

STUKKEN

betreffende de verbinding van de

DRENTSCHE KANALEN

onderling, en met

DE EEMS.

ASSEN,
WILLINGE GRATAMA,
1872.





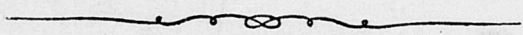
*Van het Hoofd- en
de Oorkundige en
veldsche Kansen van*
STUKKEN *W. Gratama*

betreffende de verbinding van de

DRENTSCHE KANALEN

onderling, en met

DE EEMS.



ASSEN,
WILLINGE GRATAMA,
1872.



INLEIDING.

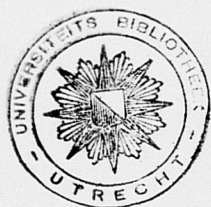
Nadat de heer Minister van Binnenlandsche Zaken, bij besluit van 11 Mei 1870, goedgevonden had om, nopens de verbinding der Drentsche Kanalen onderling en met de Eems, het gevoelen van belanghebbenden te vernemen, werden gemagtigden uit hun midden, onder voorzitterschap van den Hoofd-Ingenieur, daartoe tot eene Commissie vereenigd.

Die Commissie bragt haar verslag uit onder dagteekening van 17 October 1871.

Bij brief van 11 Mei 1872 deelden Gedeputeerde Staten aan de Commissie mede, zoowel het geleidend schrijven, waarmede dat College het verslag der Commissie aan den heer Minister had overgelegd, als de beschikking die de heer Minister had genomen.

De Commissie heeft op een en ander bij brief van 1 Junij 1872 geantwoord.

Van al de bedoelde stukken wordt hierachter een af-druk gegeven.



MINISTERIE
VAN
BINNENLANDSCHE ZAKEN.

's GRAVENHAGE den 11 Mei 1870.

N°. 164.

3^e AFDEELING.

WATERSTAAT.

Ik nam kennis van Uw schrijven van 2 Februarij j.l., n°. 1, en van de daarbij overgelegde stukken, betreffende het ontwerp tot verbinding van de *Drentsche kanalen* met de *Eems*.

Het is mij daaruit gebleken, dat het door de Internationale Commissie voorloopig aangenomen plan noch bij de door U geraadpleegde belanghebbenden, noch bij Uw Collegie bijval heeft gevonden, en dat van die zijde op geene bijdrage voor de uitvoering valt te rekenen. Bij de toezending der stukken, met zijne missive van 18 Maart 1867, n°. 176, merkte mijn Ambtsvoorganger op, dat de vraag of en in hoeverre aan de voorgenomene kanaalverbinding uitvoering zou worden gegeven, in de eerste plaats afhankelijk was van den bijval, dien de zaak bij de regtstreeks belanghebbenden zou vinden, en van hunne bereidwilligheid, om in ruime mate in de vereischte kosten te dragen. Nu het plan bijna algemeen wordt afge-

Aan

Heeren Gedeputeerde Staten van
Drenthe.

keurd, schijnt dan ook van de uitvoering verder geen sprake te kunnen zijn, en zou de Regering de zaak als afgedaan kunnen beschouwen, en, overeenkomstig Uw voorstel, afwachten wat de belanghebbenden mettertijd doen zullen.

Intusschen ben ik bereid, naar aanleiding van het door den Hoofd-Ingenieur geopperde denkbeeld, de zaak aan een nader onderzoek te onderwerpen. De Hoofd-Ingenieur geeft in overweging, daartoe eene Commissie te benoemen, bestaande uit vertegenwoordigers van de *Drentsche Kanaalmaatschappij*, van de *Drentsche Veen- en Mid-den-Kanaalmaatschappij*, van de Markgenooten van *Noord- en Zuid-Barge*, en van de Commissie belast met de belangen van het *Westerveen*.

Uw Collegie acht het wenschelijk, dat ook een vertegenwoordiger der Compasuum-eigenaren in die Commissie zitting hebbe. Haar zou dan de taak zijn opgedragen een voorstel te doen tot onderlinge verbinding der genoemde kanalen, in verband met de verlenging naar de *Eems*, bepaaldelijk wat betreft de rigting en de peilen der kanaalpanden.

Tegen dit voorstel heb ik geene bedenking. Ik heb mitsdien de eer Uw Collegie te verzoeken, zoodanige Commissie, onder voorzitterschap van den Hoofd-Ingenieur, in het leven te roepen, en tot bijwoning daarvan uit te noodigen vertegenwoordigers der Maatschappijen en Collegiën, die, naar Uw oordeel, bij de zaak belang hebben.

Ik zal vervolgens de voorstellen dier Commissie, vergezeld van uwe beschouwingen, tegemoet zien. Ik moet evenwel opmerken, dat alle verder overleg overbodig is, wanneer niet de zekerheid wordt verkregen, dat de belanghebbenden, waaronder ook natuurlijk de provincie is

te rangschikken , bereid zijn het overgroote deel der kosten ,
 zoo als die dan door de Commissie nader zijn te ramen ,
 voor hunne rekening te nemen.

Uw Collegie gelieve hiervan aan den Hoofd-Ingenieur
 mededeeling te doen.

De Minister van Binnenlandsche Zaken ,
 FOCK.



Heer

Hoogeveen den 17 October 1871.

Bij besluit van 11 Mei 1870, no. 164, 3e afdeeling, vond de heer Minister van Binnenlandsche Zaken goed dat aan eene Commissie, onder voorzitting van den Hoofdingenieur van den Waterstaat, worde opgedragen om een voorstel te doen tot onderlinge verbinding van de Hoogeveensche vaart en van het Oranjekanaal, in verband met eene verlenging naar de Eems, bepaaldelijk wat betreft de rigting en de peilen der kanaalpanden.

De heer Minister, Uwe Vergadering verzoekende, om tot deelneming aan die Commissie uit te noodigen tegenwoordigers der Maatschappijen en Collegiën, die, naar Uw oordeel, bij de zaak belang hebben, merkte daarbij op, dat alle verdere overleg overbodig is, wanneer niet de zekerheid wordt verkregen, dat de belanghebbenden, waaronder ook natuurlijk de provincie is te rangschikken, bereid zijn, het overgroote deel der kosten, zooals die dan door de commissie nader zijn te ramen, voor hunne rekening te nemen.

