

SIETSE VAN DER HOEK

Wie veenkoloniën zegt, denkt aan Oost-Groningen. Wereldbekend waren ze zelfs. Er gaat het verhaal dat iemand in Vladivostok een enkele reis „De Pekel” bestelde voor de Transsiberië-Expres en de loketbeamte vroeg: „Oude of Nieuwe Pekela, mijnheer?” Met Silezië en het Ruhrgebied behoorden de Groningse veenkoloniën tot de drie grote, veelbelovende industriegebieden op het vasteland van Europa. Het verhaal van de vervening van het 100.000 hectare grote hoogveen in Oost-Groningen is in de eerste plaats en voor negentig procent het verhaal van de Stad. Er is maar één stad met die aanduiding, en dat is Groningen. Groot-kolonisator, puur-kapitalistisch en „unvervroren” imperialistisch - zo heeft de Stad Oost-Groningen gemaakt tot het ideaaltipe van de veenkoloniën.

Het belang van de brandstof turf voor de opkomende steden in de late middeleeuwen wordt aardig geïllustreerd door een bepaling in het Stadtbboek van Groningen uit 1425. Stadbewoners (poorters) die met vrouw en kinderen langer dan zes weken buiten de Stad wonen, verliezen hun „borgerschap” behalve „die thoe Wolde varen torfft thoe graven, ofte dergelijcken”. („Wolde” is het latere Kropswolde, het begin van de stad-Groninger kolonisatie.)

De oudste veenkolonie in dit gebied, en een van de oudste van ons land, ontstond echter zonder enige bemoeienis van de Stad. Dat was Leek. In het naburige Midwolde woonde het geslacht Ewsum, eigenaar van de Vredewoldse en Hauler venen. Eerst met de Burmania's uit Friesland (exploitatie van Veenhuizen) en later met behulp van andere mede-financiers (1569) - waarbij zelfs kapitaal uit Keulen werd aangetrokken - kwam er een compagnie tot stand, die, als gevolg van de oorlogsomstandigheden (de Tachtigjarige Oorlog), ruzie over de bedrijfsvoering en de uitblijvende winsten van de veenontginning, na enige tijd weer failliet ging. Naderhand gingen kleine meiers (pachters) aan de slag en zo ontstonden de tot op de huidige dag sterk versnipperde percelen cultuurland van Leek en Zevenhuizen.

Spoedig nadat in 1594 de stadhouders prins Maurits en Wilem Lodewijk de Stad voor de Republiek op de Spaansgezinden hadden veroverd, barstten de twisten weer in alle hevigheid los tussen Stad en Ommelan-

han Rengers, heer van Slochteren, bewoner van de Fraeylemaborg, die nogal wat rechten bezat en met andere heren de Ommelander Compagnie had opgericht om de hoge venen achter Veendam te gaan verturven, die kanalen liet graven, die transportrechten verkreeg, en die dus buiten de Stad om „big business” trachtte te bedrijven. Een gevaar voor de Stad... tot 1672. Beschuldigd van heulen met Munster - een van de vier mogendheden die ons land binnenvielen in het Rampjaar 1672 - werd de heer van Slochteren jarenlang gevangengezet. De landjonkers en hun Ommelanden verloren de strijd van de Stad.

„Groningen vormde tegelijkertijd zijn eigen markt, had zijn eigen handelende en toeleverende activiteiten en bouwde zichzelf uit. Het had een langere adem, kon niet failliet gaan zoals een natuurlijk persoon en kreeg steeds kredieten om verder te investeren”. (Een multinational in de regio!) „Het ging”, zo vervolgt dr. L.S. Meihuizen in *Historie van Groningen Stad en Land*, „in de tweede helft van de zeventiende eeuw om de grote boeren met handelsgewassen, om honing of boekweit, om boter en kaas en vooral om turf, benodigd voor iedere industrie, van bierbrouwen tot baksteen maken. Het ging om grote politiek en de staad graaft de aan- en afvoerkanalen zuidelijker, langs de Ommelander heren „sulx dat genoegsaem wierde bevonden, dat die Stadt de geck met den Ommelanden speelden”.

