regiobeschrijvingen vormen met de gemeentebeschrijvingen het algemene kader voor de inventarisatie van ruimtelijke structuren en objecten.
Deze beschrijvingen dienen op meer plaatselijk niveau tevens als algemene achtergrond voor de te inventariseren objecten van jongere bouwkunst en de te onderscheiden gebieden met bijzondere waarden uit de genoemde periode.
Ten slotte zullen de geïnventariseerde objecten en gebieden met bijzondere waarden van jongere bouwkunst en stedebouw beschreven en in kaart worden gebracht.

Dit rapport bevat een geïllustreerde beschrijving van het herinventarisatiegebied Zuidwest-Drenthe.
Naast een opsomming van de historische ontwikkelingen van dit gebied is in het rapport tevens een aantal saillante resultaten uit de objectinventarisatie in het gebied opgenomen.
Het rapport is vervaardigd door de projectgroep voor het MIP-Drenthe.
Het inventarisatie-project wordt begeleid door een commissie, waarin naast leden van de provinciale monumentencommissie, de provinciaal historicus en een medewerker van de Dienst Ruimte en Groen van de provincie zitting heeft. Ook de landelijk projectleider van het MIP heeft de commissie van advies gediend.

Verder hebben aan de totstandkoming van deze uitgave de Afdeling Voorlichting, de Sectie Centrale tekstverwerking en reproductie, het secretariaat van de Dienst WEB en de tekenkamer van de Dienst Ruimte en Groen een bijdrage geleverd.

1. INLEIDING

Het inventarisatiegebied Zuidwest-Drenthe beslaat met een oppervlakte van 66.774 hectare een kwart van de provincie Drenthe en telt elf gemeenten: Diever, Dwingeloo, Havelte, Hoogeveen, Meppel, Nijeveen, Ruinen, Ruinerwold, Vledder, De Wijk en Zuidwolde. Aangrenzend aan de regio liggen in het noorden en oosten respectievelijk de regio's Drents Plateau en de Drentse veenkoloniën. In omvang lopen de gemeenten binnen Zuidwest-Drenthe uiteen van 1.450 hectare voor Meppel tot 11.413 hectare voor Ruinen. Voor alle gemeenten heeft Hoogeveen verreweg de meeste en Nijeveen de minste inwoners. De gemiddelde bevolkingsdichtheid is het hoogst in de gemeente Meppel en het laagst in de gemeente Diever.

2. NATUURLIJKE GESTELDHEID

2.1. Gevolgen van de ijstijd

Het karakter van het Drentse landschap en daarmee ook van Zuidwest-Drenthe werd in hoge mate bepaald door het landijs dat tijdens de voorlaatste ijstijd (het Saalien) het noorden van ons land bereikte. Het ijs schoof langzaam over het land en vloeide uit in gletsjertongen, waarbij diepe tongbekkens en hoge stuwwallen werden gevormd. Na het schetsgewijs afsmelten van deze ijsbedekking, waarbij ten gevolge van nieuwe uitvloeiingen opnieuw tongbekkens en stuwwallen werden gevormd, bleven afzettingen achter bestaande uit grondmorene, meestal in de vorm van keileem met daarop smeltwaterafzettingen. Smeltwaterafzettingen (fluvioglaciale zanden) die oorspronkelijk waarschijnlijk een groot deel van Drenthe hebben bedekt, maar thans alleen in Zuidwest-Drenthe nog voorkomen in de vorm van heuvels als Fluitenberg, Kalenberg en Benderieberg. Aan de noordoost- en zuidzijde van het keileemplateau in de regel aangeduid als Drents Plateau, werd na verloop van tijd een tweetal diepe oerstroomdalen gevormd: het Hunzedal en het gedeeltelijk in de Zuidwestdrentse gemeenten Meppel, De Wijk en Zuidwolde gelegen Reestdal (oerstroomdal van de Vecht).

Afb.1. Het Reestdal wordt gekarakteriseerd door een rijke afwisseling in het landschapsbeheeld. Hier ***Huize Dickninge*** *met de door L.A. Springer aangelegde tuin. Springers ontwerp voorzag in een geometrisch ingedeelde tuin achter het huis en een landschappelijk gedeelte aan de voorkant. De foto toont de geometrische tuin circa 20 jaar geleden; de tuin ligt er tegenwoordig verwaarloosd bij.*

Gedurende de laatste ijstijd (het Weichselien) bereikte het landijs ons land niet. Aanvankelijk was het koude klimaat echter zeer vochtig en ging de erosie van het keileemplateau met de afvoer van smeltwater in versnelde mate door. Aldus ontstonden fijn vertakte dalsystemen in de kale ondergrond. Vanaf het centrale gedeelte van het Plateau nam de dichtheid van het dalenpatroon naar de randen toe. Zo kwamen bij Meppel bijvoorbeeld drie belangrijke dalen bijeen, waarin thans de Reest, de Wold Aa en de Oude Vaart hun beloop vinden.

Vermeldingswaardig is tevens het in het Midden-Weichselien ontstaan van talrijke pingo's: heuvels met een kern van ijs, afgedekt met aardlagen, die door het ijs omhoog werden gebracht.
Met het tijdens het Laat-Weichselien wegsmelten van de ijskern, bleef uiteindelijk een diep rondgat met een ringwal er omheen achter. Restanten (pingo-ruïnes) zijn thans verspreid over het Drents Plateau veelvuldig aanwezig als dobben, vennen, kuilen of koelen.
Het laatste deel van het Weichselien was weer vrij droog. Onder deze omstandigheden werd er door de wind een pakket fijne zanden over vrijwel de gehele provincie afgezet. De dikte van dit pakket wisselt van enkele decimeters tot enkele meters, maar ligt overwegend tussen 0.5 en 1.5 meter. Alleen het midden van de stroomdalen en de meest hooggelegen delen, zoals in Zuidwest-Drenthe de Havelter- en Bisschopsberg, bleven onbedekt.
Wat na de periode van dekzandbedekking resulteerde was een golvend landschap met ruggen, duinen en heuvels. Wat Zuidwest-Drenthe betreft vertonen de zandruggen overeenkomstig het waterlopenpatroon in hoofdlijnen een noordoost-zuidwest gerichtheid.

2.2. Stuifzandgronden en moerassen

Omstreeks 10.000 voor Christus eindigde de laatste ijstijd en begon het Holoceen, waarin het klimaat geleidelijk warmer en vochtiger werd. De zeespiegel steeg en zo ook het grondwaterniveau op het Drents Plateau. Bij een toenemende neerslag had dit tot gevolg dat op veel plaatsen het oppervlaktewater stagneerde en er moerassen ontstonden waarin veenvorming optrad. Veenvorming in de beekdalen veroorzaakte op haar beurt een verdere stagnatie in de afwatering. Aldus kwam een groot gedeelte van de regio Zuidwest-Drenthe onder een veenpakket te liggen. Bij Meppel en Nijeveen was dat laagveen en bij Vledder, Hoogeveen en Zuidwolde hoogveen.

Afb. 2. Het afgegraven laagveen werd per schip afgevoerd via de griften. Vaak waren die griften de voornaamste verbindingen met de buitenwereld. De gemeente Nijeveen had drie belangrijke griften, de Nijeveensche Grift, de Kolderveensche Ooster- en Westergrift. De afwatering van dit gebied zorgde echter voor problemen in Meppel. Rond 1860 sloten Meppel en Nijeveen een akkoord, op grond waarvan Nijeveen moest zorgen voor een betere waterhuishouding. Om het belangrijke verkeer over water niet onmogelijk te maken werden in de griften schutsluizen aangelegd. Hier de restanten van de ***schutsluis in de Nijeveensche Grift.***

Naast veenvorming op grote schaal vond er verspreid over de regio plaatselijk ook veenvorming plaats in verzande pingoruines (dobben) en op slecht ontwaterde heidegronden (bijvoorbeeld de Dwingeloosche Heide). Door ontwatering en afgraving gedurende de laatste eeuwen werd de veenvorming uiteindelijk een halt toegeroepen en verdween veel veen. Op die plekken ligt nu dekzand aan de oppervlakte.

Op de hogere delen van het Plateau traden tijdens het Holoceen weinig geologische processen meer op. Door bosontwikkeling werd erosie beperkt. Wel trad op uitgebreide schaal bodem(profiel)-vorming op. Toen echter de mens door exploitatie (roofbouw) het vegetatiedek had vernield, kon op de droge gronden de wind weer vat krijgen op het dekzand. Aan het einde van de ijzertijd (ca 700 voor Chr.) en later in de Middeleeuwen ontstonden zo op veel plaatsen

stuifzanden van wisselende omvang. Grote complexen in Zuidwest-Drenthe waren bijvoorbeeld in de gemeente Havelte het Ooster- en Westerzand en in de gemeente Dwingeloo het Lheeder- en Lheebroekerveld. Aan het eind van de 19de en het begin van de 20ste eeuw werden de meeste verstuivingen door beplanting met grove den opnieuw vastgelegd.
Globaal beschouwd helt de regio Zuidwest-Drenthe af in zuidelijke en westelijke richting. Het microreliëf is het sterkst in de nabijheid van de beekdalen. Beekdalen die overeenkomstig het hoogtelijnenpatroon gedurende vele eeuwen de natuurlijke afwatering van de regio in overwegend (zuid)westelijke richting hebben verzorgd.

2.3. De eerste ingrepen van de mens

Ongeveer vanaf het midden van de Middeleeuwen heeft de mens pogingen ondernomen om de natte delen van Zuidwest-Drenthe te ontwateren door het uitdiepen en verbreden van bestaande beken en het graven van sloten en greppels. Desondanks vertoonde het afwateringspatroon in Zuidwest-Drenthe omstreeks 1850 nog altijd grote overeenkomst met de natuurlijke afwatering. De heidegebieden waren in het geheel nog niet kunstmatig ontwaterd. Met de latere ontginning van de heidevelden werd omstreeks de eeuwwisseling de ten gevolge van de voortgaande ontginning van de hoogvenen toch al aanzienlijk toegenomen oppervlakkige afvoer van het neerslagoverschot nogmaals versneld. Op grote schaal traden hierdoor overstromingen op, vooral in de benedenstroomse delen van de stroomdelen. Deze overstromingen, in samenhang met een meer algemene behoefte aan waterbeheersing, leidden met name ook in Zuidwest-Drenthe reeds vroeg tot de oprichting van waterschappen.
Het in 1863 opgerichte waterschap De Verenigde Polders van Nijeveen en Kolderveen behoorde samen met het Noord-Drentse waterschap Rolderwolde zelfs tot de eerste waterschappen in Drenthe.

Afb. 3. De activiteiten van de waterschappen hebben ertoe geleid dat de waterbeheersing in de provincie aanmerkelijk is verbeterd. Om de werkzaamheden goed te kunnen uitvoeren werden in de verschillende waterschappen bedrijfsgebouwen met woningen gebouwd. Het Waterschap De Wold Aa bouwde rond 1925 deze expressief vormgegeven woning met bijgebouwen aan de ***Koekangerdwarsdijk.***

Door in eerste instantie de waterschappen en later ook in ruilverkavelingsverband werden de laatste honderd jaar vele cultuur technische werken in uitvoering gebracht, met als gevolg een ingrijpende wijziging van het afwateringspatroon. Niet alleen behield met uitzondering van de Reest geen enkele natuurlijke afwatering zijn vroegere vorm, ook onderging het patroon van waterlopen in Zuidwest-Drenthe een aanzienlijke verdichting. De enige uitzondering hierop vormt het hoogveengebied rond Hoogeveen, waar in de loop van deze eeuw het merendeel van de vaarten, kanalen en wijken werd gedempt.

3. ONTGINNINGEN

Het cultuurlandschap van Zuidwest-Drenthe draagt de sporen van diverse qua datering en ruimtelijke verschijningsvorm sterk uiteenlopende typen van ontginning.

3.1. Het esdorpenlandschap

De fysische gesteldheid van Zuidwest-Drenthe is van grote betekenis geweest voor zowel de situering als de aard en omvang van de esdorpontginningen. De dorpen en gehuchten lagen over het algemeen in de buurt van een rivier(tje) op de overgang van hooggelegen veldgronden naar laaggelegen beekdalgronden. De locatie moest niet al te nat, niet al te droog, van een bepaalde bodemvruchtbaarheid en goed bewerkbaar zijn. Waar aan deze eigenschappen niet werd voldaan, bleef de regio "esdorploos". De gronden in de beekdalen werden tot wei- en hooiland gecultiveerd, terwijl de hoger gelegen gronden (essen) nabij de nederzettingen tot bouwland werden ontgonnen.

Afb. 4. Ook aan het begin van de twintigste eeuw werden nog boerderijen gebouwd aan de es. Vaak werd uiteindelijk de tussenliggende ruimte in de loop der jaren volgebouwd met woningen. In ***Ansen aan de Voorlanden*** *bleef het agrarische karakter behouden.*

Het grotendeels gedurende de Middeleeuwen tot stand gekomen en vervolgens tot aan de periode van de nieuwe ontginningen (eind 19de, begin 20ste eeuw) weinig veranderde esdorpenlandschap van Zuidwest-Drenthe ligt als het ware ingesloten tussen in het westen het weg-

dorpenlandschap van de gemeenten Ruinderwold, Nijeveen, Havelte (Wapserveen) en Vledder (Nijensleek) en in het oosten het hoogveenontginningslandschap van Hoogeveen en omstreken. In zuidelijke richting, dat wil zeggen naar het Reestdal, treedt met het toenemen van het microreliëf een geleidelijke wijziging op in het karakter van het esdorpenlandschap. De ontginningen worden van geringere omvang (esgehuchten, "éénmansesjes") en zorgen voor een meer kleinschalig cultuurlandschap. In feite vindt er hier via een middengebied met overwegend esgehuchten een overgang plaats van het Drentse esdorpenlandschap naar het Overijsselse hoevenlandschap. Zo vertoont bijvoorbeeld het zuidelijk gedeelte van de gemeente De Wijk meer overeenkomst met het aan de overzijde van de Reest gelegen Overijsselse landschap dan met bijvoorbeeld de omgeving van Dwingeloo.

*Afb. 5. Het hoevenlandschap in de gemeente **De Wijk**. Onder meer aan de **Schiphorsterweg** staat een aantal prachtige voorbeelden. De boerderijen in het hoevenlandschap hadden betere ontplooiingsmogelijkheden. Als men die wist te benutten ontstonden vaak grotere boerderijen met fraaie woonhuizen en tuinen.*

3.2. Het wegdorpenlandschap

In de laaggelegen randgebieden van het Drents Plateau, waar tussen beken op langwerpige zandruggen een dun veenpakket was ontstaan, werd bij de middeleeuwse ontginningen veel rationeler te werk gegaan dan in het esdorpenlandschap. De boerderijen werden min of meer naast elkaar op de zandrug geplaatst, waarna vervolgens de woestegronden loodrecht op deze bewonings-as aan snee werden gebracht.

Soms, zoals bij voorbeeld bij Kolderveen-Nijeveen, ontstond er met het opstrekken van de ontginningen parallel aan de oude lintbebouwing een nieuwe as, van waaruit de ontginningen vervolgens verder het veen in reikten. Wat overal achter uiteindelijk resulteerde was een opstrekkende verkaveling met smalle, vaak zeer lange percelen en een natuurlijke begrenzing (heide of veenrand, beek). In de regio Zuidwest-Drenthe concentreert het slagenlandschap, dat tot in de tweede helft van deze eeuw (ruilverkaveling, wegaanleg, etc.) weinig wijzigingen onderging, zich in de westelijke helft: Koekange, Kolderveen, Nijensleek, Nijeveen, Ruinerwold, Veendijk, Wapserveen.