Uwe Vergadering deelde, bij schrijven van 22 Junij 1870, no. 76, mede, dat tot leden van de bedoelde Commissie zijn benoemd :

Aan

Heeren Gedeputeerde Staten der provincie

Drenthe.

- a. Van wege het bestuur der Drentsche Kanaalmaatschappij: de heer *H. L. van der Lelij*, Directeur dier Maatschappij te Hoogeveen.
- b. Van wege het bestuur der Drentsche Veen-en Midden-Kanaalmaatschappij: de heer *J. Lokker*, hoofd-opzigter der Maatschappij te Emmen.
- c. Van wege het Veenschap „Barger Westerveen”: de heer *J. Rigterink*, lid der Provinciale Staten van Drenthe te Oosterhesselen.
- d. Van wege het bestuur van het Oostelijk gedeelte der Marke van Noord- en Zuid-Barge: de heer *H. S. Gratama*, grondeigenaar te Assen, en
- e. Van wege de eigenaren van het Compascuum van Noord- en Zuid-Barge: Jhr. Mr. *A. W. van Holthe tot Echten*, advocaat en notaris te Assen.

Alvorens den uitslag van hare beraadslagingen mede te deelen, meent de Commissie Uwe Vergadering te moeten verzoeken, om aan den heer Minister van Binnenlandsche Zaken haren dank te betuigen, dat Zijne Excellentie op nieuw wel de gewenschte gelegenheid heeft willen geven, om, door mondeling overleg tusschen de verschillende belanghebbenden, deze kanaalzaak, belangrijk voor het algemeen en voor de provincie Drenthe in het bijzonder, tot eene oplossing te brengen.

De taak, welke aan de Commissie is opgedragen, bepaalt zich, zoo als reeds gemeld is, tot het volgende:

- 1°. Om een voorstel te doen tot onderlinge verbinding van het Oranjekanaal — het kanaal der Drentsche Veen- en Midden-Kanaalmaatschappij — en de Hoogeveensche vaart — het kanaal der Drentsche Ka-

naalmaatschappij — in verband met eene verlenging naar de Eems, bepaaldelijk wat betreft de rigting en de peilen der kanaalpanden.

- 2°. Eene raming van kosten op te maken, en
- 3°. Op te geven welk deel van die kosten de belanghebbenden, waaronder ook de provincie gerekend wordt te behooren, voor hunne rekening nemen.

Na aandachtige overweging in verschillende bijeenkomsten — die, door de onderscheidene bezigheden der leden, elkander niet zoo spoedig konden opvolgen als de Commissie wel gewenscht had — zoo van elk dezer punten onderling als in verband met elkander, kan zij thans Uwe Vergadering, als uitslag van die overwegingen, het volgende mededeelen, onder verwijzing naar bijgaande calque van dit deel van onzen veenbodem, welks belangrijkheid, als bron voor industriële welvaart, het best blijkt uit het feit, dat thans reeds niet minder dan *vijf* scheepvaartkanalen, namelijk: het Groninger-Stadskanaal, het Oranjekanaal, de Hoogeveensche vaart, de Lutter-hoofdwijk en het Coevordensche kanaal, daarheen wijzen.

Ad I^m. De Commissie neemt de vrijheid, dit eerste punt in tweeën te splitsen, namelijk:

- a. de verbinding der genoemde drechtsche kanalen onderling, en
- b. de vereeniging van de verbonden kanalen met de Eems.

Aanvankelijk was er, ten opzichte van het eerste deel van dit punt, eene meerderheid en eene minderheid, doch, zoo als hieronder zal blijken, is men later tot eenstemmigheid gekomen.

De meerderheid was namelijk van meening, dat de

beste wijze van verbinding der beide drechtsche kanalen is: *het verlengen van de Hoogeveensche vaart volgens CVV'RW', en van het Oranjekanaal volgens NHV.*

Met het oog op de gewaterpaste ligging der gronden zou het kanaal, na de verveening, een peil moeten hebben van 16 meter boven A.P., doch om, bij eenige daling van den waterspiegel, niet dadelijk de scheepvaart belemmerd te zien, acht men het van het hoogste belang, dat de normale diepte van dit kanaalpand of verdeelpunt niet 2 meter, zooals op het tegenwoordige bovenpand van de Hoogeveensche vaart is aangenomen, maar op 2,5 meter worde gesteld, opdat, zoo men teleurgesteld wordt in de waterhoudendheid van dit bovenpand, het water des noods 0,50 meter onder peil kan staan, en men dan toch nog met vollen last dat bovenpand kan bevaren. De breedte op den waterspiegel wordt dan 13 meter.

Het kanaal NHV dient, mede met het oog op de ligging der veenen, even als het kanaal van N noord-westwaarts tot sluis 4 van het Oranjekanaal, dat thans een peil heeft van 18,23 M. + A.P., een peil te bekomen van 17 M. + A.P., waartoe sluis 4 naar Q, bezijden het kanaal, verplaatst moet worden. Bij V komt derhalve een sluis in het verlengde Oranjekanaal, welke afschut van het peil van 17 M. op dat van 15,50 à 16 M. + A.P., terwijl een stoomtuig wordt geplaatst om het verbruikte schutwater weder op het Oranjekanaal terug te voeren. Komt echter het hieronder aangestipt ontwerp tot algemeene voeding der drechtsche kanalen tot uitvoering, dan kan dit stoomtuig achterwege blijven.