DORSVLEGELS

Het jaar 1599 geldt als het begin van het grootschalig aan de snee brengen van de Oostgroninger venen. Een aantal Friese boeren onder leiding van Feico Allesz. Clock kocht van de eigeners te Winschoten 101 lotten veen aan de Pekel Aa. Clock maakte het stroompje bevaarbaar, begon een turfgraverij - die naar men zegt in het hoogseizoen vijfhonderd mensen werk gaf, stelde een strook grond beschikbaar langs het vaarwater voor arbeiders die zich er blijvend wilden vestigen: „De Kamers” (hij werd zo-

doende de stichter van Oude Pekela) en voerde de turf via de Pekel Aa naar de Dollard en dus buiten de Stad om af. De veenderij, Pekelder Compagnie geheten, floreerde geruime tijd; de turf vond in de Noordduitse steden gretig aftrek. Een moeilijkheid in deze wildernis was en bleef lange tijd de afbakening van de grenzen. Zo verhaalt de overlevering van een gevecht van boeren uit Meeden die met hooivorken en dorsvlegels en schoppen de arbeiders



Turfsteken en stapelen in Westerwolde. Een foto uit 1892

Onder de knoet

dat wil zeggen bewerken om er goede landbouwgrond aan over te houden. Een systematische aanpak die zou zorgen voor internationale bekendheid van de Groningse vervening.

Deze actieve grondpolitiek van de Stad was niet alleen profijtelijk uit een oogpunt van kapitaalsbelegging, maar was er ook op gericht al het turftransport door de Stad te leiden. Zo kon de Stad verlaatsgelden en accijnzen heffen voor elk turfschip dat langs kwam

bezit aan de Stad, raakte de ellende en ging in 1656 als stad dood. De Stad werd eigenaar van de Pekelder Compagnie. „Waar der, dat de mannen, die wijker zagen optreden in deze v een diepen haat kosterden stad?”, vroeg later Top zich af. Ook bij Muntendam had venen gekocht, en in 1637 stadsbestuur daar begonnen kanaal voor de afvoer van

volg van de oorlogsomstandigheden (de Tachtigjarige Oorlog), ruzie over de bedrijfsvoering en de uitblijvende winsten van de veenontginning, na enige tijd weer failliet ging. Naderhand gingen kleine meiers (pachters) aan de slag en zo ontstonden de tot op de huidige dag sterk versnipperde percelen cultuurland van Leek en Zevenhuizen.

Spoedig nadat in 1594 de stadhouders prins Maurits en Wilem Lodewijk de Stad voor de Republiek op de Spaansgezinden hadden veroverd, barstten de twisten weer in alle hevigheid los tussen Stad en Ommelanden. En in die eeuwenlange strijd werd ook het uitgestrekte en grote winstbelovende hoogveengebied ten zuidoosten van de stad betrokken. Van oudsher lag de stad Groningen als een natuurlijk centrum voor Groningen, Drenthe en een deel van Friesland op de uitlopers van de Hondsrug: alle land- en waterwegen kwamen daar samen. Als een spin in haar web: de Stad claimde een welhaast absoluut stapelrecht; alle produkten van de Ommelanden moesten in de Stad verhandeld worden, van graan tot en met uit het buitenland aangevoerde paarden en koeien. „Groningens stedemaagd heeft reden om schaamrood de oogen neer te slaan”, het is „een geschiedenis van verdrukking en onrecht”. Nog op het eind van de vorige eeuw kan een scribent zijn verontwaardiging niet voor zich houden (H.J. Top, Geschiedenis der Groninger Veenkoloniën, 1893). Terwijl toch met de Franse Revolutie goeddeels een einde was gekomen aan die unieke stapelpositie van de Stad. Maar het leed zat diep en was voor de veenkoloniën nog lang niet voorbij.

MULTINATIONAL

Ongeveer een kwart van het toenmalige gewest Stad en Land was bezit geweest van de kloosters (onder andere die van Heiligerlee, Bedum, Midwolda, Essen-Haren en vooral Aduard): 56.000 hectare, waarvan 15.000 hectare woeste veengronden. Een deel van de kloostergoederen, plus de daarbij behorende rechten, viel toe aan de Stad, nadat de Noordelijke Nederlanden zich van Spanje en het katholicisme hadden losgemaakt; een ander deel aan boeren en vooral aan de hoofdelingen, de jonkers van de Ommelanden. De Stad was al sinds het einde van de middeleeuwen eigenaresse van het Oldambt en de Oldambster venen. En in de loop van de zeventiende en achttiende eeuw zou de Stad er met listige en soms harde koopmansgeest in slagen bezit te nemen van bijna heel Oost-Groningen. De heerlijkheid Westerwolde werd gewoon gekocht. De bisschop van Munster verkocht de heerlijkheid in 1617 aan de Amsterdamse koopman Wilem van den Hove voor f 125.000, die het twee jaar later overdeed aan de Stad voor f 140.300. Voor de Stad lag het belang van Westerwolde vooral in de rechten op de venen en de verbinding naar Lingen en Munster in Duitsland.