3.3. Het hoogveenontginningslandschap

De hoogveenmoerassen in Zuidwest-Drenthe bleven tot lang na de Middeleeuwen ontoegankelijk en onaangetast. Pas met het graven van de Hoogeveensche Vaart kort na het midden van de 17de eeuw werd het hoogveengebied van Hoogeveen ontsloten en kon met de ontginningen aangevangen worden. Hierbij werd een geheel andere praktijk gevolgd dan bij de es- en wegdorpenontginningen. Men ging uit van een ontginningsplan waarvan een kanaal en een aantal daarop uitlopende wijken het raamwerk vormden.

Ten opzichte van de rest van Drenthe was het voor Zuidwest-Drenthe opvallend dat de hoogveenontginningen hier vanaf het begin overwegend in handen waren van ontginningsmaatschappijen, zoals ondermeer de Zuidwolder Compagnie en de uit diverse ondermaatschappijen bestaande Compagnie van de 5000 Morgen, die tekende voor de vervening van Hoogeveen. Gevolg van de planmatige aanpak was het ontstaan van een rationeel ontginningslandschap, waarin de rechtlijnigheid extra geaccentueerd werd door een dicht tot zeer dicht patroon van vaarten en wijken. Een landschap dat tot na de Tweede Wereldoorlog, toen het merendeel van de wijken en vaarten werd gedempt en de schaalvergroting in de landbouw opgang begon te maken, vrijwel ongewijzigd bleef.

3.4. Het 19de en 20ste eeuwse zand- en heide ontginningslandschap

In het es- en wegdorpenlandschap bleven tot ver in de vorige eeuw ook grote oppervlakten woeste grond (vrijwel) onaangetast liggen. Heidevelden namen hiervan het grootste gedeelte in. Daarnaast waren verspreid over de regio talloze grote en kleinere zandverstuivingen aanwezig. De beperkte agrarische-technische (mesttekort, onbewerkbare gronden, etc.) en juridische ontginningsmogelijkheden (markebezit), tezamen met de belangrijke rol die de heidegronden in de vroegere agrarische bedrijfsvoering vervulden, zorgden ervoor dat deze delen van Zuidwest-Drenthe lange tijd slechts minieme wijzigingen ondergingen. Pas in de 19de eeuw werd eerst door wettelijke regelingen (markewet) en later door verbetering van landbouwkundige technieken en cultuurtechnische mogelijkheden, alsmede het algemeen verbreid raken van het kunstmestgebruik de openlegging van deze gronden op grote schaal mogelijk.

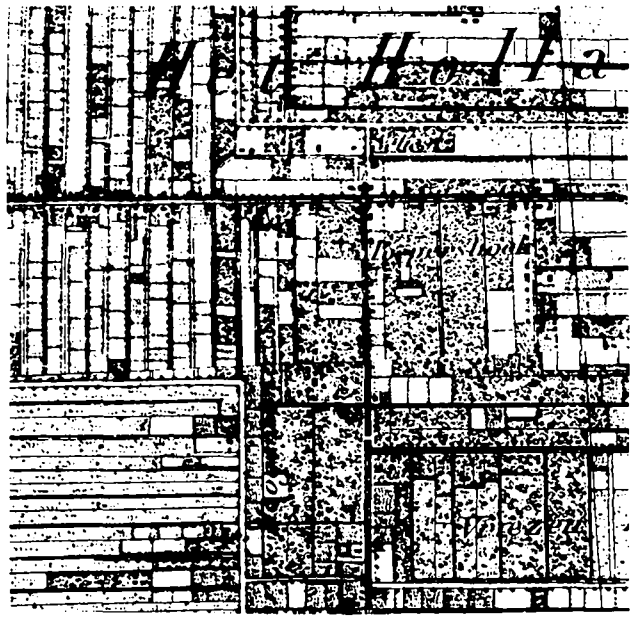
De 19de en 20ste eeuwse ontginningen zijn onder te verdelen in een drietal typen.

Afb. 6. Het patroon van vaarten en wijken in het ***Hollandscheveldse*** *landschap is bepalend gebleven voor de ruimtelijke opbouw, zoals uit de ontwikkelingskaarten valt op te maken.*

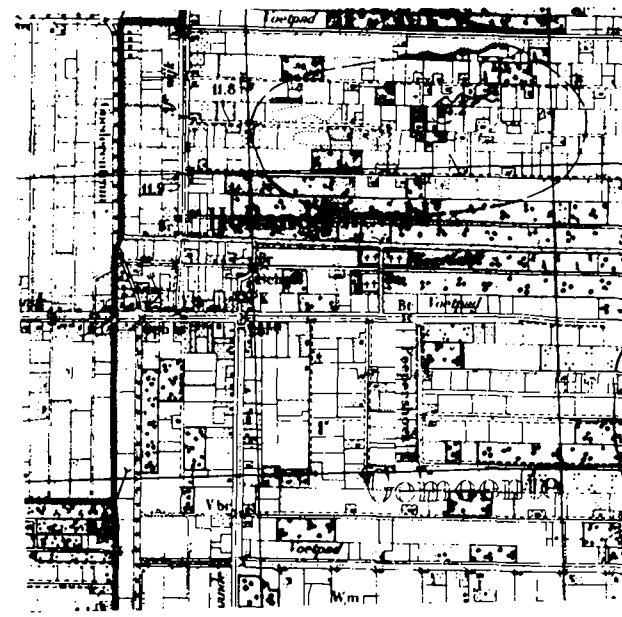
RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN 1850-1988

Gemeente: Hoogeveen

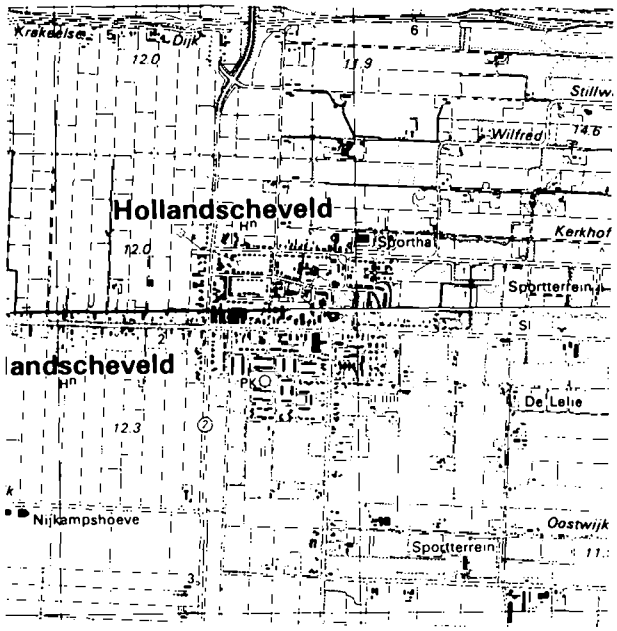
Kern: Hollandsche Veld



ca. 1850



ca. 1920-1930



ca. 1985-1988

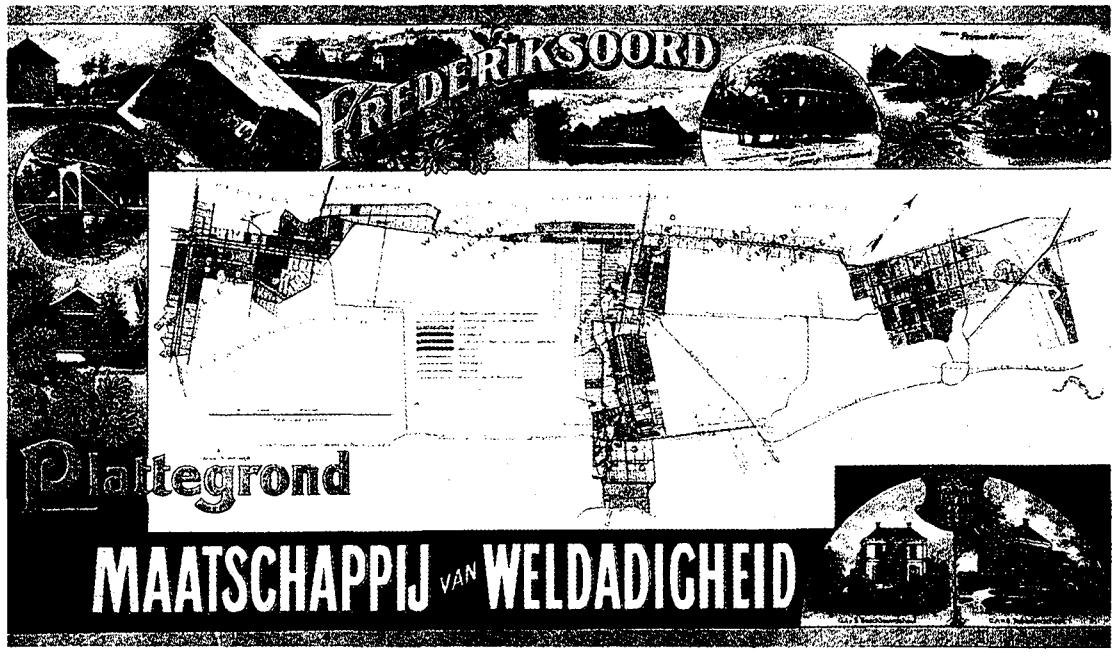
Type nederzetting: Kanaaldorp

Schaal 1:25.000

3.5. Maatschappij van Weldadigheid

Het initiatief tot oprichting van de Maatschappij van Weldadigheid gaf het startsein tot wat wel is genoemd de belangrijkste staat- en landhuishoudkundige onderneming van de 19de eeuw. Het streven van de MvW was om werk en zelfstandigheid voor de "behoeftige klasse" te verkrijgen. Daarvoor werd een reeks van activiteiten ondernomen waarvan het huidige gebied nog duidelijk sporen draagt. In de periode 1818-1940 ontstond een "fabricerende en landbouwbedrijvende kolonie van armen op de nog onbebouwde heidevelden" van Drenthe. Daartoe werden koloniehuisjes, boerderijen, kerken, scholen, werkplaatsen en andere collectieve voorzieningen gebouwd.
Grote heidevelden werden ontgonnen en van wegen en waterlopen voorzien. De activiteiten van de Maatschappij van Weldadigheid kunnen gezien worden als een van de meest toonaangevende voor de armenzorg in de vorige eeuw. De zorg voor onderwijs, de gezondheid, voorzieningen op sociaal niveau geven de indruk van een complete verzorgingstaak. Daarmee is deze ontwikkeling door de Maatschappij van Weldadigheid bijzonder waardevol voor de sociaal-historische geschiedenis van Nederland en Europa.

*Afb. 7. De bezittingen van de **Maatschappij van Weldadigheid** rond 1900. Het patroon van de kleine hoeven is duidelijk te zien. Het bijzondere van de maatschappij was dat zij zich inzette voor een hoog voorzieningenniveau. Vandaar dat op de kaart ook kerken, scholen en werkplaatsen staan afgebeeld.*



Allereerst waren er de ontginningen van de Maatschappij van Weldadigheid en de gemeenten Vledder en Diever. De maatschappij kocht veel meer grond aan dan het ontginningstempo vereiste, met als gevolg dat in 1859 ongeveer 40% van de sinds 1818 aangekochte 4.100 hectare woeste grond in cultuur was gebracht. Het kleinschalige kolonielandschap dat na verloop van tijd ontstond, vertoonde een duidelijke overeenkomst met het jongere veenontginningslandschap.

Van geheel andere aard waren de verspreide ontginningen die gedurende de 19de eeuw op de heidevelden (kampontginningen) en tot woeste grond geworden dalgronden door particulieren werden uitgevoerd. De kampontginningen zijn in te delen in legale boeren-kampontginningen en "wilde"-ontginningen door keuters en ex-veenarbeiders. Eerstgenoemd type is in oorsprong al oud: in de esdorpen was het voor markeboeren en soms ook keuters (in Ruinen bijvoorbeeld) namelijk mogelijk om met goedvinden van de "gemene buur" aanmakingen van beperkte omvang uit te voeren in de aangrenzende woeste gronden. De hoeveelheid beschikbare mest had echter een sterk remmende werking op deze activiteit. In de wegdorpen waren de kampontginningen waar het de gevestigde boeren betrof veel eenvoudiger, binnen de eigen hoevenstrook kon men zich beroepen op het recht van opstrek ("weer"). Voor de keuters waren de mogelijkheden evenwel weinig gunstiger dan in de esdorpen.

Afb. 8. Nog steeds is het partoon van de kleine koloniehoeven aanwezig. De twee inmiddels verbouwde panden aan de ***Majoor Van Swietenlaan in Frederiksoord*** *behoren tot de oudste hoeven. Van oorsprong was er een systeem om een aantal koloniehoeven te bouwen aan twee assen met centraal gelegen een opzichterswoning en enkele centrale voorzieningen. Hier was dat aan het eind van de Van Limburg Stirumweg, waar nu een woning staat.*

3.6. Ontginning van markegronden

Voor een belangrijke wijziging in bovengeschetst beeld zorgde de Markewet van 1886 waarin een situatie gecodificeerd werd die al decennia lang bestond. Volgens het Burgerlijk Wetboek van 1837 namelijk kon iedere markegenoot, c.q. elke eigenaar de verdeling eisen

van de gemeenschappelijke gronden. Dat dit recht niet in grootscheepse verdelingen van de woeste gronden resulteerde, is te verklaren uit het feit dat men door het mesttekort nog steeds niet wist wat men met zijn nieuwe bezit zou moeten aanvangen. Pas met het omstreeks 1890 beschikbaar komen van kunstmest namen de ontginningen van de verdeelde woeste gronden beduidend toe.
Gelijktijdig kwamen ook de (her)ontginningen op de wederom tot woeste grond geworden dalgronden in een stroomversnelling. In deze periode deden zich veel illegale of "wilde"-ontginningen door landarbeiders, veenarbeiders of andere landlozen voor.

Uiteindelijk resulteerden de verspreide ontginningen in een fijnmazige onregelmatige percelering, waarbij de cultuurgronden tot ver in deze eeuw werden afgewisseld met restanten woeste grond.
Het derde en laatste type zand- en heideontginningen betreft de door ontginningsmaatschappijen of particuliere ontginners uitgevoerde ontginningsprojecten. Deze grootschalige aanpak werd eerst pas mogelijk met de komst van de kunstmest. Bij de oppervlakten, kapitaalinzet en de technische middelen vielen de kolonie- en verspreide ontginningen geheel in het niet. De heidegronden werden bovendien op andere wijze ontgonnen: inplaats van alleen ondiep door te spitten, bracht men door diepploegen de bruine inspoelings(humus)-laag naar boven.

3.7. De bosbouw

Tevens vonden de ontginningen meer en meer plaats ten behoeve van de bosbouw. Niet alleen de geringe agrarische kwaliteit van veel heide- en dalgronden en het inperken van stuifzanden, maar ook een positieve beoordeling van de boscultuur (mijnhout, brandhout, esthetische waarde) speelden een rol bij de activiteiten van Staatsbosbeheer en

*Afb. 9. In de gemeente **Dwingeloo** werd in de jaren twintig van deze eeuw door **Staatsbosbeheer** enkele boswachterswoningen gebouwd, midden in de boswachterij Dwingeloo.*

de Nederlandsche Heidemaatschappij. Voor Drenthe als geheel nam tussen 1833 en 1900 het bosareaal met ongeveer 7.000 ha (bijna een verdrievoudiging) toe, terwijl vervolgens in de jaren tot 1940 nogmaals een uitbreiding met ongeveer 5.000 ha volgde. De Zuidwestdrentse gemeenten Diever en Vledder groeiden ten gevolge van de bosontginningen tussen 1850 en 1940 uit tot de bosrijkste gemeenten van Drenthe. Evenals elders in Drenthe werden de ontginningsprojecten in Zuidwest-Drenthe voor een belangrijk deel opgezet en uitgevoerd door personen en corporaties van buiten de provincie. Zo was ondermeer in de gemeente Havelte de "Oranjebond van Orde" te Utrecht, actief en in de gemeente Ruinen de "NV de Drie Provinciën". In de crisistijd werd bovendien op initiatief van de Commissaris van de Koningin mr. J.T. Linthorst-Homan de ontginningsmaatschappij "Het Landschap Drenthe" opgericht als NV waarin gemeenten konden participeren. Het belangrijkste doel van de NV was de bestrijding van de werkloosheid door ontginning en het creëren van agrarische bedrijven. Met dit doel werd ondermeer bij Koekange in 1939-1940 een oppervlakte van 1.200 hectare woeste grond ontgonnen.