Als redenen voor deze meening voerde de meerderheid het volgende aan :

1°. dat men, door het volgen van de lijn CVV' — zijn-

de C het punt, gelegen op 6400 M. van de grens der gemeenten Sleen en Emmen, tot waar, in-gevolge ministeriëel schrijven van 27 November 1864, no. 9, 3de afdeeling, de verlenging der Hoogeveensche vaart is toegelaten — het spoedigst en, wat de doorsnijding van den Hondsrug betreft, langs den kortsten weg, de voor de verveening het meest geschikte veenen, groot 4000 hectaren, van de beste hoedanigheid bereikt, die tevens, met het oog op den ondergrond, geen hooger peil dan 15,50 tot 16 M. + A.P. toelaten. Het plan van veenaanleg voorziet overigens in de toekomstige kanalisatie, zoowel van het noordelijke als van het zuidelijke deel der marke. Daarbij is het oog gehouden op den regel, dat het hoofdkanaal niet door de hoogste, maar zooveel mogelijk door de laagste gronden moet worden gelegd, en dat, bij het stichten van veenkoloniën, vooral een te hoog peil moet worden vermeden;

- 2°. dat die lijn CVV' de voordeeligste is voor de aansluiting van het Oranjekanaal, en de lijn V'RW' voor den verderen aanleg van het Compascuumkanaal en de verbinding met Pruissen. Deze lijn voldoet aan de ons voorgelegde vraag om een hoofdkanaal tot verbinding met Pruissen voor te stellen, welke vraag niet beantwoord wordt, indien het ontwerp werd gevolgd der minderheid, die van R tot W' slechts een hoofdwijk wil maken, wier aanleg dus niet zoo tijdig is verzekerd als die van een hoofdkanaal. Overigens meent men de door de minderheid voorgestane lijnen ROS en VT, als buiten de opdracht liggende, met stilzwijgen te kunnen voorbijgaan;

- 3°. dat het verlengde van de lijn V'RW' de Pruisische veenen ontmoet waar deze het voordeeligste zijn ter ontginning, en op dit oogenblik in droogere toestand verkeeren dan meer zuidelijk.

De minderheid, bestaande uit den gemagtigde van de Drentsche Veen- en Midden-Kanaalmaatschappij, vreest dat, komt het kanaal CVV'RW' tot stand, de scheepvaart den 19 kilometers korteren weg (*) langs de Hoogeveensche vaart zal kiezen, om langs Zwartsluis in zee te komen, boven den weg langs het Oranjekanaal en de Drentsche Hoofdvaart, welk langer traject, door de water-tollen op die Hoofdvaart, betrekkelijk nog iets duurder is. De minderheid meent alzoo, dat het bestaan van het kanaal CVV'RW' de inkomsten van het Oranjekanaal belangrijk zal schaden, welk nadeel dat kanaal, naar de meening der minderheid, niet zou lijden, *indien aan het verbindingskanaal de rigting CVV'ROS, en aan de verlenging van het Oranjekanaal de strekking NHVT werd gegeven.*

Het peil van CVV'ROS zou, even als boven, 15,50 à 16 M. + A.P. zijn, terwijl dat van NHVT 17 M. + A.P. zou wezen, en de verplaatsing van sluis 4 van het Oranjekanaal naar Q zou blijven zoo als boven is opgegeven. Maar bij V zouden dan twee schutsluizen — hetzij beide op het Oranjekanaal, hetzij beide op de Hoogeveensche vaart — gevorderd worden, om de ongelijke

(*) Van het vereenigingspunt V langs het Oranjekanaal en de Drentsche Hoofdvaart tot aan de Kaap van het Meppeler diep is ongeveer 77-100 M.

Van dat punt V langs de Hoogeveensche vaart tot hetzelfde punt van het Meppeler diep is nagenoeg 58-100 „

Verskil 19-000 M.

peilen van die zich aldaar kruisende kanalen af te scheiden, doch slechts één stoomtuig, om het verbruikte schutwater op het Oranjekanaal terug te voeren. Dit stoomtuig is echter onnoodig, zoo het later aan te stippen ontwerp tot voeding der drechtsche kanalen wordt verwezenlijkt.

De voordeelen, waardoor deze verlenging zich onderscheidt, zijn, volgens de minderheid:

- 1°. dat zoowel de zuidelijke als de noordelijke veenen der marke van Noord- en Zuid-Barge op eene meer geschikte wijze en peil worden gekanaliseerd, en uit de kanalen gaande hoofdwijken RW' en TU bekwame gelegenheid verschaffen tot den afvoer van de veenen van het Compascuum, terwijl eene gewenschte verbinding met Pruisen niet bemmerd wordt.

De door de meerderheid voorgestane kanaalrigting zou in hoofdzaak alléén het noorderdeel van de Barger Marke en van het Compascuum in het genot van een hoofdkanaal stellen;

- 2°. men verkrijgt een kanaal door het hart der veenen, dat tevens noordwaarts door het Smeulveen kan worden verlengd tot in de veenmarke van Emmen en Westenesch, en dat, door de veenen van Roswinkel en Weerdinge, in verbinding kan komen met het Stadskanaal. Deze verlenging, die van zeer groot en algemeen belang moet geacht worden, kan, zoo het ontwerp der meerderheid doorgaat, niet zoo doeltreffend en altijd eenige jaren later tot stand komen;
- 3°. indien het ontwerp der meerderheid wordt gevolgd, zouden ook de wederzijds van D gelegen

veenen op het voor CVV'RW' aangenomen peil van 15,50 à 16 M. + A.P. moeten worden afgevoerd. Vermits dit peil voor die veenen te laag is, en 17 M. + A.P. dient te wezen, zoo geeft het ontwerp der minderheid de gelegenheid, om ze op dat peil af te voeren, door namelijk van T af, oostwaarts op, een hoofdwijk TU aan te leggen.

Hoezeer de minderheid anders sterker op haar stuk zou blijven staan, vreest zij echter, zulks nu te doen, omdat zij daardoor de zoo gewigtige en reeds zoo lang hangende zaak van de onderlinge verbinding der drentsche kanalen welligt zou vertragen. Te meer is zij huiverig, dien weg te volgen, omdat het bezwaar, dat zij tegen het ontwerp der meerderheid heeft, zich eigenlijk voor haar oplost in eene geldkwestie, namelijk: derving van inkomsten, ontstaande door het afscheiden van de voor den afvoer op het Oranjekanaal geschikt liggende veenen, en welke derving, door elkander berekend, op ongeveer f1000.— per jaar is te ramen.