De Stad trad hardhandig op tegen diegenen die dwars lagen. Dat ondervond het Oldambt toen het zich in 1643 met tweehonderd man eigen troepen probeerde los te maken van de Stad. Dat ondervond Oesebrand Jo-

doende de stichter van Oude Pekela) en voerde de turf via de Pekel Aa naar de Dollard en dus buiten de Stad om af. De veenderij, Pekelder Compagnie geheten, floreerde geruime tijd; de turf vond in de Noordduitse steden gretig aftrek. Een moeilijkheid in deze wildernis was en bleef lange tijd de afbakening van de grenzen. Zo verhaalt de overlevering van een gevecht van boeren uit Meeden die met hooivorken en dorsvlegels en schoppen de arbeiders van Clock te lijf gingen, die zich volgens de Meedeners vergrepen aan veen dat eigendom was van Meeden. Clock overwon. De volgende ochtend moesten de vrouwen van Meeden persoonlijk bij Clock smeken om hun mannen, gevangengenomen door Clock, weer vrij te krijgen.

Intussen had de Stad als groot-ondernemer het veenterrein betreden. In de vorm van de kolonisatie en kanalisatie, met als letterlijk uitgangspunt: de Stad. Eerst in het eigen Gorecht (de gesecculariseerde venen van het klooster Essen), de kleine veenkolonie Kropswolde ontstond bij het Zuidlaardermeer; er werd een kanaal gegraven dat het Duivelsmeer (of Sappemeer drooglegde en de Stad kocht de veenderijen van de Utrechtse Compagnie aldaar. Vijf Utrechtse heren, onder wie de burgemeester van Rheenen (waarom deze compagnie ook wel Rheense Compagnie heette) hadden hier in 1604 enige venen gepacht, maar de kapitaalsbehoefte van zulk een werk onderschatten en waren failliet gegaan. „Sy conden de warcken niet langer rissen”, vermeldt de Stadsrekening.

Meer venen in de omgeving kwamen in het bezit van de Stad, zodat haar veengebied zich ging uitstrekken van Foxhol tot Muntendam en de Drentse grens. Met spoed zette men zich aan het graven van een kanaal door het Oldambt, dat in 1628 tot aan Zuidbroek reikte - het eerste stuk van het latere Winschoterdiep. Op 26 mei van dat jaar zag een grote menigte - wel duizenden mensen, wil het verhaal - het eerste turfschip door het nieuwe kanaal richting Stad varen. Van datzelfde jaar 1628 dateert een uitvoerige lijst „Conditien”, waarin de Stad gedetailleerde voorwaarden oplegde aan de pachters van haar veengronden: afstanden tussen de wijken, het tempo van vervening, hoeveel turf voor de Stad bestemd was (een vierde deel!), en misschien het meest belangrijke van alles: hoe de pachter na de verveening de dalgrond moest „toemaken”,

dat wil zeggen bewerken om er goede landbouwgrond aan over te houden. Een systematische aanpak die zou zorgen voor internationale bekendheid van de Groningse vervening.

Deze actieve grondpolitiek van de Stad was niet alleen profijtelijk uit een oogpunt van kapitaalsbelegging, maar was er ook op gericht al het turftransport door de Stad te leiden. Zo kon de Stad verlaatsgelden en accijnzen heffen voor elk turfschip dat langs kwam en kon het stedelijk „schutenschuversgilde” (opgericht in 1403) de turfvaart min of mer monopoliseren. Een deel van de turf ging naar de kalkbranderijen en steen- en pannbakkerijen in de eigen provincie, naar de bierbrouwerijen en andere ambachtelijkheden in de Stad; deels ging de turf naar de Hollandse steden; en belangrijk als afnemers waren, vooral na de Dertigjarige Oorlog, steden als Hamburg en Bremen in Noord-Duitsland. De schuiten keerden niet leeg terug naar de veenkoloniën, maar namen als retourvracht stadsvuil van de Stad mee dat diende tot bemesting van de afgeveende dalgrond; onderdeel van de „Conditien”. Eerst kregen de pachters de „stratendrek” gratis, later tegen betaling; Hoogezand en Zuidbroek werden centra van mestverkopingen.