Afb. 10. Ten oosten van Koekange werden grootschalige ontginningsactiviteiten ontplooid, terwijl aan de westkant nog de oudere ontginningsboerderijen stonden. Dit boerderijtje aan de ***Koekangersdwarsdijk*** *is daarvan een typerend voorbeeld.*

Het ontginningslandschap van de grotere projecten vertoont een grote mate van rechtlijnigheid; zowel in de percelering als de infrastructuur en nederzettingsvorm. Over het algemeen zijn het aan de tekentafel ontworpen en dus planmatige structuren.

4. GRONDGEBRUIK

Het overgrote deel van de Drentse plattelandsbevolking vond tot ruim in deze eeuw zijn bestaan in de landbouw. Het vroegere grondgebruik was dan ook vrijwel uitsluitend agrarisch van aard. Gedurende de periode tot 1850 kenmerkte het landbouwbedrijf in Zuidwest-Drenthe zich in hoofdzaak door een geleidelijk proces van intensivering (verhoging opbrengsten, daling gemiddelde bedrijfsgrootte) van het traditionele bedrijf. Intensivering, waartoe men genoodzaakt werd door een extreem hoge belastingdruk en dalende graanprijzen. In het noordelijk esdorpenlandschap (Dwingeloo, Diever etc.) had het agrarisch bedrijf zich rond 1850 ontwikkeld tot een bedrijf met een overwegend gemengd karakter. De extensieve rundveehouderij (slachtvee) vormde hierbinnen een belangrijke schakel, doch het was de graanteelt die de basis voor het bestaan verschafte. In het zuidelijke esgehuchten- en wegdorpenlandschap leidde de vroege verhoging van de produktiviteit in hoofzaak tot een éénzijdige ontwikkeling in de richting van de rundveeteelt; een bedrijfstak die in dit gedeelte van de regio waarschijnlijk al in de 17de eeuw van een zekere betekenis was. Aan het begin van de 19de eeuw behoorden de gemeenten Ruinerwold, De Wijk, Nijeveen, Meppel (Oosterboer) en Zuidwolde tot de veehouderijgebieden bij uitstek.

*Afb. 11. In de gemeente **Nijeveen** is een Overijssels boerderijtype te contateren. Aan de **Klosseweg** staan nog enkele Kameelrug-type boerderijen.*

Vonden de landbouwkundige ontwikkelingen gedurende de periode tot 1850 uitermate geleidelijk plaats, nadien volgden deze elkaar onder invloed van veranderende maatschappelijke en sociaal-economische omstandigheden in versneld tempo op. De nieuwe landbouwkundige indeling van Nederland (1910) geeft, hoewel er per gemeente duidelijke nuanceverschillen zijn, een goed beeld van de richting waarin de Zuidwestdrentse landbouw zich tijdens de laatste helft van de vorige eeuw heeft ontwikkeld. De noordelijke gemeenten Ruinen, Dwingeloo, Diever en Vledder werden tot het Zandgebied gerekend en hadden als voornaamste kenmerk het overwegend voorkomen van het gemengde of étage-bedrijf. Het oude rogge-exporterende bedrijf werd hier vervangen door een bedrijf waar de eigen produkten van de bouw werden omgezet in hoogwaardige veehouderijprodukten als (varkens)vlees en boter. De zuidelijke gemeenten Nijeveen, Meppel, Havelte, Ruinerwold, De Wijk, Zuidwolde en ook Hoogeveen waar veel gras op de dalgronden aanwezig was, maakten bij de indeling deel uit van de Zuidelijke Randgemeenten. Hier werd verhoudingsgewijs weinig bouwland aangetroffen en trad sinds 1850 in toenemende mate de veehouderij op de voorgrond.

Afb. 12. In de gemeente ***Zuidwolde*** *komt waarschijnlijk de grootste diversiteit aan boerderijtypen voor. Hier treffen we onder meer aan:*

a. het ontginningsboerderijtje. Een kleinschalig boerderijtje met de karakteristieke bijschuren.

b. een boerderij van het Krimpen-type, geheel met pannen bedekt.

c. een boerderij van het kop/romp-type, waarbij het woonhuis scheef voor de schuur is geplaatst, zodat er ruimte overblijft voor een inrijdeur in de voorgevel van de schuur.

4.1. Achtergronden van de landbouwkundige ontwikkelingen na 1850

Van grote betekenis voor het toenemende belang van de veeteelt, zowel in de Zuidelijke Randgemeenten als in het zandgebied, was het feit dat veel landen in Europa omstreeks 1850 overgingen tot liberalisering van hun handelspolitiek. Dit betekende dat de afzetmogelijkheden voor zuivelprodukten en levend vee vanuit Nederland enorm toenamen.
Gevolg was dat ook in Drenthe de prijzen voor deze produkten sterk stegen, hetgeen aanvankelijk vooral de rundveehouderij stimuleerde. Vanaf 1860 nam vervolgens ook de uitvoer van varkens toe, zeker in Zuidwest-Drenthe waar de aanvoer van vee en boter op de markten enorm steeg. Meppel behoorde in deze tijd met Leeuwarden en Steenwijk zelfs tot de drie grootste botermarkten van Nederland.

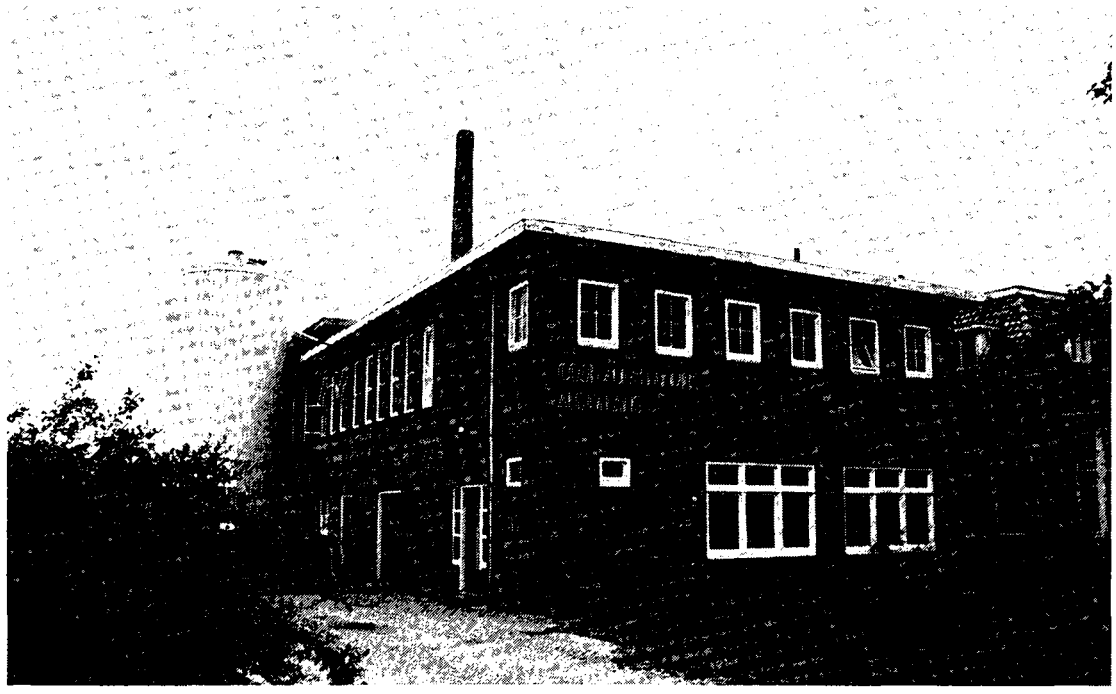
In tegenstelling tot de meer geïsoleerde delen van de provincie kwamen de hoge prijzen die op de Meppeler markten voor de boter gemaakt werden rechtstreeks ten goede aan de boeren. Dit maakte de periode direct na 1850 voor veel Zuidwestdrentse boeren tot een gouden tijd.
Met name de Zuidwesthoek van de regio, de gemeente Ruinerwold voorop, deed zich in de laatste helft van de vorige eeuw gelden als één van de rijkste landbouwgebieden van Drenthe.
Een rijkdom die ondermeer, zoals met name op Haakswold (gemeente Ruinerwold), ook tot uiting gebracht werd in de bouw van grote, vaak rijk gedecoreerde boerderijen.

Daar de prijs van de boter zich gunstiger ontwikkelde dan die van de rogge gingen de boeren op de hogere zandige delen van de regio meer en meer over tot het voeren van hun akkerbouwprodukten aan hun veestapel. Het etage-bedrijf (gericht op hoger in de voedingsketen gelegen produkten als boter en vlees) werd hiermee in dit gedeelte van de regio een feit.

4.2. De landbouwcrisis

De grote landbouwcrisis (1878-1895) ging ook aan Zuidwest-Drenthe niet ongemerkt voorbij. Zo werd op pijnlijke wijze aan het licht gebracht hoe zwak de concurrentiepositie van de boerenboter op de buitenlandse markt was. Deze voor veel boeren in de regio zo belangrijke bron van bestaan was door de primitieve wijze van bereiding van een slechte en bovenal onregelmatige kwaliteit. Bovendien lieten de afzetkanalen sterk te wensen over. De dalende boterprijs noodzaakte tot verbetering van de kwaliteit en bundeling van de afzet. In navolging van Denemarken begon men daarom ook in ons land met de oprichting van zuivelfabrieken. De eerste coöperatieve zuivelfabriek van Drenthe (in 1880 werd in de Kolonie van Weldadigheid in de gemeente Vledder al een speculatief fabriekje ingericht), werd in 1889 te Rogat in de gemeente De Wijk in werking gesteld. In de navolgende jaren nam de zuivelindustrie in Drenthe een enorme vlucht: in 1895 telde de provincie 36, in 1898 70 en in 1903 maar liefst 102 zuivelfabrieken. Ruim de helft (59) van deze bedrijfjes waren handkracht gedreven. In de regio Zuidwest-Drenthe kwamen echter, één enkel handkrachtfabriekje daargelaten, ten teken van de sterk florerende rundveeteelt in 1903 louter stoomkrachtfabrieken voor.

Afb. 13. De coöperatieve zuivelfabriek van ***Ruinerwold.***



4.3. De toename van de veeteelt

Ondanks de bloei van de rundveeteelt, was het in de eerste plaats de varkensmesterij die de boeren tijdens de depressie het hoofd boven water deed houden.
Het feit dat de export van vlees vanuit ons land in de jaren '70 ten gevolge van de steeds grotere aanvoer van vlees en vee vanuit Amerika, Australië en Nieuw-Zeeland sterk terugliep en de sluiting van de Duitse en Engelse grenzen voor de invoer van levend vee in 1894 respectievelijk 1895 veranderden hier niets aan. De gunstige ligging van ons land ten opzichte van de Engelse markt maakte namelijk reeds voor de grote depressie dat de Nederlandse varkenshouders zich massaal gingen toeleggen op de produktie van slachtvlees voor de Engelse markt.
Het was de specifieke vraag naar lichte varkens (40 tot 65 kg), zogenaamde Londense biggen, die, tezamen met het gereedkomen van het spoorwegnet (nachtreizen van de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen verbonden Drenthe met de haven van Vlissingen) Zuidwest-Drenthe uitermate geschikt maakte voor deze tak van de varkensmesterij. Het mesten van biggen bleek uitstekend te passen binnen de maatschappelijke structuur van de regio: een ten gevolge van het uitblijven van grote ontginningen vooral op de zandgronden toenemend aantal kleine agrarische bedrijfjes. Daar de biggen in korte tijd (16-20 weken) tot het gewenst gewicht gebracht konden worden, konden jaarlijks meer biggen worden afgezet en rouleerde het geïnvesteerde geld sneller. Hierdoor werden overwegend weinig kapitaalkrachtige boeren en landarbeiders in staat gesteld om op hun ook in bouwkundig opzicht vaak uiterst marginale bedrijfjes naast varkens één of enkele runderen aan te schaffen. De weinige verkregen

melk kon door middel van de vele zuivelfabriekjes op rendabele wijze te gelde gemaakt worden, maar wat belangrijker was, met de terug te ontvangen "afvalprodukten" ondermelk en karnemelk konden voorts per jaar weer een aantal jonge biggen gemest worden.

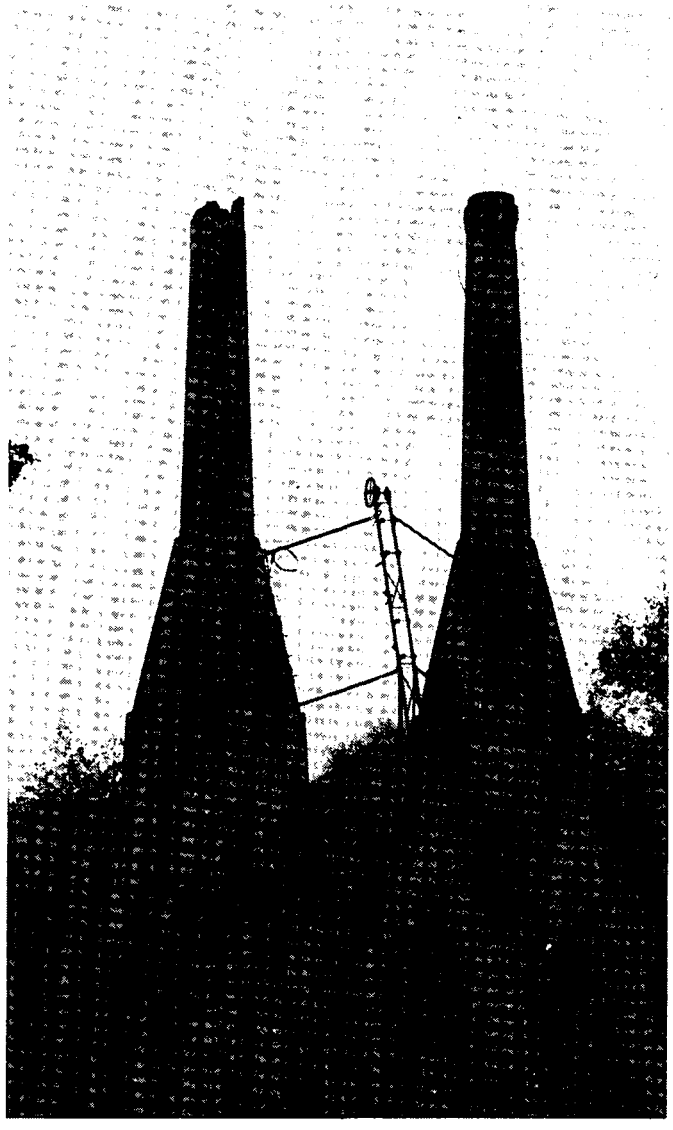
Was het zo aanvankelijk de varkenshouderij die een oriëntering op de boterproduktie mogelijk en rendabel maakte, later waren het de jonge zuivelcoöperaties die velen in staat stelden om de varkenshouderij tot spil en belangrijkste inkomstenbron van het kleine bedrijf (1-5 hectare) te maken. Talloze kleine boeren en landarbeiders die in grote armoede leefden konden zich nu ineens een redelijk bestaan verwerven. Na 1900, toen bovendien de conjunctuur weer aanzienlijk was aangetrokken, nam hierdoor niet alleen het aantal kleine bedrijfjes in Zuidwest-Drenthe sterk toe, maar verbeterde ook de bouwkundige staat.