Met het oog op het tegenwoordige tijdperk waarin de zaak van de verbinding der drentsche kanalen verkeert, en de voldongen feiten waarvoor men staat, meent de minderheid dus te moeten verklaren: dat, zoo aan het Oranjekanaal eene jaarlijksche winstderving van f1000, of een daarmede gelijkstaand kapitaal in ééns, kon worden vergoed, zij zich neêrlegt bij de door de meerderheid voorgestane rigtingen CVV'RW en NHV.

De Commissie verheugt zich, dat, op deze wijze, een sedert jaren hangend geschilpunt, hetwelk de belanghebbers — zooals hieronder nader wordt aangetoond —

reeds zóóveel schade heeft veroorzaakt, tot een eind kan worden gebragt.

Nopens het tweede gedeelte van het eerste punt — de vereeniging van de drechtsche kanalen met de Eems — kan de Commissie, als haar *eenstemmig gevoelen*, mededeelen, dat het ontwerp der verbinding met de Eems, volgens CDEFG — zooals door de Internationale Commissie bij protocol van 24 Mei 1865 is bedoeld, en waarvan de ontwerpen door den toenmaligen Hoofdingenieur werden ingezonden bij brief van 8 October 1864, no. 1451 — af te keuren is, dewijl daarbij het oog niet is gehouden op de eischen der te verveenen gronden, noch wat de rigting des kanaals, noch wat het peil, noch wat de plaats der sluizen betreft, daargelaten, dat men, om waterverlies te vermijden, niet vrij in dat kanaal zou mogen inwijken, dat is, naar en in de veenen vaarten (wijken) graven, die in vrije gemeenschap met dat kanaal staan.

Welk handelsbelang zulk een internationaal kanaal voor de beide Rijken ook moge hebben, het is buiten kijf, dat de belangen der veen-exploitatie daarbij niet behoeven en ook niet moeten achterstaan.

Te oordeelen naar eene twaalfjarige ondervinding, opgedaan op het derde — een peil van 17 M. + A.P. hebbend — pand van het Oranjekanaal, is de Commissie — met het oog op de toezakking van welwater uit de nevensliggende gronden, de Hondsrug genaamd — van oordeel, dat, komt de door haar voorgestelde kanaalverbinding VV'RW' tot stand, in de eerste jaren althans een voldoende waterstand op de bovenpanden der aldus verbonden kanalen zal gevonden worden.

Bij meerdere uitbreiding der verveening kan de hoe-

veelheid water uit de Eems, welke de Internationale Commissie tot voeding van de Nederlandsche kanalen wilde afstaan, vermoedelijk voorzien in de dan ontstaande meerdere waterbehoefte.

Bij verderen voortgang der verveening, of indien de boven geuite gunstige verwachtingen teleurgesteld worden — waarvoor, wat de voeding uit de Eems betreft, zoo als nader zal blijken, thans eenige redenen bestaan — meent de Commissie, dat alléén eene kunstmatige voeding der drentsche kanalen, door wateropmaling uit het Meppeler diep, in een voldoende waterstand kan voorzien.

De Commissie is alzoo van oordeel, dat het, in elk geval, niet kan aangaan, om, zooals de toenmalige Hanoversche Commissarissen verlangden (protocol van 21 November 1866), voor het voedingswater uit de Eems 80 ten honderd te doen betalen van de kosten van aanleg van het op Pruissisch gebied gelegen verbindings- en voedingskanaal.

Ofschoon bij laatstgenoemd protocol eene belangrijke wijziging plaats vond in de bij het protocol van 25/27 Junij 1863 met algemeene trekken vastgestelde kanaalrigtingen — bijzonder wat betreft het voedingskanaal, dat veel langer werd — zoo blijkt niet, dat van Nederlandsche zijde eene begroting van kosten is gemaakt van het in 1866 besproken ontwerp, waarvan zelfs geene situatie-teekening voorhanden is. Vermoedelijk is het toen geborene verschil nopens de verdeeling van de aanlegkosten over de beide Rijken de oorzaak geweest, dat het ontwerp van 1866, hoezeer het jongste, is blijven rusten, en van Nederlandsche zijde niet nader is uitgewerkt.

Van de in 1863 door de Internationale Commissie beoogde kanaalwerken werd door den Hoofdingenieur van

den Waterstaat, bij brief van 30 Junij 1865, no. 1002, eene begrooting van kosten ingezonden, bedragende, wanneer men het te vergraven veen tot turf benuttigt:

voor het verbindingskanaal of hoofdkanaal DEFG, lang 15'200 M. f 779'082.—

en voor het voedingskanaal EIK, lang 6343 M., met de stuw in de Eems bij K, beneden de Hackengraben . . . „ 351'800.—

hetgeen gaf voor het totaal der kosten van de kanalen op Hannoversch gebied f 1'130'882.—

Volgens den brief van den genoemden Hoofdingenieur van 15 September 1865, no. 1422, bedragen de kosten van het gansche internationale verbindingskanaal ABCDEFG, van het einde der Hoo-geveensche vaart bij A af tot in de Eems bij Meppen bij G, lang 26'763 M., met inbegrip van het voedingskanaal EIK enz. en het zijkanaal BH, f 1'809'738.—

Door behoorlijke splitsing van deze som blijkt, dat de kosten van het hoofdkanaal ABCDEFG zijn berekend op f 1'445'749.—

en die van het voedings-

kanaal EIK „ 360'312.—

„ 1'706'061.—

zoodat de kosten van het deel van het verbindingskanaal ABCD, gelegen op Nederlandsch grondgebied, berekend waren

op „ 575'179.—

Overbrengen f 575'179.—

Overgebracht *f* 575·179.—

De toenmalige Hannoversche Commissarissen verlangden dus dat Nederland, behalve natuurlijk de laatstgenoemde som, bovendien nog zou betalen 80 % van de boven berekende *f* 1·130·882.—, zijnde „ 904·706.—

welk laatste bedrag alzoo eigenlijk moet worden beschouwd als vertegenwoordigende de waarde of het genot van het wisselvallige voedingswater uit de Eems.