De verpachting van stadsgronden had de unieke vorm van „Stadsmeierrechten met „huurcerters”, een rechtsvorm die sterk lijkt op de allang in Groningen bekende „beklemming”: met langlopende en erfelijke rechten voor de pachters, lage lasten, 25 jaar vrij van grondbelasting. Dit bijzondere systeem heeft het eeuwenlang uitgehouden, tot de jaren zeventig van onze eeuw, en heeft geleid tot veel juridische kwesties. De Stad heeft er financieel zeer lang zeer wel bij gevaren.

DE GEHATE STAD

Niet lang na de aankoop van de Utrechtse Compagnie wist de Stad zich ook meester te maken van de Pekelder Compagnie van Clock (ook wel Friese Compagnie genoemd). Volgens sommige geschiedschrijvers verbood de Stad - die inmiddels haar invloed aanzienlijk had uitgebreid - doodgewoenerd de afvoer van turf uit De Pekel. Clock raakte in financiële moeilijkheden, moest geld lenen.. van de Stad, verkocht een deel van zijn veen-

bezit aan de Stad, raakte ellende en ging in 1656 dood. De Stad werd eigenaar van de Pekelder Compagnie. „Nader, dat de mannen, die eerder zagen optreden in de stad?” vroeg later Top af. Ook bij Muntendam venen gekocht, en in de stadsbestuur daar begrepen kanaal voor de afvoer van Zuidbroek naar de Stad. De houding met de Oldambt slecht geworden, dat de overgingen tot sabotage werden vernield, dijen de stedelijke drost werd van Heeren van de Ommelanden nog langer te verlaten Stad. Zelfs bemiddeld pensionaris Johan de Witt tot beëindiging van de af van verdere kolonisatie volgende stadloze tijdparticuliere speculanten (compagnieën) de kansen Friezen begon in 1647 van Borgercompagnie. Trip ging het jaar daarna met de vervening van de Weer een jaar lang groep Ommelander Heeren van het kerspel Meemeland Compagnie. Ommelanderwijk graven gens een dam op de plaats naal zou moeten uitkoken kelder Diep, zodat de buiten de Stad om kon (Pas in 1820 werd de dam

De Ommelander Compagnie de het Ommelander Heeren vergaderden, een centrum van Veendam met het hotel-café en burgzaal Veenlust. Veendam, dat eerst Muntendam heette. Als Veendam en het aandervank geldt Adriaan merkelijk man over wie de ronde hebben gedaan smidszoon uit de stad in 1647 met enkele andere deel van de Muntendam kocht en de Muntendam pagnie oprichtte. Hoe benodigde kapitaal kwamen den een geheim; reden niet uitgesloten is dat stroman van de Stad - eerste keer zijn dat de van bediende om provo

Boeren uit Meeden gingen de arbeiders van Clock te lijf met hooivorken en dorsvlegels



uit 1892

oet van de stad

de Stad, raakte dieper in de
ging in 1656 als schuldenaar
Stad werd eigenaresse van de
Compagnie. „Was het won-
le mannen, die wij zoo wak-
optreden in deze veenstreek,
in haat kosterden tegen de
roeg later Top zich retorisch
ij Muntendam had de Stad
ocht, en in 1637 wilde het
uur daar beginnen met een
oor de afvoer van turf via
oor de Stad Muntendam

den. Het contract dat Adriaan Geerts
met de eigenaar van het kerspel Zuid-
broek (onder leiding van Pastor Hen-
ricus Siso) sloot, was naar het voor-
beeld van de „Conditien” die de Stad
oplegde aan haar pachters.