Pas in de jaren twintig trad er onder invloed van de veranderde conjunctuur een dusdanige verslechtering op in het vestigingsklimaat voor de kleine varkensmesterijen, dat deze in toenemende mate niet langer rendabel bleken te zijn. Diverse bedrijfjes werden in deze periode noodgedwongen samengevoegd, of, zoals tijdens de ontginningsgolf in de jaren dertig het geval was, vergroot tot een wel rendabele omvang. De gemiddelde bedrijfsgrootte vertoonde hierdoor tussen 1920 en 1040 in de regio een verschuiving in de richting van het middelgrote bedrijf (5-20 hectare). Kenmerkend voor de groeiende betekenis van de rundveehouderij was in deze periode, het toenemende graslandgebruik; de nieuwe ontginningen kwamen in beduidend sterkere mate ten goede aan de uitbreiding van het graslandareaal dan aan het areaal bouwland.

4.4. Ander grondgebruik

Een vorm van grondgebruik die naast de landbouw vanaf het midden van de vorige eeuw in Zuidwest-Drenthe belangrijk in omvang toenam was de bosbouw. Bleef de bebossing van de regio rond 1850 nog beperkt tot een aantal verspreid gelegen kleine hakhout- en dennebosjes, met daarnaast op een enkele plaats de meer omvangrijke bosaanplant van een landgoed, nadien werden met grote regelmaat aanzienlijke oppervlakten met bos beplant. Aanvankelijk betrof de uitbreiding van het bosareaal vooral de bebossing van stuifzanden en wat zeer opvallend is voor een hoogveengebied, de bebossing van dalgronden in de gemeente Hoogeveen. In de loop van de 20ste eeuw kwam daarbij het bij de ontginningen reeds vermelde beplanten van pas ontgonnen heidegronden. Ook de turfwinning gold lange tijd als een belangrijke vorm van grondgebruik in Zuidwest-Drenthe. De gemeenten Zuidwolde en vooral Hoogeveen deden wat dit betreft gedurende de periode 1850-1940 het meest van zich spreken. Een ander type delfstofwinning diende zich rond de eeuwisseling in de gemeente Dwingeloo aan in de vorm van zandafgraving ten behoeve van de produktie van kalkzandsteen.
In de gemeente Havelte ten slotte, werd kort voor 1940 een bescheiden oppervlak woeste grond tot militair oefenterrein bestemd; een vorm van grondgebruik vervolgens die na de Tweede Wereldoorlog in deze omgeving (Havelte, Diever) aanzienlijk in betekenis zou toenemen.

Afb. 14. Aan de Drentsche Hoofdvaart vestigden zich verschillende bedrijven, waaronder een tweetal kalkovens. Deze ***kalkovens in Diever*** *zijn zeer karakteristiek in het landschap en vertegenwoordigen een totaal verdwenen bedrijfstak. Ze zijn daarom van industrieel-archeologische waarde.*



5. INFRASTRUCTUUR

De grote veengebieden aan de rand maakten Drenthe door de eeuwen heen moeilijk begaanbaar. Vanuit het zuiden was de provincie over het land uitsluitend via Coevorden te bereiken. De regio Zuidwest-Drenthe kon in het westen vanuit Overijssel via Steenwijk over de Bisschopsberg bij Havelte betreden worden. In de 17de eeuw ontwikkelde zich naast de verbinding Coevorden-Groningen een tweede belangrijke noord-zuidverbinding: de postroute Groningen-Zwolle. In tegenstelling tot de traditionele verbinding over de Hondsrug deed deze nieuwe route (via Anholt en Gijsselte in de gemeente Ruinen en Diknigne in de gemeente De Wijk) de regio Zuidwest-Drenthe wel aan.

Afb. 15. Aan de doorgaande wegen werd tol geheven om daarmee het onderhoud van de wegen veilig te stellen. Hier het tolhuis te ***Zorgvliet****. De tolhuizen stonden dicht op de weg en hadden ronde vensters in de terugspringende hoeken waardoor men de naderende passanten van ver kon zien aankomen.*

Het karakter van het regionale wegennet werd destijds echter in overheersende mate bepaald door een uitgebreid stelsel van bochtige landweggetjes, die de dorpen en buurtschappen onderling en met de gebruikgronden verbonden. In de regel was het onderhoud nabij de dorpskernen redelijk, maar nam de kwaliteit verder van de dorpen verwijderd zienderogen af.

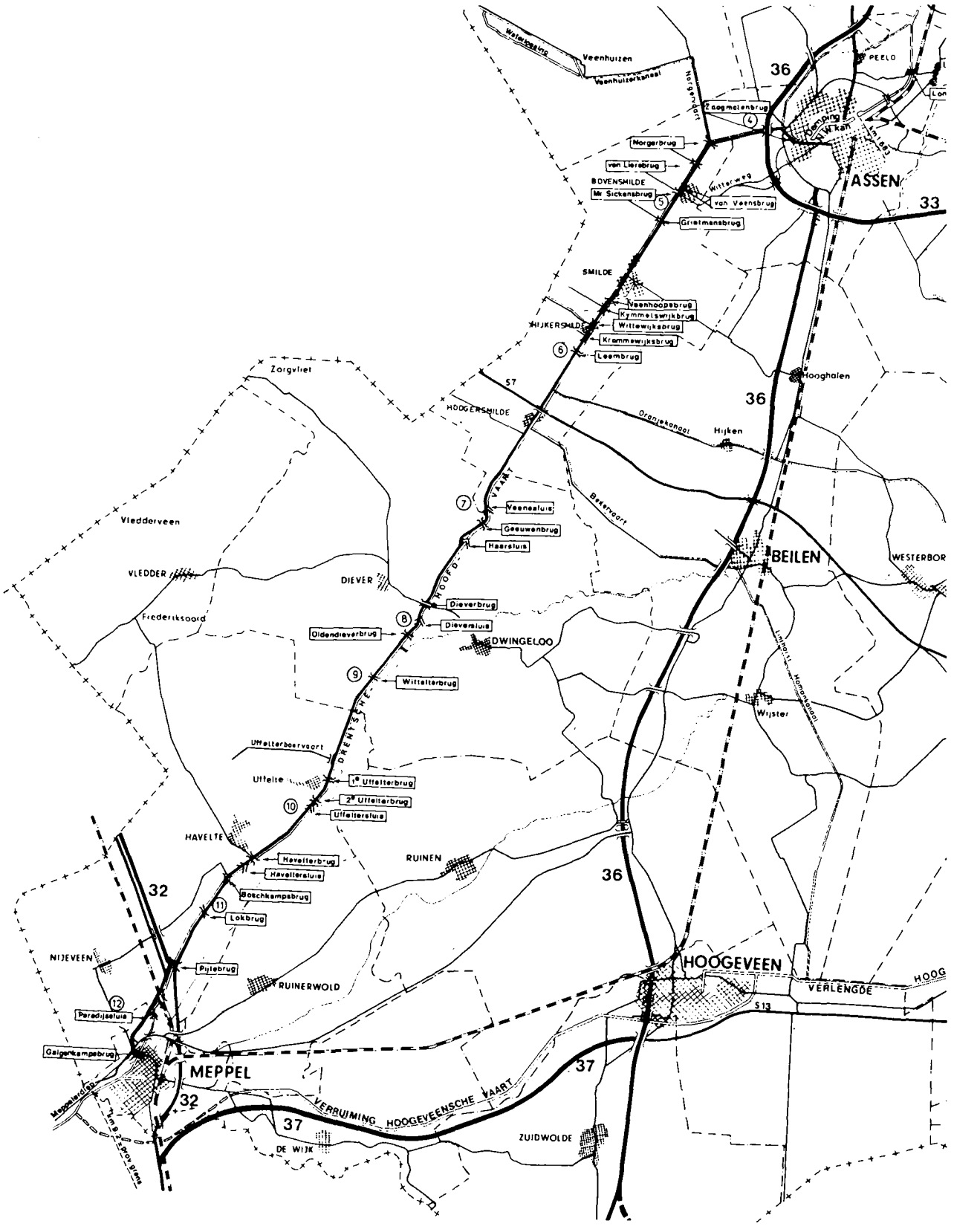
De waterrijke en moerasachtige zuidwesthoek van de regio was vooral in de nattere jaargetijden over het land vrijwel onbereikbaar. De riviertjes die vanaf het Drents Plateau bij Meppel bijeen komen, waren echter uitstekend bevaarbaar en maakten een bloeiend vracht-

en trekschuitenverkeer mogelijk. Meppel kon daarbij dankzij zijn gunstige ligging in de late Middeleeuwen zelfs uitgroeien tot hèt centrum voor goederenoverslag en scheperij in Drenthe.

5.1. De aanleg van de eerste waterwegen

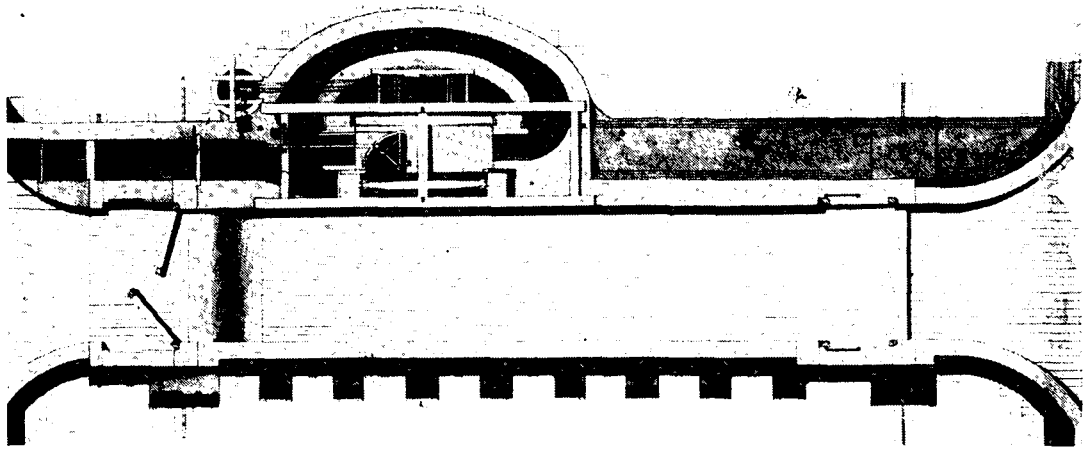
De venen in het oosten van de regio waren nagenoeg onbetreedbaar en vormden lange tijd een enorme barrière voor het doorgaande verkeer. De eerste verbinding die in dit gebied tot stand kwam was de Hoogeveensche Vaart. Deze belangrijke oost-westverbinding dankt zijn ontstaan aan het ondernemende optreden van jonkheer Roelof van Echten, die nabij het huidige Hoogeveen een groot veencomplex bezat, dat hij in 1626 na octrooiverlening (voor ontginning) te gelde wilde maken. Voor de ontsluiting liet hij, daarbij gesteund door een aantal in de "Compagnie van de 5000 Morgen" verenigde westerse kapitaalkrachtigen, een schipsloot van Meppel via Rogat en Echten tot in het veen graven. Hoewel Hoogeveen zijn opkomst en bloei als schippersplaats (zie nederzettingsstructuur) volledig aan deze vaarweg te danken heeft gehad, moet bij de vroegere Hoogeveensche Vaart evenwel niet gedacht worden aan een kanaal zoals men dat nu kent.
Tot 1850 was het niet meer dan een brede sloot van ongeveer 1 meter diep, waarin het hoogteverschil van 12 meter met behulp van 13 sluizen werd overbrugd. De pramen mochten maximaal een diepgang hebben van 75 centimeter en als het droog was kon er zelfs regelmatig helemaal niet gevaren worden.

Afb. 16. Kaart waarop aangegeven de loop van de ***Drentsche Hoofdvaart*** *met de bruggen, de schutsluizen en de tollen voor de Rijksweg (dat zijn de nummers 4-12).*



Anders was het met het tweede hoofdkanaal van Zuidwest-Drenthe: de Drentsche Hoofdvaart. Deze noord-zuidverbinding die Meppel met Assen verbond kwam tot stand in de jaren 1767-1780 toen "De Landschap" (= toenmalige provinciale overheid) een aanvang maakte met de afgraving en ontginning van de nabij Assen gelegen Kloostervenen. Zoals nu nog het geval is werd het hoogteverschil in vroeger dagen overbrugd door 6 tussen Meppel en Geeuwenbrug gelegen schutsluizen.

Afb. 17. Tekening (1815-1816) van een voorloper van de hedendaagse schutsluizen in de Drentsche Hoofdvaart.



Afb. 18. In 1903 werd in ***Dieverbrug*** *een woning voor de opzichter van Rijkswaterstaat gebouwd. De woning valt op door de met houtsnijwerk versierde windveren.*

Naast deze kunstwerken telde de Hoofdvaart binnen de regio Zuidwest-Drenthe rond het midden van de vorige eeuw een tiental ophaalbruggen. Bovendien werden bij een aantal bruggen en sluizen tolhuizen en brug- of sluiswachterswoningen gebouwd. Ondanks de dominante positie

van de scheepvaart kunnen de ontwikkelingen langs de Drentsche Hoofdvaart niet los worden gezien van de aanwezigheid van een weg aan weerszijden van het kanaal.

Alvorens hierop in te gaan moet met betrekking tot de waterwegenstructuur nog worden vermeld dat Zuidwest-Drenthe in 1850 naast genoemde kanalen en bevaarbare beken in de veenachtige gebieden (Nijeveen, Vledder, Zuidwolde, Hoogeveen) ten behoeve van de ontwatering en de afvoer van turf een aantal in dichtheid uiteenlopende stelsels van kleinere kanalen, wijken en griften kende.

5.2. De weg langs de Drentse Hoofdvaart

Tijdens de Napoleontische tijd vond er in Drenthe een duidelijke heroriëntering van het wegenpatroon plaats. Kort na 1800 ontstond namelijk een zekere ordening toen in verband met het Continentale Stelsel een aantal officiële marsroutes werden aangewezen waarlangs alle doorgaande verkeer zou moeten plaatsvinden (betere controle op goederenvervoer). Wilde men vanaf Assen naar Meppel en Zwolle, dan werd men geacht gebruik te maken van de "heerbaan" langs de Drentsche Hoofdvaart. Hiermee werd deze noord-zuidverbinding, die deel uitmaakte van de Route Impéreale de Paris à Groninque, de belangrijkste weg van Drenthe. Met het toenemende verkeer op de route nam ook de bebouwing langs de Hoofdvaart toe. Naast boerderijvestigingen kwamen nabij de bruggen en sluizen voorzieningen als winkels, cafés en in Dieverbrug een poststation voor de diligencedienst en een passantenhuis.

De kwaliteit van de wegen liet in de eerste helft van de vorige eeuw nog altijd te wensen over. Eerst na de Franse tijd kwam hierin een begin van verbetering met de verharding van de wegen Groningen-Assen-Meppel-Zwolle (1829-1839) en Meppel-Steenwijk (1828-1829). Door deze ontwikkeling werd Meppel kort voor het midden van de vorige eeuw van invalspoort voor Drenthe tot invalspoort voor het gehele noorden.