Zoodat in dit geval Nederland een internationaal, doch niet aan de belangen der in Nederland te verveenen gronden voldoende, kanaal zou hebben bekomen tegen eene uitgave van „ 1·479·885.—

Ware het in meergenoemd protocol van 21 November 1866 gedane aanbod der Nederlandsche Commissarissen doorgegaan, namelijk dat Nederland 60 % der kosten van den kanaal-aanleg op Hannoversch gebied zou betalen, dan was de boven berekende som van *f* 575·179.— verhoogd met 60 % van *f* 1·130·882.—, gevende dan voor het genot van het min of meer onzekere voedingswater uit de Eems. „ 678·530.—

weshalve de bijdrage van Nederland in dat onvoldoend kanaal dan nog altijd had beloopt „ 1·253·709.—

Indien het in 1866 beoogde kanaal-ontwerp tot stand ware gekomen, dan zou de bijdrage van Nederland nog ettelijke tonnen gouds zijn gestegen, hetgeen ligtelijk na te gaan is uit eene vergelijking van het bovengestelde bedrag van $f 1.706.061$ — zijnde de totale geraamde kosten van den in 1863 bedoelden kanaal-aanleg — met de daarvoor in het protocol van 21 November 1866 „*salva revisione*” gestelde som van $2.300.000$ Thaler, of $f 4.048.000$.—.

Maar zelfs ook met het oog op de boven berekende cijfers, acht onze Commissie de toen ontworpen verbinding met de Hannoversche waterwegen onaannemelijk, omdat men meent dat, voor zoodanige som van nagenoeg 13 à 15 ton gouds, eene veel betere kanaalverbinding met eene — wat hier vooral weegt — immer voldoende watervoeding is te bekomen.

De Commissie hecht namelijk de hoogste waarde aan de doorgaande bevaarbaarheid, met den vollen geoorloofden diepgang, van *al* de panden der drechtsche kanalen, omdat, wanneer die panden niet steeds met den vollen last bevaarbaar zijn, de belangen der verveeners, zoo wel als die van de verbruikers, gevoelig geknakt worden.

Want dan moet de turf met kleinere vaartuigen worden vervoerd tot aan de sluis, waar beneden een voldoende waterstand wordt aangetroffen, en dáár in grootere beneden de sluis liggende schepen worden overgeladen. Behalve dat deze uitgaven op den turf, als weinig van productie kostende, betrekkelijk meer drukken dan op eene andere stof, en afgezien van het daarmede verbonden tijdverlies, vermindert de handelswaarde van den turf door dat overladen.

Voor al in de drie voorjaars- en in de drie najaarsmaanden,

wanneer de verscheping van turf het drukst is, is het dus van overwegend belang, dat de voeding der kanalen zoodanig zij, dat de bevaarbaarheid met vollen last ook dan zij verzekerd.

De Commissie meent dus, dat zij hare taak onvolledig zou volbrengen, zoo zij niet tevens eene wijze van voeding aan de hand doet, welke, naar haar inzien, aan de gestelde eischen volledig kan beantwoorden, omdat zij van oordeel is dat, zonder zoodanige voeding, de vereeniging der drechtsche kanalen een minder voldoende werk zou wezen en derhalve weinig of geen nut zou opleveren.

Te meer acht de Commissie dit van belang, omdat ook het bovenpand der drechtsche hoofdvaart, in weerwil van de wateropmaling uit het Punterdiep, bij langdurige droogte nog behoefte heeft aan voeding, zoo als in den zomer van 1868 is ondervonden. Die wateropmaling is dan onvoldoende om op dat bovenpand eene genoegzame vaardiepte te onderhouden, zelfs bij een nagenoeg onafgebroken doorwerken der stoomtuigen, terwijl er ook geene waarschijnlijkheid bestaat, om, door eene vergrooting van het vermogen dier stoomtuigen, in het onvoldoende te voorzien, vermits er overgroote bezwaren zouden bestaan om aan het Punterdiep — den boezem waaruit wordt opgepompt — nog meer water te ontnemen. Te oordeelen naar de stemmen die uit Groningen opgaan, is het veeleer te vreezen dat te eeniger tijd, welligt binnen kort, de hoeveelheid water, die nu, bij behoefte, wordt opgepompt, beperkt zal worden, waardoor de drechtsche hoofdvaart nog meer gebrek aan water zou verkrijgen dan zij thans reeds, bij langdurige droogte, heeft.

Om daaraan, en vooral in den zomer, wanneer men

doorgaande het meest behoefte heeft aan water, te gemeet te komen, meent de Commissie, dat men te eeniger tijd zal moeten overgaan tot eene voeding van het bovenpand of verdeelpunt der drechtsche kanalen uit het Meppeler diep.

Men zou daardoor het voordeel erlangen, dat men op eigen gebied, dus onafhankelijk van den vreemde, eene voeding bekwaam uit eene bron, het Meppeler diep, waar, zelfs in de droogste tijden, geen gebrek aan water is, omdat het diep, door middel van het inlaten van water uit het Zwarte Water, ook dan nog aan zijn peil van 0,15 M. beneden A.P. kan worden gehouden.

Onze Commissie is, op grond van een en ander, wat dit gedeelte van het eerste punt betreft, eenstemmig van gevoelen, dat, ofschoon zij eene verbinding met de Pruisische kanalen — hetzij met of zonder voeding uit de Eems — altijd wenschelijk acht, het onzerzijds niet raadzaam is, om ten deze nadere onderhandelingen met Pruisen te openen, maar dat het veeleer aanbeveling verdient om, zoodra in dezen eene beslissing door den heer Minister van Staat en van Binnenlandsche Zaken is genomen, aan de Pruisische Regering, onder bijvoeging van eene situatie, kennis te geven: dat in 1880 — of zooveel vroeger of later als nader zal blijken — het op die situatie aan te duiden scheepvaartkanaal, van op te geven afmetingen en peil, op Nederlandsch territorium tot aan de Rijksgrens zal gebragt zijn; dat Nederland prijs stelt op eene verbinding van dat kanaal ook met de Pruisische kanalen of wateren, en dat men daartoe gaarne de voorstellen van Pruisen zal overwegen, doch dat daarbij altijd op den voorgrond zal dienen te staan:

zekerheid tegen nadeelig waterverlies, eene voorwaarde, reeds van Hannoversche zijde voorgedragen en opgenomen in het protocol van 24 Mei 1865.