Adriaan Geerts eigende zich de ach-
ternaam „Wildervanck” toe, maar
werd ook genoemd: Adriaan Geerts
Paap, vanwege zijn grote vroomheid;
een bijnaam waar hij trots op was, hij
staat ermee in de stukken vermeld.

de Stadt zoude weezen..” In 1765 viel
het besluit tot het graven van het
Stads-Kanaal. Tweeëntwintig jaar la-
ter werden voor rekening van de Stad
twaalf huisjes gebouwd (kosten:
f 4780) op een plek langs het kanaal
dat we nu kennen als hét voorbeeld
van een veenkolonie: Stadskanaal. Als
het even tegenzit met de stoplichten
rijd je met je auto zo een half uur li-
niaalrecht langs een kanaal met aan
weerszijden huizen, en je bent Stads-
koning met zijn

mengelmoesje” van Polen, zigeuners,
Hannoveranen, Friezen, gevluchte jo-
den, Groningers en andere turfgravers,
scheepsjagers, kanaalgravers en hand-
werklieden, waren ze zo uitzonderlijk
lastig en onredelijk en om het minste
of geringste stakingsbereid, meende de
directeur. Het was een van de eerste
echte industriegebieden van ons land;
mede dank zij de stringente voorwaar-
den die de stad Groningen als groot-
vervener aan de ontginning van haar
koloniën had gesteld: een rationele in-
richting met een efficiënt net van wa-
terwegen, dwingende voorschriften
voor de bemesting van de afgeveende
dalgronden, en een beleid van uitgifte
van het ontgonnen land dat het boeren
mogelijk maakte redelijk grote land-
bouwbedrijven te stichten in de veen-
koloniën.

In 1863 stonden er in Veendam 166
zeeschepen geregistreerd, in De Pekel

ad, raakte dieper in de in 1656 als schuldenaar werd eigenaresse van de agnie. „Was het won- nnen, die wij zoo wak- den in deze veenstreek, at kosterden tegen de ater Top zich retorisch antendam had de Stad en in 1637 wilde het ar beginnen met een e afvoer van turf via r de Stad. Maar de ver- de Oldambsters was zo n, dat de laatsten zelfs sabotage. Verlaten wer- lijken doorgestoken, de t werd weggejaagd. De de Ommelanden wei- ger te vergaderen in de emiddeling door raad- den van de Witt leidde niet g van de vijandelijkhe- dag toen voorlopig maar kolonisatie. In het nu zo tijperk grepen par- ulanten (verenigd in de kans. Een groep in 1647 met de aanleg mpagnie. De vervener jaar daarop aanvangen ening van Tripscom- een jaar later kocht een nder Heeren (sic) venen pel Meeden: de Om- mpagnie. Ze lieten de ijk graven - met overi- op de plaats waar dit ka- nen uitkomen in het Pe- odad de turfafvoer niet id om kon plaatsvinden. erd de dam opgeruimd). nder Compagnie bouw- elander Huis, waar de lerden, en waar nu het Veendam te vinden is el-café en de schouw- enlust. Zo ontstond at eerst Boven-Mun- te. Als stichter van het aangrenzende Wil- Adriaan Geerts, een op- over wie grote verhalen en gedaan. Hij was een e stad Groningen, die nkele anderen een groot Muntendammer venen Muntendammer Com- tte. Hoe Geert aan het itaal kwam is tot op he- im; reden waarom het en is dat hij optrad als e Stad - het zou niet de n dat de Stad zich hier- om provocatie te vermij-

den. Het contract dat Adriaan Geerts met de eigenaar van het kerspel Zuidbroek (onder leiding van Pastor Henricus Siso) sloot, was naar het voorbeeld van de „Conditien” die de Stad oplegde aan haar pachters.

Adriaan Geerts eigde zich de achternaam „Wildervanck” toe, maar werd ook genoemd: Adriaan Geerts Paap, vanwege zijn grote vroomheid; een bijnaam waar hij trots op was, hij staat er mee in de stukken vermeld. Adriaan Geerts is een beroemde man geworden in de veenkoloniën. Niet het minst daaraan bijgedragen heeft zijn gevecht met de Drenten. De aanleiding was een grenskwestie: het „eeuwige” conflict tussen Groningers en Drenten waar precies de grens liep in dat grenzeloze hoogveengebied. Daarom hadden in 1615 in opdracht van stadhouder graaf Willem Lodewijk twee landmeters een grens afgebakend (met behulp van vuren in de nacht), die sindsdien naar een van hen de Semslinie heette. En nu naderde die Adriaan Geerts Wildervanck met zijn kanaal provocerend dicht die grens met Drenthe, vonden de Drentse eigenaren van de Oostermoerse venen. Op een augustusdag in 1654 vond er een aanval plaats op de werken van de Paap met vorken, schoppen en stokken. Volgens de ene lezing namen de Drenten Adriaan Geerts zelfs gevangen en sloten hem op onder de toren van Rolde, toen de hoofdstad van Drenthe. De andere versie van de veldslag in het veen wil dat Adriaan Geerts met zijn mannen, „van wie sommigen nog met de Prins van Oranje tegen de Spanjaarden hadden gevochten”, de Drenten een smadelijke nederlaag bezorgde.