Afb. 19. Een vroeg voorbeeld van een klinkerweg. Dit is de weg van Zuidwolde via ***Steenbergen*** *naar Hoogeveen. Ontwikkelingen op het gebied van de wegenbouw zijn moeilijk traceerbaar omdat veelal herbestratingen hebben plaatsgevonden. Toch zijn er nog enkele karakteristieke wegen te vinden.*

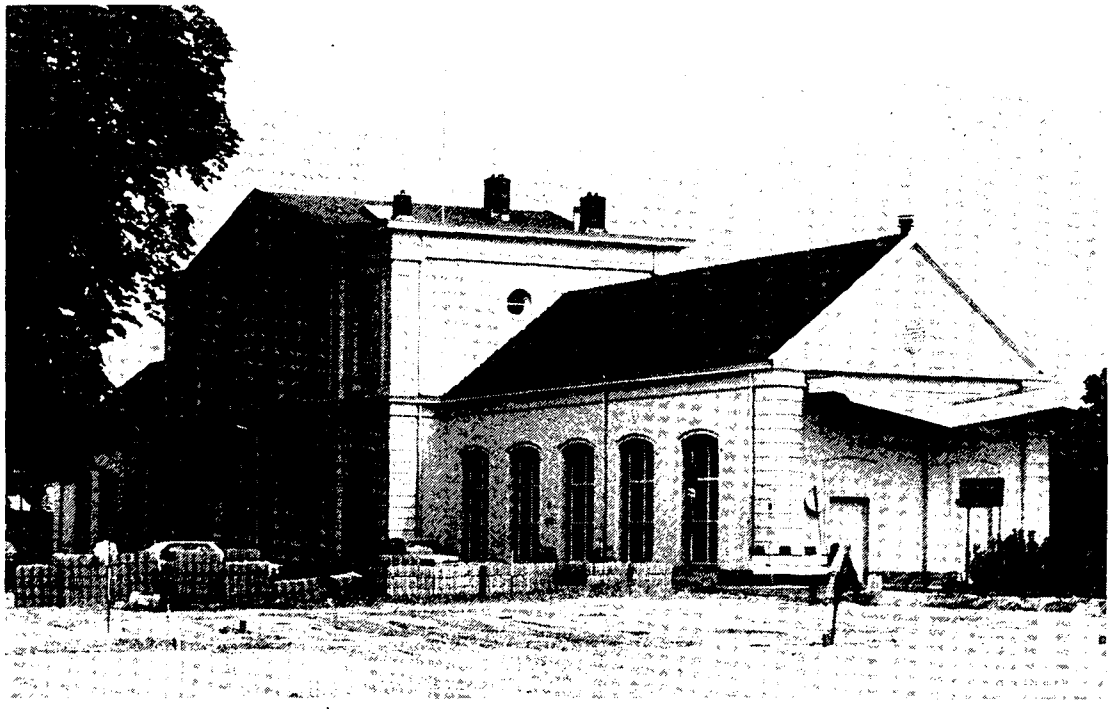
Na 1850 volgden de wegverhardingen elkaar gedurende enkele decennia in snel tempo op. Bedroeg het verharde aantal kilometers weg in Drenthe vanaf 1875 392 in 1900 was dit toegenomen tot 569. Het merendeel van de wegen in Zuidwest-Drenthe bleef in de laatste helft van de vorige eeuw echter nog onverhard.

5.3. De spoorwegen

Hadden de wegverhardingen grote betekenis voor de ontwikkeling van de regio, de grootste infrastructurele verbetering van de vorige eeuw was ongetwijfeld de in 1870 onder politieke druk vanuit de provincie gerealiseerde aanleg van de spoorlijn Meppel-Groningen. Hierdoor kon Drenthe haar belangrijke positie als aan- en doorvoergebied van goederen handhaven. Een positie die men twee jaar eerder met het gereedkomen van de spoorlijn Zwolle-Meppel-Leeuwarden-Groningen nog dreigde te verliezen aan de provincie Friesland. Afgezien van Meppel en Hoogeveen, waar de handel en industrie baat hadden bij de aanleg

van de spoorlijn en ook de stadsuitleg (stationsbuurten) erdoor beïnvloed werd, was het in de rest van de regio Zuidwest-Drenthe vooral de agrarische sector die profiteerde van de aansluiting op het landelijk spoorwegnet. Vrijwel overal was op korte afstand wel een station in de buurt. Hierdoor was een snelle en effeciënte aan- en afvoer van produkten gegarandeerd, wat veel landbouwers nieuwe of verbeterde bedrijfsmogelijkheden bood (zie grondgebruik).

Afb. 20. Het station van de derde klasse te ***Meppel*** *uit 1867. Dit station is gebouwd in een neo-classicistische stijlvariant ofte wel de waterschapsstijl.*



De periode nà 1900 was wat betreft het wegverkeer van grote betekenis voor de economische ontwikkeling van Zuidwest-Drenthe. Tal van nieuwe verkeerswegen en -middelen dienden zich aan. Zo vertoonde het net van verharde wegen, overeenkomstig het beeld voor Drenthe als geheel waar het aantal kilometers verharde weg tussen 1900 en 1925 meer dan verdubbelde (569-1385), een opvallende toename. Vrijwel iedere bewoningskern in de regio werd rond 1925 aangedaan door één of meerdere verharde wegen.

5.4. De stoomtram

Nieuw was de komst van de stoomtram. Hoogeveen had kort na de eeuwwisseling (1903) twee tramverbindingen: in oostelijke richting de door de EDS (Eerste Drentsche Stoomtramweg Mij) geëxploiteerde lijn Hoogeveen-Nieuw-Amsterdam en in zuidelijke richting de lijn Hoogeveen-Overijssel (onder andere Slagharen) van de DSM (Dedemsvaartsche Stoomtramweg Mij). In het westen van de regio beheerde de NTM (Nederlandsche Tramweg Mij) de lijnen Meppel-Hijkersmilde (langs de Hoofdvaart) en Steenwijk-Frederiksoord-Noordwolde-Oosterwolde-Hijkersmilde. De bloeiperiode van dit nieuwe transportmedium was

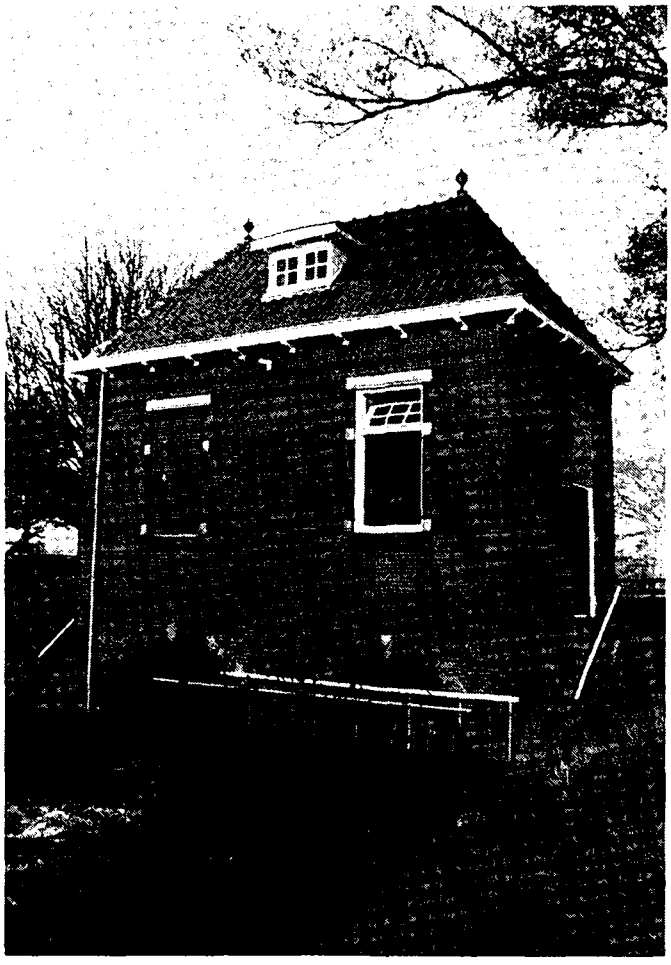
echter maar van korte duur. De betere wegen en de sterke opkomst van het gemotoriseerde wegverkeer (vrachtauto's, bussen, etc.) zorgde in de jaren '20 voor stagnatie en spoedig nadien voor volledige neergang van het tramwegverkeer in de regio. Een ontwikkeling die niet alleen gepaard ging met het opbreken van de rails, maar in de meeste gevallen ook de sloop van de bijbehorende gebouwen (wachtkamer, station etc.) inhield. Thans is er dan ook nog maar weinig dat aan het toch vrij recente verleden van dit transportmedium herinnert.

Afb. 21. De Drentsche Vervoers Maatschappij liet in 1939 een nieuw station aan de ***Marktstraat in Meppel*** *bouwen. Dit gebouw in een zakelijk expressionistische stijltrant biedt onderdak aan zowel de garage als aan de nodige kantoorruimte en wachtlokalen.*

5.5. De waterwerken

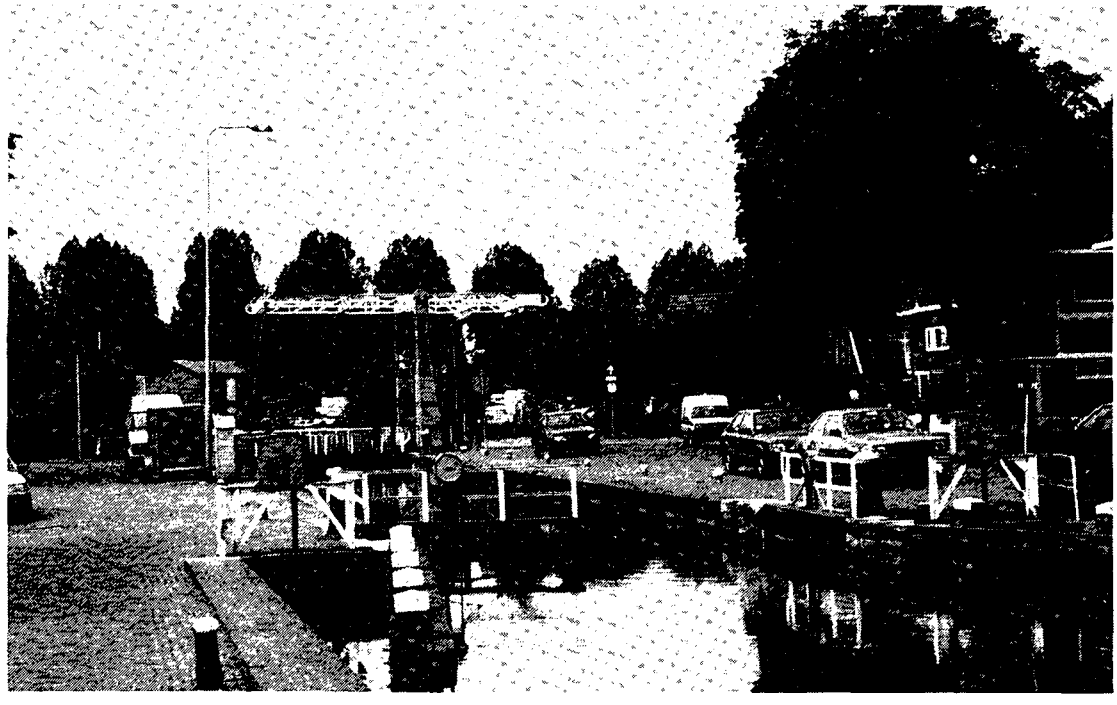
De scheepvaart bleef tot na de Tweede Wereldoorlog van betekenis voor Zuidwest-Drenthe. Om deze positie te handhaven moest de betreffende infrastructuur tussen 1850 en 1940 wel op diverse punten worden aangepast. Zo gaf de voeding van de Drentsche Hoofdvaart bijvoorbeeld lange tijd grote problemen.
Vooral in het bovenpand bleek het moeilijk om steeds een voor de scheepvaart aanvaardbaar waterpeil te handhaven. Een probleem dat eerst pas in 1925 daadwerkelijk werd opgelost met het in bedrijf stellen van electrische gemalen bij de uit 1892 stammende nieuwe schutsluizen. Hierdoor kon het kanaal vanuit het Meppelerdiep van water worden voorzien. De Hoogeveensche Vaart, die na de overname door de NV Drentsche Kanaal Maatschappij in 1852 aanzienlijk voor de scheepvaart werd verbeterd en in 1857 in oostelijke richting werd verlengd (Verlengde Hoogeveensche Vaart), kreeg in deze periode voor het eerst het karakter van een echt kanaal.

Afb. 22. De stoomgemalen uit 1925 gebouwd bij de schutsluizen in de ***Drentsche Hoofdvaart****.*



Ook Meppel maakte als centrum van scheepvaartverkeer noodgedwongen tal van infrastructurele veranderingen door. Zo werd in 1880 ondermeer de Meppelersluis ten behoeve van de groter wordende stoomschepen verlengd en kwam er een nieuwe stoombootkade met bijbehorende pakhuizen. Daarnaast vond er in de binnenstad een reorganisatie van het vaarwegenpatroon plaats.

Afb. 23. De schutsluis en de ijzeren klapbrug in de ***Mr. Harm Smeengekade****. In de oude loop van de Hoogeveensche Vaart door Meppel komt nog een tweetal van deze bruggen voor.*



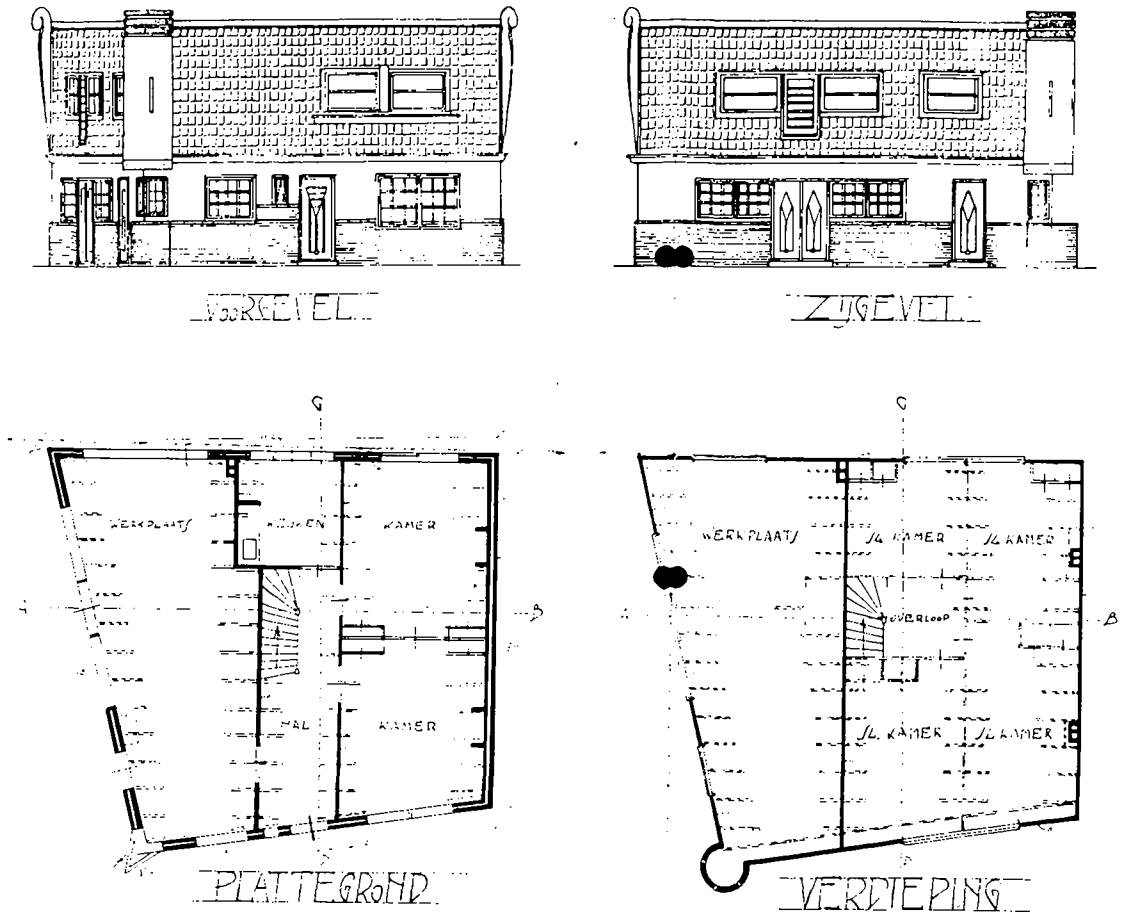
Van groot belang was vooral de doorgraving van het Meppelerdiep over de Bult naar de Drentsche Hoofdvaart, waardoor een groot deel van het scheepvaartverkeer niet langer door het centrum van Meppel hoefde plaats te vinden. Een ingreep die tevens het ontstaan van het westelijke industrieterrein van Meppel inluidde. Hoewel de scheepvaart voor de regio Zuidwest-Drenthe als geheel tot ná 1940 van betekenis bleef, werden er voordien plaatselijk wel al tal van concessies gedaan aan het sterk in opkomst zijnde gemotoriseerde wegverkeer.
Over de gehele regio werden na 1850 houten bruggen vervangen door bredere ijzeren bruggen met een grotere draagkracht. Daar waar de scheepvaart van geen betekenis meer was, werden de ophaalbruggen later vervangen door vaste bruggen of dammen. Nog ingrijpender was het dempen van kanalen en wijken. Nà 1940 zetten deze ontwikkelingen zich in versterkt mate voort. Hoewel ook in de Meppeler binnenstad een aantal grachten verdween, was het vooral Hoogeveen en omgeving waardoor het verdwijnen van het merendeel van de vaarwegen het oorspronkelijke infrastructurele karakter vrijwel geheel verdween.