Door zulk eene wending van de zaak wordt de *kanaal-verbinding* losgemaakt van die der *watervoeding*, welke toch niet op afdoende wijze van uit de Eems te verwachten is, omdat die rivier in den zomer aan watergebrek lijdt.

Die losmaking schijnt ook thans gewenscht te worden door de Pruisische Regering. Immers zeer onlangs verscheen een geschrift, getiteld: „Ueber die Kanalisierung „der Hochmöre im mittleren Emsgebiete, von E. Marcard“, aan welks inhoud blijkbaar, ook uithoofde van de ambtsbetrekking van den schrijver, „Geheim Regierungs- und „vortragenden Rathe im Königlich Preussischen Ministerium für die landwirthschaftlichen Angelegenheiten“, in dezen eene officiële waarde mag gehecht worden.

Na de uitkomsten te hebben medegedeeld, waartoe de reeds meermalen genoemde Internationale Commissie in 1866 was geraakt (*), vervolgt de schrijver aldus:

„Eine Ausgleichung dieser Differenz“ — namelijk dat door Nederland werd aangeboden te betalen 60 % van de „Gesamtkosten der auf diesseitigem Gebiete auszuführenden Anlagen“, maar dat „diesseits 80] % würden gefordert“ — „hat nicht stattgefunden, und die „Angelegenheit ist darüber auf sich beruhen geblieben. „Wir gestehen, dass wir diesen Ausgang nicht bedauern; „zwar halten wir uns davon überzeugt, dass die Ems-

(*) Schrijver heeft hier het oog op 'het protocol van 21 November 1866. Men zie hetgeen omtrent de toen besprokene kanaalrigting hierboven wordt gezegd.

„Schiffahrt in ihrer jetzigen Lage die Abgabe des vorerwähnten Wasserquantums gestatten würde, auch wollen wir einräumen, dass die Erhaltung eines ausreichenden Fahrwassers in den Holländischen Kanälen, zumal in den uns zunächst belegenen oberen Haltungen, von dem Augenblicke an, wo unsere Kanäle mit den Holländischen verbunden sein werden, für uns selbst das grösste Interesse hat; dennoch würden wir die Uebernahme einer Verbindlichkeit, wie die obige, für recht bedenklich halten.

„Das Ems-Wasser hat für uns selbst den höchsten Werth; so weit es für die Schiffahrt entbehrt werden kann, wird es der Landwirthschaft, der Urbarmachung des Bodens ausserordentlichen Nutzen gewähren können; eine Verpflichtung, dasselbe in dem verlangten Umfange abzugeben, könnte für uns zum unersetzlichen Nachtheil werden, sobald die Verfehnung des Hochmoors weitere Fortschritte machen wird; mindestens aber sind wir für jetzt ganz ausser Stande zu übersehen, ob denn das von Holland gebotene Aequivalent eine entsprechende und eine ausgleichende Entschädigung für die uns angesonnene Leistung enthält.

„Holland kann und wird sich auf andere Weise helfen; wie dem Wassermangel der Smilder Vaart schon jetzt dem Vernehmen nach durch Wasserhebungswerke abgeholfen ist, wie in Ostfriesland manche obere Haltungen der Kanäle auf diesem Wege künstlich gespeist werden, so wird auch für den Oranje-Kanal und die Hoogeveens-Vaart gesorgt werden können. Wir aber werden unzweifelhaft den Werth unseres Ems- und Vechte-Wassers mit jedem Jahre mehr zu schätzen und zu würdigen lernen.“

Verder volgt uit dat geschrift (zie bl. 37 en volgende),

dat Pruissen zeer groote waarde hecht aan eene verbinding met onze kanalen, en dat de voordeelen die men daarvan verwacht, blijkbaar veel grooter voor Pruissen dan voor Nederland zullen zijn.

Daartoe moet, onder meer (bl. 39), een hoofdkanaal dienen dat, op ongeveer 2.500 M. afstands evenwijdig met de grenzen, van Hanekenfähr tot nagenoeg ter hoogte van Bellingwolde zal strekken, en alzoo de Pruissische veenen in de lengte zal doorsnijden. Verder zou (bl. 39), behalve andere, voor Groningen meer belangrijke verbindingen, de tot W' te verlengen Hoogeveensche vaart doorgetrokken worden tot in de Eems beneden Meppen.

De schrijver noemt (bl. 37 en 41) deze een van de gewigtigste verbindingen. Beide zijn op bijgaande situatie geschetst, en overgenomen uit de bij het genoemde geschrift gevoegde kaart.

Ofschoon al de ontwerpen nog niet zoover zijn uitgewerkt dat zij ter uitvoering gereed zijn, „so lassen sich „doch die Richtungslinien der Hauptkanäle in „grösseren Zügen jetzt als feststehend ansehen.” (bl. 37).

Schrijver deelt (bl. 54) de meening mede van den Heer Minister, nopens de wijze van uitvoering van al de in het geschrift aangeduide kanalen die, voor zoover zij tusschen de Eems en ons land zijn gelegen, eigenlijk neêrkomen op het kanaliseren van de geheele beneden-Eems, met vermijding van de fout die, volgens den schrijver, bij het kiezen van de plaats voor het Eemskanaal — van Lingen tot Meppen — is begaan, namelijk door dit kanaal langs den regter-, in stede van langs den linker oever te leggen. Immers hij slaat voor om die rivier, van de stuw te Hanekenfähr — de aanvang van het Eemskanaal — tot even beneden Rhede — alwaar de vloed nog

merkbaar is — door een langs den linkeroever strekkend kanaal te vervangen. Eenige, dit kanaal nagenoeg reghoekig snijdende, kanalen moeten dienen om de Nederlandsche wateren met de Eems te verbinden.