De Paap was helemaal niet van plan zijn kanaal door te trekken tot aan de Hunze op Drents gebied; hij wilde een kanaal dwars door het veen in zuidoostelijke richting tot aan Munster in Duitsland. Twee jaar na de slag met de Drenten vroeg hij daarvoor financiële hulp van de Stad. Adriaan Geerts verlangde voor zichzelf een kwart van de opbrengst van de profijtelijke onderneming. De Stad nam het plan in studie... om het ruim honderd jaar later zelf in uitvoering te nemen: de aanleg van het Stadskanaal. Adriaan Geerts stierf in 1661 en werd bijgezet in de door hem gestichte kerk van Wildervanck. Zijn graf is spoorloos verdwenen. Wat rest is een nieuwe steen in de oostelijke gevel van de Wildervancker kerk en een grafschrift dat eindigt met: „De naam van Wildervanck blijft eeuwig in het veen”.

HET STADS-KANAAL

De Stad hield zich rustig maar niet stil. Via stromannen kocht het stadsbestuur bepaalde complexen veen en bereidde zo in het geheim het grote plan voor: in één klap het grote, zuidelijke veengebied ontsluiten met een kanaal, zodat de Stad daarvan het onbetwiste vervoersmonopolie zou krijgen, en - met het oog op een nog wat verder liggende toekomst - alvast een vinger in de pap van de Oostdrentse verveningen. In 1761 gaven de Burgemeesters van de Stad opdracht tot een onderzoek: „of 't niet zeer interessant voor den bloey en commercie van

de Stadt zoude weezen...” In 1765 viel het besluit tot het graven van het Stads-Kanaal. Tweeëntwintig jaar later werden voor rekening van de Stad twaalf huisjes gebouwd (kosten: f 4780) op een plek langs het kanaal dat we nu kennen als het voorbeeld van een veenkolonie: Stadskanaal. Als het even tegenzit met de stoplichten rijd je met je auto zo een half uur liniaalrecht langs een kanaal met aan weerszijden huizen, en je bent Stadskanaal nog niet uit!

Het Stadskanaal werd evenwijdig aan de Semslinie gegraven, op precies 335 meter afstand daarvan. En weer protesteerden de Drenten. Zij vonden dat de grens anders liep en ze zagen met lede ogen hoe de Stad voorbereidingen trof om loodrecht op het Stadskanaal dwarskanalen (monden) te graven tot diep in de Drentse venen langs de Hondsrug. In het noordelijke deel van deze Oostermoerse venen vond al heel lang vervinging op niet al te grote schaal plaats, waarbij de turf over het riviertje De Hunze (of Oostermoerse Vaart) werd afgevoerd; en dat riviertje liep naar de stad Groningen. De Stad had geen enkel belang bij concurrentie van de Drentse turf en hief daarom een zware tolheffing op het transport over haar territorium. Volgens Kniphorst (in: Geschiedkundig overzicht van de verveningen in Drenthe) bedroeg die heffing drie gulden per dagwerk turf, dertig procent van de verkoopwaarde. De schutsluis met de tolheffing heette dan ook veelzeggend: Vlooiennest. Na langdurig getwist greep de nog maar pas regerende koning Willem I in met een Koninklijk Besluit dat leidde tot het Convenant van 1817, het zogenaamde contract van koninklijke bloede. Hierin werden tussen de Stad en de Drentse marken definitief de grensloop, de eigendommen en de afvoer van turf plus de tarieven daarvan geregeld.