6. NEDERZETTINGSSTRUCTUUR

6.1. Ontwikkelingen voor 1850

Het zwaartepunt van de bevolking van Drenthe heeft gedurende vele eeuwen in het zuidwesten van de provincie gelegen.
Lange tijd was Meppel de dichtstbevolkte en tevens enige stedelijke nederzetting. In 1630 bijvoorbeeld telde de stad 1.168 inwoners van 1 jaar of ouder, op de tweede plaats kwam Dwingeloo met een inwonertal van 402; destijds het grootste esdorp in Drenthe.

Afb. 24. Een tekening van de zeilmakerij aan de ***Mr. Harm Smeengekade****, een voorbeeld van de Amsterdamse School. Het in 1929 gebouwde pand is ontworpen door het bureau B. Schuitemaker.*



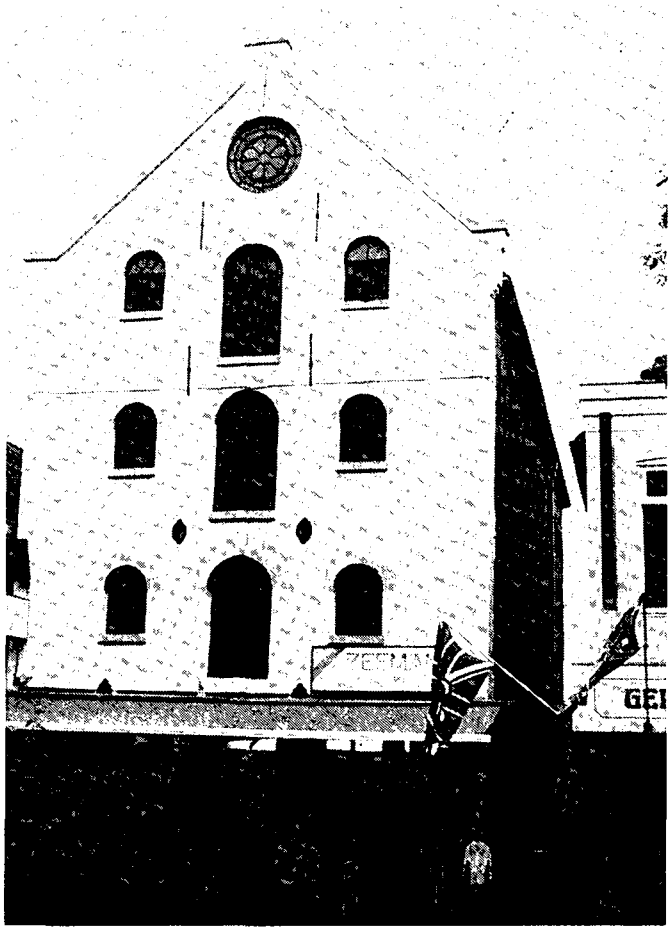
Als schippersplaats met een bloeiende ambachtelijke nijverheidssector die in hoofdzaak samenhing met de turf: scheepstoebehoren, werven, zeildoekweverijen, etc. vervulde Meppel destijds voor vrijwel de gehele regio een centrumfunctie voor handel en verkeer. Alleen in het noordwesten werden enkele dorpen en gehuchten aan de Meppeler invloedssfeer onttrokken door Steenwijk. De overwegend op het waterlopen gerichte stedelijke bebouwing van Meppel week duidelijk af van die in de rest van Zuidwest-Drenthe: schipperswoningen, pakhuizen, bedrijfsgebouwen, winkels, etc. in plaats van boerderijen.

De grootschalige hoogveenontginningen in het oosten van de regio hadden tot gevolg dat Hoogeveen zich in de loop van de 17de en 18de eeuw kon ontwikkelen tot de tweede grote niet-agrarische nederzetting in de regio (zie tabel 1 en 2). Evenals Meppel dankte ook

Afb. 25. De grootschalige veenontginningen werden door de zogenaamde veenheren geleid. Deze heren woonden in riante woningen zoals dit pand in ***Noordsche Schut.***

Hoogeveen zijn florerende bestaan aan het drukke, met de turfwinning samenhangende scheepvaartverkeer. Qua nederzettingsvorm week het van veenarbeidersdorp tot schippersplaats van allure geworden Hoogeveen duidelijk af van Meppel. Weliswaar was er rond het kruispunt van kanalen in het centrum van Hoogeveen sprake van een concentratie van

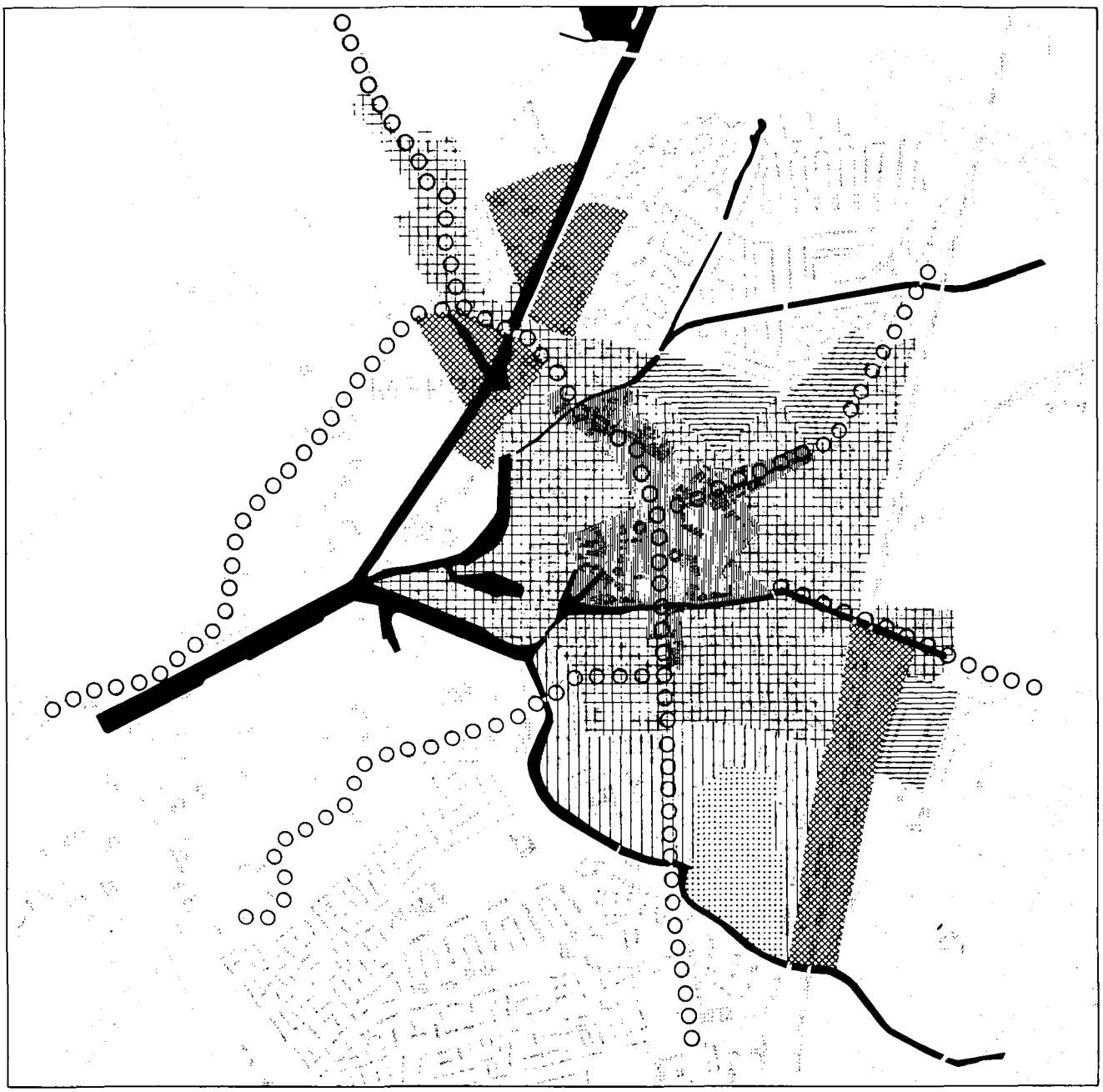
Afb. 26. De handelspositie van ***Hoogeveen*** *resulteerde tot de aanbouw van enkele pakhuizen. Dit voormalige pakhuis aan de* ***Hoofdstraat*** *is daarvan een typerend voorbeeld.*



ondermeer pakhuizen, ambachtsbedrijfjes, werven, winkels, café's en woningen voor notabelen, daarbuiten bestond de nederzetting slechts uit een groot aantal lineair gerangschikte veenarbeiderswoninkjes. Bovendien was er in vergelijking met Meppel slechts in geringe mate sprake van een centrumfunctie voor de omgeving.

6.2. De groei van Meppel

Na 1850 maakten in eerste instantie Meppel, maar later vooral ook Hoogeveen enorme ontwikkelingen door. Wat betreft de ontwikkeling van Meppel was het de aanleg van de spoorlijn Meppel-Groningen in 1870 die voor een grote impuls zorgde. Zowel het vestigingsklimaat voor bedrijven als de marktfunctie werden hierdoor danig versterkt. Als eerste plaats in Zuidwest-Drenthe trad er in Meppel industrialisatie op. Werd aanvankelijk veelal gekozen voor bedrijfslocaties in het centrum, na verloop van tijd werd vanwege het veelal ontbreken van uitbreidingsmogelijkheden aldaar meer en meer gekozen voor goed bereikbare locaties aan de rand van de stad. Zo verplaatste bijvoorbeeld het pharmaceutische bedrijf Gist Brocades in 1900 naar het stationsgebied en werd bij de haven in het westen van Meppel in 1913 de Coöperatieve Landbouwbank Meppel opgericht.



KAART: STEDEBOUWKUNDIGE TYPOLOGIE MEPPEL

- KOM ROND 1850
- ALGEMEEN STEDELIJK INGERICHT GEBIED
- VILLA GEBIED
- GROEN GEBIED
- TUINWIJKACHTIGE ONTWIKKELING
- INDUSTRIE GEBIED
- LINTBEBOUWING
- WATERWEG
- SPOORWEG

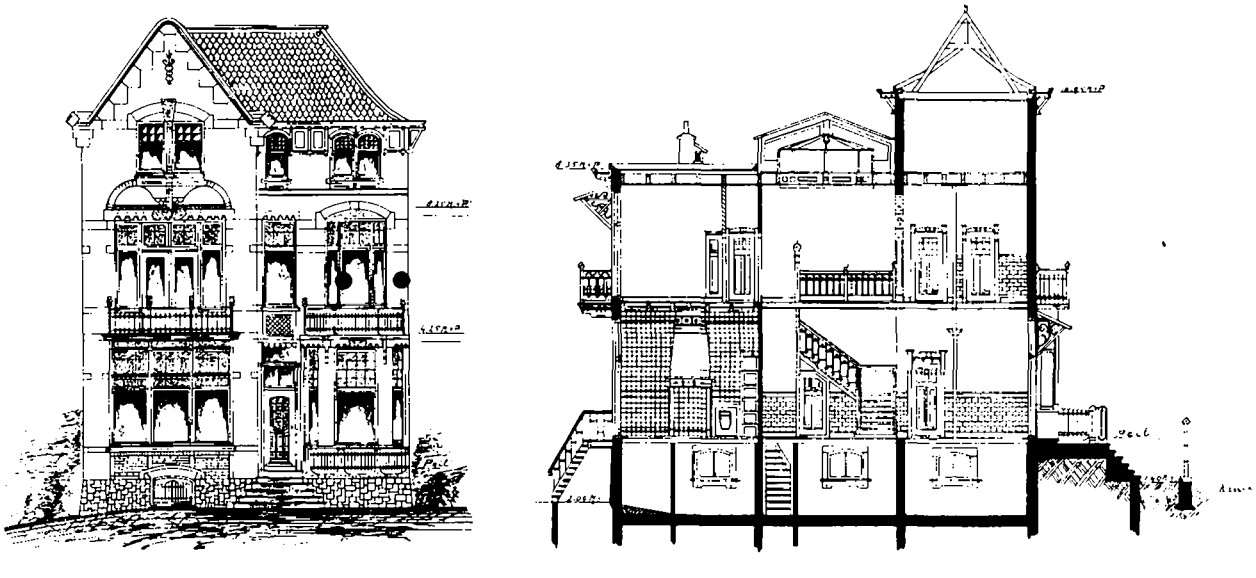
0 500 M

DIENST W.E.B. MONUMENTENZORG

*Afb. 27. De **Landbouwersbank te Meppel**. Een karakteristiek pakhuis aan de Drentsche Hoofdvaart.*

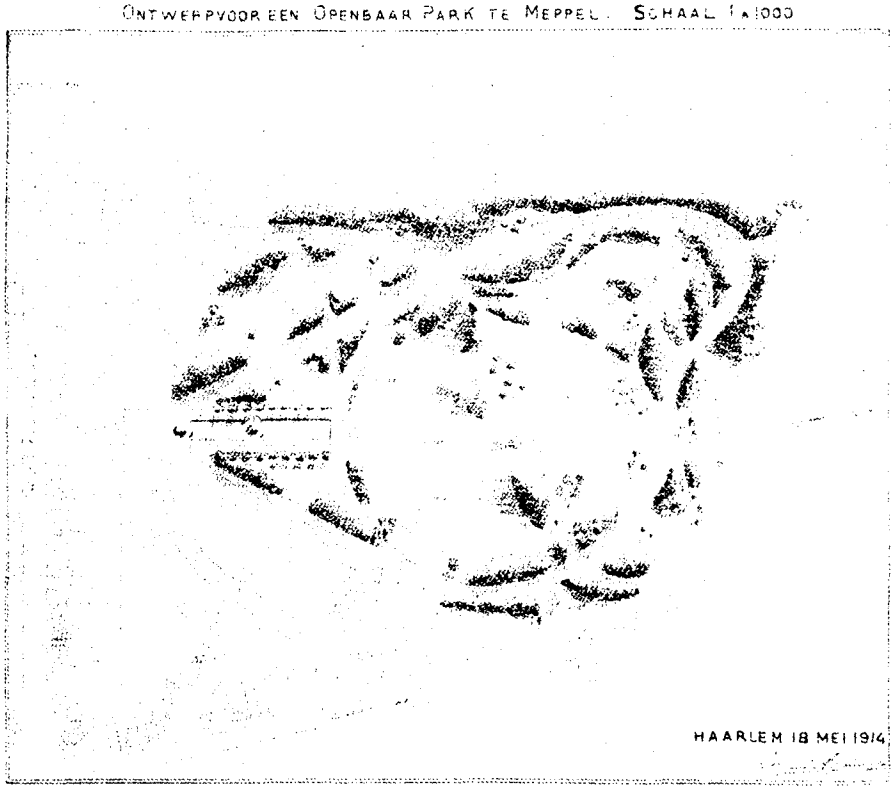
De woningen voor de fabrieksarbeiders werden in de regel nabij de bedrijven gebouwd, zoals ondermeer de Emmastraat bij Gist Brocades. De gegoede burgerij, die dankzij het floreren van de landbouw in de regio rond 1900 werd uitgebreid met een aanzienlijk aantal rijk geworden middenstanders en handelaren, verkoos daarentegen een riante positie aan uitvalswegen als het Zuideinde en de Stationsweg.