Die wijze van uitvoering schijnt, hoezeer aanvankelijk minder goed ontvangen, later bij de belanghebbenden meer ingang gevonden te hebben, en thans reeds tot eene zekere mate van rijpheid te zijn gekomen (bl. 56), zoodat de schrijver eindigt met de volgende voorstellen:

„Alle noch erforderlichen Vorarbeiten für das Meliorationsproject werden auf Kosten der Staatsregierung ausgeführt, welche in fortlaufender Verbindung mit einem von den beteiligten Gemeinden zu wählenden Ausschusse (*) die Kanalprojekte und den Kolonisationsplan unter thunlichster Berücksichtigung der ihr von dem Ausschusse bezeichneten Wünsche feststellt.

„Die Ausführung der Hauptkanäle erfolgt unter Leitung der Regierungsorgane ohne Rücksicht auf Torfgewinnung und so rasch als es den gegebenen Verhältnissen nach möglich ist und wird bestritten aus den Subsidien der Staatsregierung und den Leistungen der Gemeinden. Die behufs Herstellung einer Schifffahrtsverbindung mit den Holländischen Kanälen projektirten Querkanäle (oben Ziffer 3, 4 und 5) — de verbinding van de verlengde Hoogeveensche vaart bij W' met Meppen, het kanaal ter Apel-Haaren, en het kanaal Bellingwolde-Rhede — „werden einstweilen und bis dahin, dass über die Anschlüsse nach Holland eine Ver-

(*) „Dieser Ausschuss ist inzwischen bereits gebildet und zwar zunächst zur Begutachtung der Frage, auf welchen Grundlagen die Genossenschaft ins Leben zu rufen ist.“

dat Pruissen zeer groote waarde hecht aan eene verbinding met onze kanalen, en dat de voordeelen die men daarvan verwacht, blijkbaar veel grooter voor Pruissen dan voor Nederland zullen zijn.

Daartoe moet, onder meer (bl. 39), een hoofdkanaal dienen dat, op ongeveer 2500 M. afstands evenwijdig met de grenzen, van Hanekenfähr tot nagenoeg ter hoogte van Bellingwolde zal strekken, en alzoo de Pruissische veenen in de lengte zal doorsnijden. Verder zou (bl. 39), behalve andere, voor Groningen meer belangrijke verbindingen, de tot W' te verlengen Hoogeveensche vaart doorgetrokken worden tot in de Eems beneden Meppen.

De schrijver noemt (bl. 37 en 41) deze een van de gewichtigste verbindingen. Beide zijn op bijgaande situatie geschetst, en overgenomen uit de bij het genoemde geschrift gevoegde kaart.

Ofschoon al de ontwerpen nog niet zoover zijn uitgewerkt dat zij ter uitvoering gereed zijn, „so lassen sich „doch die Richtungslinien der Hauptkanäle in „grösseren Zügen jetzt als feststehend ansehen.” (bl. 37).

Schrijver deelt (bl. 54) de meening mede van den Heer Minister, nopens de wijze van uitvoering van al de in het geschrift aangeduide kanalen die, voor zoover zij tusschen de Eems en ons land zijn gelegen, eigenlijk neêrkomen op het kanaliseren van de geheele beneden-Eems, met vermijding van de fout die, volgens den schrijver, bij het kiezen van de plaats voor het Eemskanaal — van Lingen tot Meppen — is begaan, namelijk door dit kanaal langs den regter-, in stede van langs den linker oever te leggen. Immers hij slaat voor om die rivier, van de stuw te Hanekenfähr — de aanvang van het Eemskanaal — tot even beneden Rhede — alwaar de vloed nog

merkbaar is — door een langs den linkeroever strekkend kanaal te vervangen. Eenige, dit kanaal nagenoeg reghoekig snijdende, kanalen moeten dienen om de Nederlandsche wateren met de Eems te verbinden.

Die wijze van uitvoering schijnt, hoezeer aanvankelijk minder goed ontvangen, later bij de belanghebbenden meer ingang gevonden te hebben, en thans reeds tot eene zekere mate van rijpheid te zijn gekomen (bl. 56), zoodat de schrijver eindigt met de volgende voorstellen:

„Alle noch erforderlichen Vorarbeiten für das Meliorationsproject werden auf Kosten der Staatsregierung ausgeführt, welche in fortlaufender Verbindung mit einem von den theilhaftigen Gemeinden zu wählenden Ausschusse (*) die Kanalprojekte und den Kolonisationsplan unter thunlichster Berücksichtigung der ihr von dem Ausschusse bezeichneten Wünsche feststellt.

„Die Ausführung der Hauptkanäle erfolgt unter Leitung der Regierungsorgane ohne Rücksicht auf Torfgewinnung und so rasch als es den gegebenen Verhältnissen nach möglich ist und wird bestritten aus den Subsidien der Staatsregierung und den Leistungen der Gemeinden. Die behufs Herstellung einer Schifffahrtsverbindung mit den Holländischen Kanälen projektirten Querkanäle (oben Ziffer 3, 4 und 5) — de verbinding van de verlengde Hoogetveensche vaart bij W' met Meppen, het kanaal ter Apel-Haaren, en het kanaal Bellingwolde-Rhede — „werden einstweilen und bis dahin, dass über die Anschlüsse nach Holland eine Ver-

(*) „Dieser Ausschuss ist inzwischen bereits gebildet und zwar zunächst zur Begutachtung der Frage, auf welchen Grundlagen die Genossenschaft ins Leben zu rufen ist.“

„ständigung mit der Nachbarregierung erzielt sein wird, „nur bis zu dem Punkte ausgeführt wo sie den Süd- „Nord-kanal treffen.“

„Sobald die Hauptkanäle in der ersten Kanalabtheilung „hergestellt sind, werden dieselben der inzwischen gebil- „deten Genossenschaft überwiesen, welche sich mit der „weiteren Fortführung des Kanalnetzes allmähig weiter „ausdehnt bis dahin, dass sie das ganze Kanalsystem umfasst. „Die Staatsregierung wird sich der Genossenschaft gegen- „über diejenigen Aufsichtsrechte vorbehalten, welche noth- „wendig sind, um die mit diesen Meliorationsanlagen ver- „knüpften Interessen der Gesamtheit und des Gemein- „wohls gegenüber etwaigen Sonderinteressen der Genos- „senschaft jeder Zeit zu wahren.“

Met het oog op dit, voor ons doel voldoende, uittreksel uit dat belangrijke geschrift meenen wij, dat eene wederopvatting van onderhandelingen met Pruisen over de *aansluiting* of *verbinding* van de Drentsche kanalen aan de in dat rijk, nabij onze provincie gelegen, of eerlang te maken, waterwegen als hoofdzaak en, zoo mogelijk, de voeding, doch altijd als bijzaak, thans meer dan ooit van pas zoude komen, en met een gunstig gevolg bekroond kunnen worden.