De Stad groef haar kanaal door tot in het uiterste puntje (Ter Apel, 1856) van de provincie, waar het later aansluiting kreeg op het kanalenstelsel van Zuidoost-Drenthe en van het aangrenzende Duitse veengebied. Van „veenexploitante” was de Stad „kanalenexploitante” geworden - een typering van prof. dr. H.J. Keuning, die op de Groninger veenkoloniën promoveerde. De Stad beheerste het turfvervoer en de passagegelden die dat opleverde, gevolgd door het transport van de agrarische produkten van de veenkoloniale industrieën (aardappelmeel, storkarton); maar een nog belangrijker gevolg voor de Stad was dat zij „door de aanleg van de kanalen „koopmanschap” der welvarende plaatsen, die in de veenkoloniën - men kon nu eerder spreken van landbouwkoloniën - ontstonden, op zich had gericht” (Historie van Groningen Stad en Land).

Oost-Groningen heeft zijn roemruchte naam niet rechtstreeks te danken aan zijn verveningsgeschiedenis, maar aan wat erop volgde: de veenkoloniale industrie. Ik herinner me van omstreeks 1975 een directeur van een storkartonfabriek in Oude Pekela tijdens een arbeidsconflict met zijn personeel. Omdat de bevolking van De Pekel was voortgekomen uit „een

echte industriëlegebieden van ons land”, mede dank zij de stringente voorwaarden die de stad Groningen als grootvervener aan de ontginning van haar koloniën had gesteld: een nationale inrichting met een efficiënt net van waterwegen, dwingende voorschriften voor de bemesting van de afgeveende dalgronden, en een beleid van uitgifte van het ontgonnen land dat het boeren mogelijk maakte redelijk grote landbouwbedrijven te stichten in de veenkoloniën.

In 1863 stonden er in Veendam 166 zeeschepen geregistreerd, in De Pekel 163, in Wildervanck 90. Na Rotterdam Groningen en Amsterdam was Gas selternijveen de grootste thuishaven van Nederland, dat wil zeggen wat aantal schepen betreft. Allemaal een gevolg van de omvangrijke turfvaart. Al in 1798 bereikte - volgens de overlevering - de eerste veenkoloniale kof Sint Petersburg om er turf af te leveren en Russische produkten weg te halen.

Tientallen werfjes en werven verzezen langs de veenkoloniale kanalen. De coaster is hier geboren. Veendam herbergde een zeevaartschool en een kantoor van Lloyds Register of Shipping. Maar de houten schepen werden van ijzer, de stoommachine drong op en de Oostgroninger kanalen bleken te smal voor de in omvang groeiende schepen, zodat een deel van de veenkoloniale scheepsbouw (met toeleverende industrieën als zeilmakerijen, touwslagerijen en dergelijke) ten onder ging. Wat bleef zijn de werven bij Hoogezand langs het Winschoter diep, die kustvaarders en speciale schepen bouwen. De omstandigheden waren gedurende enkele tientallen jaren zo gunstig in Oost-Groningen dat men van het gebied een grootse industriële toekomst kon verwachten: veel kapitaal om te investeren (verveners, kapiteins en reders), een overmaat aan goedkope en laaggeschoolde arbeidskrachten, goede aan- en afvoerwegen (de kanalen), voldoende energie (de turf), goed bedrijfswater (vooral van de Drentse Hondsrug), een groot reservoir voor lozing van het afvalwater, en grondstoffen onder handbereik (aardappelen en stro van de dalgronden). In Nieuw-Buinen floreerde een kleine honderd jaar de glasindustrie, dank zij de aanwezigheid van zand en turf.

In 1841 bouwde W.A. Scholten in Foxhol (bij Hoogezand) de eerste aardappelmeelfabriek. In 1869 stichtte Hooites Beukema de eerste storkartonfabriek. In 1872 schreef de Maatschappij voor Nijverheid en Handel een prijsvraag uit voor de oplossing van het stankprobleem der veenkoloniale wateren. Omstreeks 1910 draaiden er in Oost-Groningen tweeëntwintig coöperatieve en zeventien particuliere aardappelmeelfabrieken. „De aardappel is de kerk waarop de veenkoloniën drijven” is tot op de dag van vandaag een werkelijkheid van Oost-Groningen. En als het dus slecht gaat met Avebe, 's werelds grootste aardappelzetmeelconcern, gaat het slecht met Oost-Groningen.

„Het bruine goud, kroniek van de turfgravers in Nederland”, Sietse van der Hoek. Uitgeverij Elsevier, Amsterdam/Brussel. Prijs f.39,90.