*Afb. 28. Tekening van een huis in Art Nouveau-stijl, in 1910 ontworpen door H.U. Hulsbergen. Een van de fraaiste voorbeelden van de bebouwing aan de **Stationsstraat te Meppel**.*



Meer aandacht voor de gezondheid en het welzijn van alle stadsinwoners, leidde in de jaren '20 en '30 tevens tot de aanleg van groenvoorzieningen in de hoedanigheid van ondermeer het Wilhelminapark en het Beatrixplantsoen, met daar omheen weer villabewoning.

Afb. 29. Ontwerp-tekening van het door L.A. Springer ontworpen ***Wilhelminapark te Meppel****. Dit park diende niet alleen tot ontspanning en vermaak, maar moest ook de waterhuishouding van Meppel regelen. De grote vijver diende als een soort boezem.*

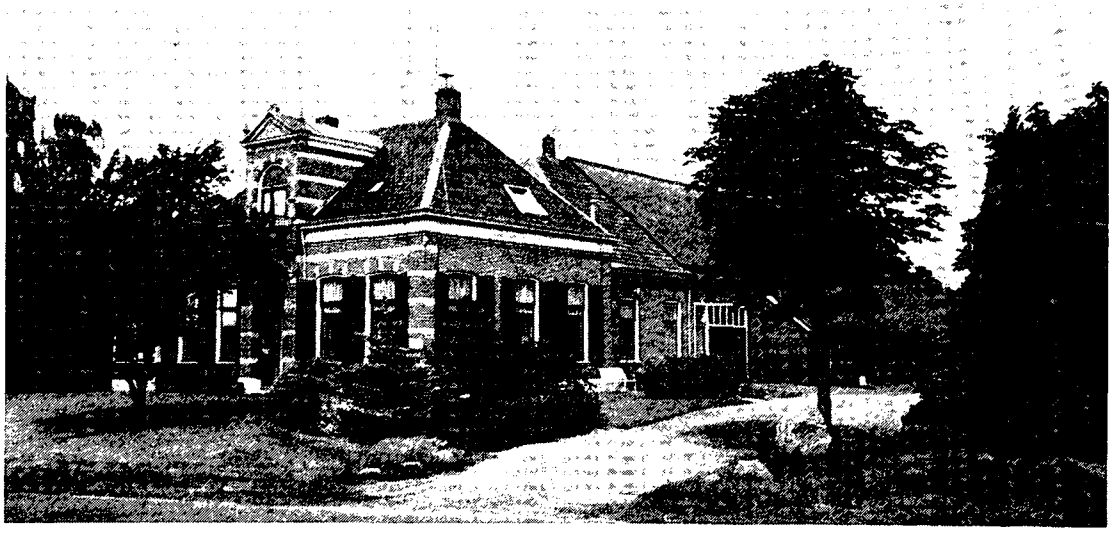


Ook ontstonden er deze periode tuinwijkachtige woonwijken zoals de Indische buurt. Voor een groot deel van de Meppeler bevolking bleven de ongezonde leefomstandigheden echter nog tot na de Tweede Wereldoorlog (sanering arbeidersbuurten) voortbestaan.

Afb. 30. De Tuinwijkachtige uitbreiding aan de oostkant van de Ceintuurbaan ofte wel ***Indische Buurt te Meppel*** *uit 1919.*

Gedurende de periode 1850-1940 breidde de centrumfunctie van Meppel, die tot dan toe overwegend van economische aard was, zienderogen uit. Ondermeer kwamen er tal van scholen en kerken, een gerechtsgebouw en een ziekenhuis. Daarnaast deed Meppel zich in toenemende mate gelden als centrum voor cultuur. Kon vóór 1850 reeds aan bepaalde gebouwen worden afgelezen dat Meppel in contact stond met andere delen van het land, ná 1850 kwam dit in de door een mengeling van bouwstijlen gekenmerkte villabebouwing helemaal tot uiting. Ook de trapgeveltjes die veel van de in deze periode gebouwde arbeiderswoninkjes (ondermeer aan de Emmastraat) sieren wijzen op invloeden van buiten de provincie.

Afb. 31. Een boerderij in ***Ruinerwold (Haakswold)****. De nabijheid van de Meppeler markt en de opleving in de veehouderij na 1850 hebben ertoe geleid dat aan de boerderijen royale woonhuizen werden gebouwd.*



6.3. De groei van Hoogeveen

Hoewel deze enige decennia later aanving kwam de industrialisatie in Hoogeveen zeker niet minder snel op gang dan in Meppel. De industrialisatie nam kort voor 1940 een dusdanige vlucht, dat Hoogeveen Meppel als eerste industrieplaats van Drenthe in 1940 reeds was voorbij gestreefd. Door het lineaire karakter van de nederzetting kwam de bedrijvigheid hier direct al min of meer afzijdig van het eigenlijke centrum te liggen. Evenals in Meppel werden de arbeiderswoningen in eerste instantie nabij de fabrieksterreinen gezet, later week men hiervan af en deden zich in bescheiden mate ook tuinwijkachtige ontwikkelingen voor. De welgestelde inwoners van Hoogeveen

*Afb. 32. Aan de **Pesserstraat in Hoogeveen** werden in de jaren twintig enkele woningen gebouwd in een zakelijk expressionistische bouwtrant voor de welgestelde inwoners.*

lieten evenals in Meppel villa's nabij het station (Stationsstraat) en langs een belangrijke uitvalsweg (Pesserstraat) bouwen. Meer en meer ging Hoogeveen in de eerste helft van deze eeuw ook een functie vervullen als regionaal centrum met winkelvoorzieningen, scholen, kerken, winkels etc.

Afb. 33. De kerk aan de ***Bentincklaan in Hoogeveen*** *uit 1933.*

6.4. De landelijke nederzettingen

Afb. 34. Het in 1940 gebouwde gemeentehuis aan het ***Raadhuisplein te Hoogeveen****, ontworpen door C.J. Blaauw. Een voorbeeld van de traditionalistische architectuur van de Delftse School.*

Zeker zo beeldbepalend voor de regio als de stedelijke nederzettingen waren tijdens de periode 1850-1940 achter de verspreid over de regio gesitueerde agrarische nederzettingen. Voor deze landelijke nederzettingen geldt dat afhankelijk van het ontginningslandschap kan onderscheid gemaakt worden in een drietal nederzettingsvormen.

6.5. De esdorpen

De esdorpen die voor het merendeel reeds in de Middeleeuwen ontstonden werden vanouds gekenmerkt door een "schijnbare ordeloosheid" de het geheel op het uitoefenen van de landbouw afgestemde ruimtelijke structuur. Tot in de vorige eeuw bestonden deze nederzettingen slechts uit een aantal boerderijen (met bijbehorende bijgebouwen), die te midden van een netwerk van bochtige wegen en open ruimten (brinken, kalverweiden, erfruimten) losjes over het gebied verspreid lagen.
Van een uniforme verschijningsvorm van de esdorpen was in Zuidwest-Drenthe geen sprake.
Over het algemeen echter had het wegenpatroon, in nauwe aansluiting op de ligging van essen, hooi- en weilanden en op het plaatselijk reliëf en de grondwaterstand, een radiaal of stervormig verloop. Van een daadwerkelijk stratenpatroon was in de esdorpen tot in de vorige eeuw nog geen sprake; op willekeurige plaatsen werden de overwegend bochtige radialen door smalle weggetjes en schapendriften verbonden. Daar waar het esdorp op een smalle, langgerekte glooiing gelegen was, ontstond een meer "uitgerekt" bebouwings- en wegenpatroon, zoals bijvoorbeeld in De Wijk en Zuidwolde. Deze esdorpen breidden zich tussen de lage en hoge gronden min of meer lineair uit, waarbij flankesdorpen of -gehuchten na verloop van tijd in het hoofddorp konden worden opgenomen. Eveneens afwijkend van vorm waren de dorpen Ansen, Vledder en Wapse met in 1850 een typische ringvormige structuur (kransesdorpen).

6.6. Boerderijen in esdorpen

Wat alle esdorpen in 1850 zeker nog gemeen hadden was de grote mate van openheid. het verband tussen de losjes gestrooide boerderijen werd vrijwel uitsluitend bepaald door de erf-, berm- en brinkbeplanting. De grotere esdorpen, in de regel de kerkdorpen, vormden in zoverre een uitzondering dat dorpsuitbreidingen hier niet uitsluitend (zoals vanouds vaak gebruikelijk was) langs uitvalswegen (Oosteinde, Moleneind, etc.), maar ook aan de rand van de brink plaatsvonden. De openheid van deze dorpen nam hierdoor enigszins af. Wel bleef het vrijwel volledig agrarische karakter; café- en winkelbedrijf gingen meestal samen met het boerenbedrijf. Bij voortgaande bebouwing werd de brink steeds verder omkranst en ontstond in een aantal gevallen (Dwingeloo bijvoorbeeld) een geheel door bebouwing

*Afb. 35. Karakteristieke boerderij aan de **Brink te Diever**, een brink waar in de loop der jaren verschillende gebouwen bijgekomen zijn.*

omsloten ruimte in het dorp. Ook kwamen na de eeuwwisseling door verdichting van de bebouwing in sommige dorpen complete straatwanden tot stand. Een dorp als Ruinen bijvoorbeeld verkreeg hierdoor een ongebruikelijk strak en gesloten karakter. Bebouwing op de brink deed eveneens in veel dorpen afbreuk aan de openheid.

Niet alleen het patroon van de bebouwing, maar ook het uiterlijk wijzigde zich, met name in de grotere esdorpen, tussen 1850 en 1940 aanzienlijk. De oorspronkelijke bebouwing (boerderijen) had overwegend een lage gootlijn en grote dakvlakken. Vaak was er sprake van rietdakbedekking. De meeste woningen van notabelen en middenstanders weken hiervan af door ondermeer een hogere gootlijn, een pannendak en veelal lichtere tinten van het schilderwerk.

*Afb. 36. Voorbeeld van een woning met een hoge gootlijn, een pannendak en lichte tinten. Deze woning staat aan de **Brink te Dwingeloo**.*

In tegenstelling tot de grotere esdorpen, die na de Tweede Wereldoorlog door nieuwbouw op bijvoorbeeld delen van de es vaak enorm in omvang toenamen, hebben veel van de kleinere esdorpen en -gehuchten hun onregelmatige structuur en agrarisch karakter wel goed behouden. Fraaie voorbeelden hiervan zijn het in de gemeente Ruinen gelegen dorp Ansen en het gehucht Kraloo.

6.7. Wegdorpen

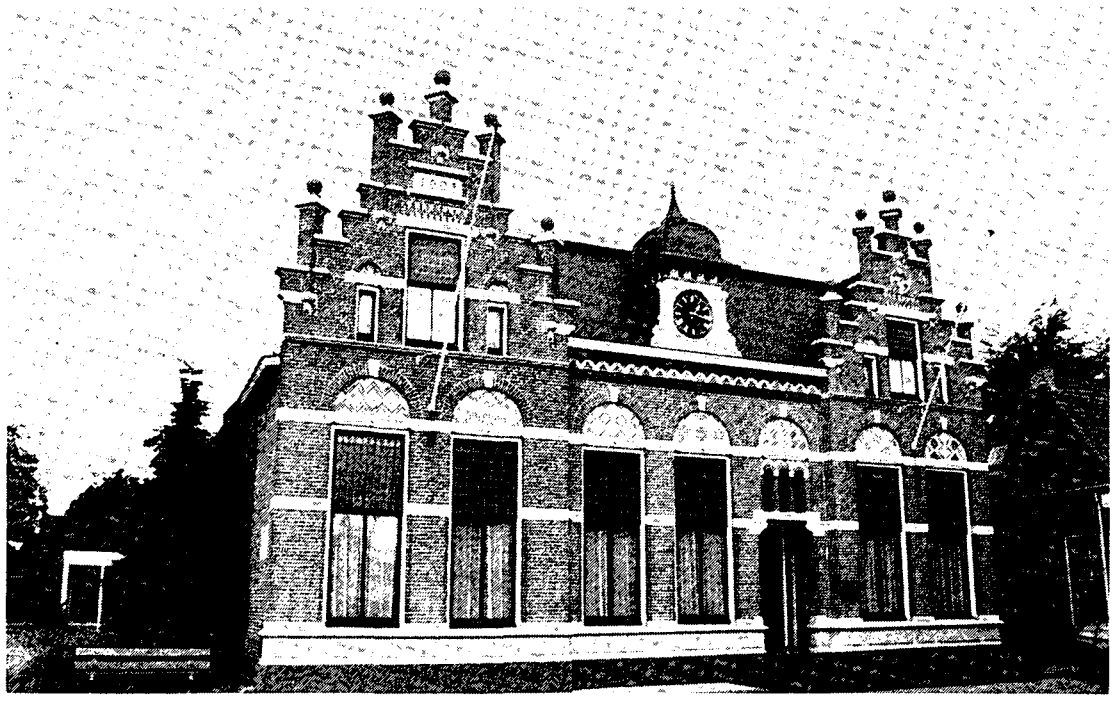
De wegdorpen wijken met hun lineaire structuur duidelijk af van de esnederzettingen. Toch vertonen ook deze nederzettingen in Zuidwest-Drenthe, in tegenstelling tot bijvoorbeeld de om-"hemen", havel-"hemen" en "kwarthemen" verdeelde ontginningen van de Groninger veenkoloniën, door het ontbreken van een standaard perceelsbreedte en -lengte eveneens een zekere mate van onregelmatigheid. Binnen de regio vloeit een belangrijk verschil tussen de wegdorpen voort uit het feit, of er aan één of twee zijden van de weg bebouwing aanwezig is. Zo is bijvoorbeeld de bebouwing langs de Dr. Larijweg in Ruinerwold door de eeuwen beperkt gebleven tot de hoge noordzijde van de weg, terwijl in dorpen als Nijeveen-Kolderveen en Koekange na verloop van tijd aan weerszijde van de weg bewoning tot stand kwam. Wel was er hier in 1850 nog sprake van een duidelijk zwaartepunt van bebouwing aan de "hoge" zijde van de weg. Naast dit onderscheid kunnen de wegdorpen in Zuidwest-Drenthe worden onderverdeeld in één- of tweerijige wegdorpen. Nijeveen-Kolderveen bijvoorbeeld is een typisch voorbeeld van een tweerijig (dubbel)wegdorp.
Langs de "olde diek" lagen vanouds de "olde hoven", terwijl later met het voortschrijden van de ontginningen langs de "bovenboeren" nieuwe bedrijven werden gesticht. In Koekange en vrij recent (ná 1850) ook Ruinerwold ontwikkelde zich eveneens een tweerijige structuur.
Speciale vermelding verdienen de nederzettingen Frederiksoord en Wilhelminaoord, die in de vorige eeuw op het grondgebied van de Maatschappij van Weldadigheid in de gemeente Vledder werden gesticht en opvallen door een meer regelmatige (planmatige) aanpak.

6.8. Boerderijen in wegdorpen

Hoe de wegdorpen zich onderling ook verschillend ontwikkelden, het was vooral de hoofdweg met vaak een licht slingerend verloop, bomen als bermbeplanting en weinig zijwegen, die de ruimtelijke structuur van de nederzetting bepaalde. Hoewel de boerderijen, lange tijd vrijwel de enige vorm van bebouwing in de wegdorpen, over het algemeen alle met de nok van het dak dwars op de weg stonden en daarmee min of meer parallel aan elkaar geplaatst waren, bezat het Zuidwestdrentse wegdorp dankzij de vaak licht slingerende weg en het voorkomen van een sterk wisselende rooilijn toch nimmer een monotoon karakter. Bovendien was de zijdelingse afstand tussen de bebouwing in de regel vrij groot en kwam het nogal eens voor dat boerderijen in samenhang met het reliëf groepsgewijs waren geordend. Ruinerwold met zijn patroon van regelmatig verspringende boerderijkluften is hiervan zondermeer het fraaiste voorbeeld, maar ook in bijvoorbeeld Wapserveen dient dit verschijnsel zich aan.

Het vrijwel ontbreken van nog te ontginnen woeste gronden heeft ervoor gezorgd dat de meeste wegdorpen, die in de 17de eeuw tot de dichtstbevolkte nederzettingen van Drenthe behoorden, tussen 1850 en 1940 aanzienlijk langzamer groeiden dan de esdorpen. Over het algemeen werden de uitbreidingen van de bebouwing dan ook uitsluitend binnen de bestaande nederzetting opgevangen. Ruinerwold, waar zich langs de Wolddijk een nieuwe lintbebouwing ontwikkelde, vormde hierop een uitzondering.

Afb. 37. Het gemeentehuis van ***Ruinerwold*** *uit 1903, een voorbeeld van verdichting nabij een kruispunt. Tevens is het een fraai voorbeeld van neo-renaissancistische gevelarchitectuur.*



Van een echt centrum was rond de eeuwwisseling in de wegdorpen nog geen sprake. De voorzieningen lagen enigszins verspreid langs het lint, waarbij er op die plaats waar zich een dwarsverbinding bevond soms sprake was van enige concentratie. Gedurende de eerste helft van deze eeuw was het vervolgens vooral deze plaats waar de grootste verdichting in de bebouwing optrad. Naast gewone woningen werden hier bijvoorbeeld winkels, ambachtsbedrijfjes, een school en een zuivelfabriekje gevestigd, zodat in een aantal wegdorpen toch min of meer een centrum(pje) ontstond. Na de Tweede Wereldoorlog waren het ook weer vooral deze middendelen van de wegdorpen die aanzienlijke wijzigingen ondergingen. Zo verdween hier niet alleen het grootste deel van de agrarische bedrijvigheid, maar werd plaatselijk ook de hoofdweg grondig aangepakt; bijvoorbeeld door verbreding, het kappen van bermbeplanting, asfaltering en de aanleg van trottoirs en parkeerplaatsen. Bovendien vond er nabij het "centrum" in de meeste grotere wegdorpen door uitbreiding achter de oorspronkelijke lintbebouwing komvormig plaats.

6.9. De kanaal- of veenkoloniale dorpen

Vertoonden de meeste wegdorpen nog een aanzienlijke mate van afwisseling, de in het oosten van de regio gesitueerde kanaal- of veenkoloniale nederzettingen worden gekenmerkt door een veel rechtlijniger structuur. De planmatige opzet van deze dorpen is voorgekomen uit de gerichtheid op een zo efficiënt mogelijke ontginning van het veen. Hierbij werd uitgegaan van een ontginningsplan waarvan een hoofddiep (kanaal) en de daarop uitlopende wijken het raamwerk vormden. De ontwikkeling van de dorpen werd grotendeels bepaald door de wijze van ontginning; de bebouwing hield gelijke tred met de afgraving van het veen. Daar waar waterwegen onderling (Hoogeveen, Hollandsche Veld, Kerkenveld) of met landwegen (Elim) kruisten, ontstonden op een aantal plaatsen dorpskernen. De oevers langs de wijken bleven over het algemeen vrij van bebouwing. Alleen in Hoogeveen werd tijdens de periode van de industrialisatie op grote schaal langs wijken gebouwd, ten einde te kunnen voldoen aan de vraag naar ruimte voor fabrieksgebouwen en arbeiderswoningen.

Hoogeveen was ook de enige kanaalnederzetting met een daadwerkelijk centrum. In de andere dorpen lagen de voorzieningen min of meer verspreid over het lint. De bebouwing was er, in tegenstelling tot Hoogeveen dat zoals in de aanvang van dit hoofdstuk reeds werd vermeld een meer stedelijk karakter had, over het algemeen weinig opvallend. Hoewel de meeste bebouwing in één rooilijn stond, was er vaak wel sprake van een grote variatie door verschillen in hoogte, vorm, kleur en richting van de nok. Demping van het merendeel van de kanalen en wijken heeft tot gevolg gehad dat thans in feite alleen Noordscheschut nog herkenbaar is als een kanaaldorp.
Bovendien heeft doorbreking van de lineaire structuur, gevolgd door komvorming in alle dorpen gezorgd voor een aanzienlijke aantasting van het oorspronkelijke karakter.

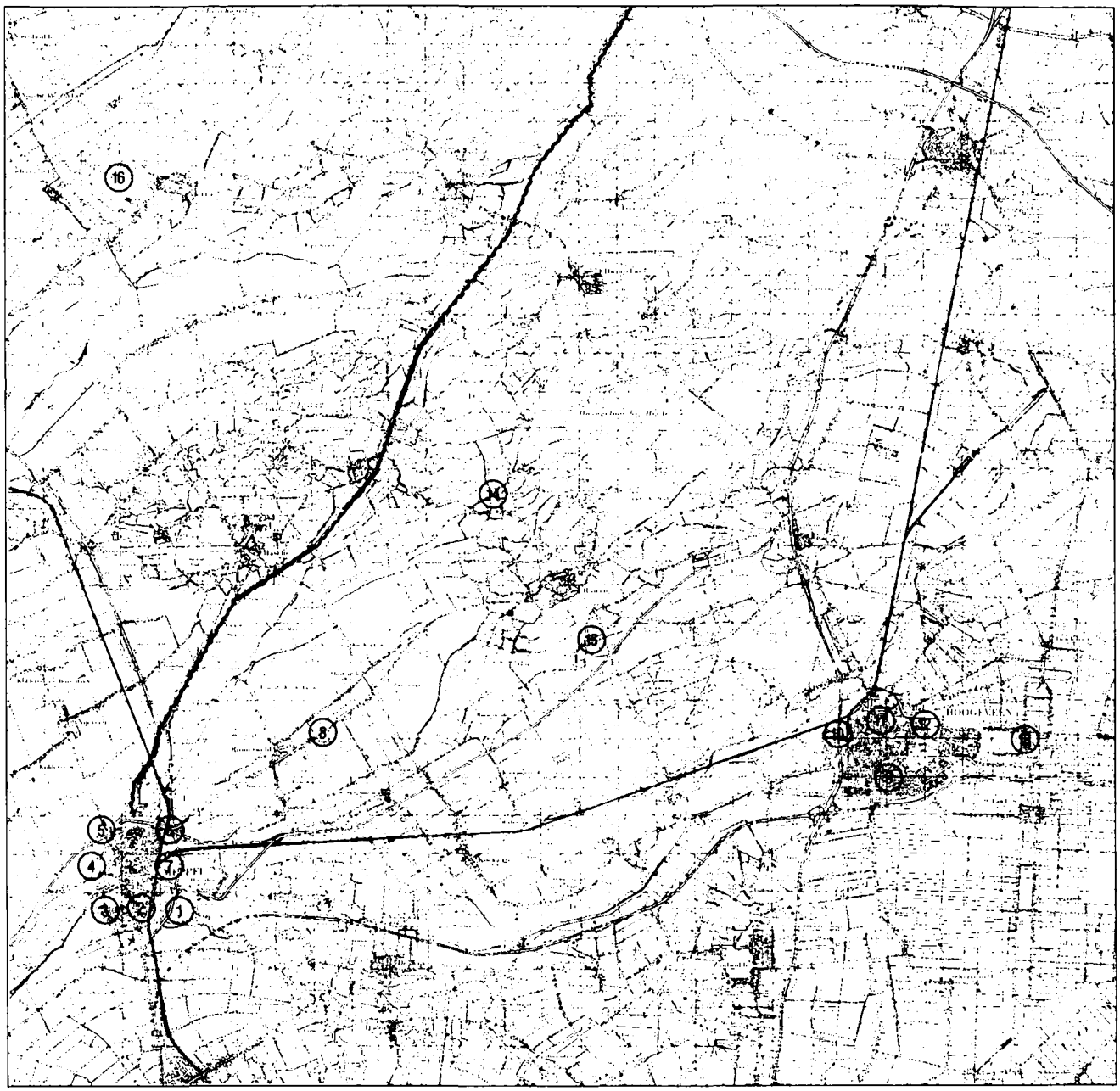
6.10. Nieuwe nederzettingen en verspreide bebouwing

De stedebouwkundige ontwikkelingen van de periode 1850-1940 beperkten zich niet uitsluitend tot bovenbeschreven nederzettingen doch vonden ook plaats in de al dan niet te ontsluiten buitengebieden. Vooral te midden van de jongste ontginningen konden in deze periode nieuwe nederzettingen, vaak met een lineaire structuur zoals bijvoorbeeld Geeuwenbrug in de gemeente Dwingeloo en Fort in de gemeente Zuidwolde, ontstaan. Meerdere malen luidde de oprichting van een school (Koekangerveld, Vledderveen) of de stichting van een kerk

Afb. 38. De kerk van ***Elim****, gebouwd in 1928 na een gift van een anoniem persoon uit de omgeving van Soest.*

(Elim) het ontstaan in van een dergelijke nieuwe nederzetting. Ook heeft een aantal van deze nederzettingen na 1940 een zekere mate van komvorming doorgemaakt.
Tevens diende zich in de jaren 1850-1940 in toenemende mate verspreide bebouwing aan in de buitengebieden. Een vorm van bewoning die voorheen, het veengebied rond Hoogeveen daargelaten, eerder uitzondering dan regel was en die pas echt opgang begon te maken na de verdeling van het gemeenschappelijke markebezit.
De incidentele heideontginningen die in die periode een grote vlucht namen, hadden tot gevolg dat her en der over het dorpstoebehoren boerderijvestigingen plaats vonden.
Aldus kende vrijwel iedere gemeente in Zuidwest-Drenthe rond 1940 in meer of minder mate verspreide bebouwing. Nijeveen waar vrijwel alle woeste gronden vóór 1850 reeds ontgonnen waren vormde hierop een uitzondering. Die verspreide bebouwing zou nadien ten gevolge van ondermeer ruilverkavelingsactiviteiten (boederijverplaatsingen vanuit de dorpen naar de buitengebieden) verder toenemen.

*ckm.



GEBIEDEN EN STRUCTUREN VAN BIJZONDERE WAARDEN IN ZUIDWEST DRENTHE

1. WILHELMINA PARK e. o.
2. ZUIDEINDE/STATIONSWEG
3. PRINSES BEATRIXPLANTSOEN e. o.
4. BLEEKERSEILAND e. o.
5. OUDE BOAZSTRAAT/BAREND SCHUURMANSSTRAAT
6. INDISCHE BUURT
7. BROCADES GEBIED
8. HAAKSWOLD/WOLDDIJK
9. BENTINCKLAAN/ZUIDEINDE
10. STATIONSTRAAT/PESSERSTRAAT
11. HOOFDSTRAAT (N) / BRINKSTRAAT
12. ORANJEBUURT
13. NOORDSCHESCHUT
14. ANSEN
15. HEES
16. MAATSCHAPPIJ VAN WELDADIGHEID

DRENTSCHE HOOFDVAART

0 1 2 3 4 5 KM

DIENST W.E.B. MONUMENTENZORG

Tab. 1. Bevolking van Zuidwest-Drenthe per gemeente

	1850	1900	1940	1988
Diever	1.267	2.012	2.854	3.551
Dwingeloo	1.437	2.357	3.227	3.687
Havelte	2.416	3.229	3.963	5.764
Hoogeveen	8.276	11.949	17.908	45.233
Meppel	6.536	10.159	13.945	23.102
Nijeveen	1.321	1.266	1.473	2.889
Ruinen	2.254	3.577	5.024	6.742
Ruinerwold	1.759	2.453	2.875	3.492
Vledder	1.958	2.661	2.468	3.514
De Wijk	1.926	2.669	3.706	4.688
Zuidwolde	2.108	3.576	6.193	9.451
Zuidwest-Drenthe	31.258	45.908	63.636	112.113

Tab. 2. De samenstelling van de beroepsbevolking van Zuidwest-Drenthe op basis van gemeentegewijs gepubliceerde gegevens

	Meppel				Hoogeveen				Overige gemeenten			
	1798		1909		1798		1909		1798		1909	
	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%
landbouw	79	7,2	205	6,2	130	10,6	1.136	30,1	2.008	64,8	6.419	79,2
los arbeider	67	6,1	61	1,8	335	27,3	98	2,6	316	10,2	5	0,1
nijverheid	534	4,8	1.165	34,9	296	24,1	1.018	27,0	568	18,3	546	6,7
economische diensten	375	34,3	952	28,5	432	35,2	927	24,6	126	4,1	269	3,3
maatschappelijke diensten + overige beroepen	38	3,5	956	28,6	35	2,8	594	15,7	81	2,6	863	10,7
Totaal	1.093	100	3.339	100	1.228	100	3.774	100	3.099	100	8.102	100

LITERATUUR

J. Heringa e.a. (red.), Geschiedenis van Drenthe. Meppel 1985

G.A. Coert, Drenthe en zijn waterschappen. Meppel 1984

J. Bieleman, Boeren op het Drentse zand 1600-1910. Een nieuwe visie op de "oude" landbouw. Wageningen 1987

G. Kuipers, Zuidwest-Drenthe. 's-Gravenhage 1980.

Mr. A. Kleijn, Dorpen in Drenthe. Zutphen 1984

drs. N. Reys, Kunstreisboek Drenthe. Zeist 1986

Provincie Drenthe, Drentse Dorpen. Gezichtsbehoud of gezichtsverlies?

K. Brouwer e.a., Lijnen in het Drentse landschap. Assen 1972.

R.I.A. Nip, De weg langs de vaart. De geschiedenis van de weg langs de Drentsche Hoofdvaart van Assen tot Pijlebrug. Assen 1985.

ing. G.A.M. van den Muyzenberg, Eerste verharding van wegen in Drenthe.

M. Gerding, Langs grachten, vaarten en kanalen Meppel en Zuidwest-Drenthe.

E. Houting e.a. (red.), Brinkenboek. Assen 1981

B.H. Eelkman Rooda e.a., Drenthe's opkomst. Gedenkboek uitgegeven ter gelegenheid van het eeuwfeest van de Kamer van Koophandel en fabrieken voor Drenthe. Meppel, 29 mei 1952.

J. Abrahamse e.a. (red.), Het Drentse landschap. Zutphen 1984

J. de Haan e.a. (red.), Drenthe in de kaart gekeken. Grepen uit de geschiedenis van veen, water en wegen. Meppel 1976

Ir. C.A. Kloosterhuis, De bevolking van de vrije koloniën der Maatschappij van Weldadigheid. Zutphen 1981.

G. Nijland e.a., Milieukartering Drenthe 1974-1978. Fysische geographie Assen 1982

F. van de Beemt e.a. (red.), Ach, lieve tijd. Tien eeuwen Drenthe en de Drenten 1987-1988.

Drs. M.M.G.J. Bakermans e.a., Op weg met het verleden. Cultuurhistorische kartering van Drenthe. Assen 1987.

Colofon

Uitgever: Provincie Drenthe
Samenstelling: drs. D. Cazemier,
drs. J.B.T. Kruiger,
ing. W.F. Postma
Lay-out: Stafafdeling Voorlichting provincie Drenthe