Hoogst wenschelijk zouden wij het achten, indien Uwe Vergadering dit punt aan de bijzondere aandacht van den Heer Minister wilde aanbevelen.

Ad II^m. Uit de hierbij gevoegde gedetailleerde begroo-tingen en de daarbij behorende toelichting — hoofdzakelijk ten betooge van de wijze, welke de ondervinding als de beste en de minst kostbare heeft doen kennen, om kanalen in veenen aan te leggen — blijkt dat:

- a. de kosten van de verlenging van de Hoogeveensche vaart volgens CVV'RW zijn berekend op f 480'000.—
- b. die van de hergraving van het bovenste pand van het Oranjekanaal, benevens de verlenging van dat kanaal volgens NHV, met inbegrip van de hierboven besprokene f 20'000 voor winstderving, bedragen „ 391'000.—

Alzoo totaal . . . f 871'000.—

Tot toelichting van het eerstgenoemd cijfer verwijzende naar de begrooting zelve, moet omtrent het tweede cijfer worden opgemerkt, dat de kosten ad f 172'000.— vereischt voor de bovenvermelde verplaatsing van sluis 4 van het Oranjekanaal naar Q, en het hergraven van het pand boven die sluis, dat nu 18,23 M. + A.P. teekent, tot een peil van 17 M. + A.P. — onder gemeld cijfer van f 391'000 zijn begrepen, vooreerst omdat die hergraving en de verplaatsing der sluis een noodzakelijk deel uitmaakt van de ontworpen kanaalverbinding, en ten tweede, omdat de ondervinding het reeds vroeger door Markgenooten van Noord- en Zuid-Barge ingebragte bezwaar heeft bewaarheid — waarop hieronder nader wordt teruggekomen — dat zij inbragten tegen de plaatsing van sluis 4 op het Oranjekanaal, waartoe bij beschikking van den Heer Minister van Binnenlandsche Zaken van 14 Junij 1857, No. 158, 3e afdeling, echter vergunning werd verleend.

Bovendien heeft het Oranjekanaal gemeend, sedert werkeloos te moeten blijven, zich grondende op het besluit

der Regering -- nedergelegd in den brief van den Heer Minister van Binnenlandsche Zaken van 3 Januarij 1865, No. 138, 3e afdeeling, dat alle verdere kanalisatie moest worden gestaakt, tot omtrent de Eemsverbinding was beslist.

Het kwam de Commissie, om deze redenen, billijk voor, de kosten van de verplaatsing der sluis No. 4 en van de hergraving van het bovenste pand van het Oranjekanaal in de totale kosten van de verbindingsplannen op te nemen.

Betreffende de verdeling van de bovengenoemde sommen is op te merken, dat de verlenging van de Hoogeveensche vaart tot de grenzen, geraamd op *f* 480'000.— wil men snelheid met goedkoopte paren — naar het eenparig oordeel der Commissie in 8 jaar op een tijdelijk hooger peil, en op zijn volle profil en het normale lagere peil, in de daarop volgende tien jaar kan volbragt zijn.

Wordt het, in het belang van de verbinding met de Pruissische wateren, wenschelijk of noodig geacht om dezen termijn te verkorten, dan kunnen deze tien jaar belangrijk ingekrompen worden.

Volgens de begrooting van kosten wordt in de eerste acht jaar vereischt *f* 370'000, alzoo per jaar *f* 46'250.— en in de volgende 10 jaar *f* 110'000, derhalve per jaar „ 11'000.—

De hergraving en verlenging van het Oranjekanaal, geraamd op *f* 371'000, dient gereed te wezen wanneer de verlengde Hoogeveensche vaart tot V is gevorderd. Daar zulks in zes jaar tijds het geval kan wezen, zoo is voor deze werken gedurende zes jaar bovendien uit te trekken per jaar *f* 61'834.—

De uitgaven beloopten dus:

Gedurende de eerste zes jaren, per jaar,
 zoo voor de Hoogeveensche vaart als voor
 het Oranjekanaal = $f\ 46\cdot250 + f\ 61\cdot834 = f\ 108\cdot084$.—
 en voor de Hoogeveensche vaart alléén,
 gedurende de twee volgende jaren, per jaar „ $46\cdot250$.—
 en eindelijk gedurende de laatste tien
 jaar per jaar „ $11\cdot000$.—

Terwijl de uitkeering van de som van
 $f\ 20\cdot000$ aan het Oranjekanaal tusschen het
 6^e en 7^e jaar kan gesteld worden.

Aangaande de uitvoering der verschillende werken is de Commissie, met het oog op de bestaande contracten en overeenkomsten tusschen de belanghebbende veenschappen en de beide kanaalmaatschappijen, van oordeel, dat die uitvoering, onder het vereischte rijks-toezigt, wel niet anders kan geschieden dan door die maatschappijen, ieder voor zooveel haar gebied aangaat. Eene uitvoering geheel van wege den Staat of de Provincie meent de Commissie te moeten afraden, tenzij de Staat of de Provincie de betrekkelijke werken en de bestaande verplichtingen zou willen overnemen.

Alleen meent de Commissie dat het, om alle moeilijkheden voor te komen, geraden is om de bij V in het Oranjekanaal te bouwen verbindingssluis te doen beheeren door een, van wege het rijk, op voordragt van de besturen van de Hoogeveensche vaart en het Oranjekanaal, te benoemen sluiswachter.

Ad III. In de laatste plaats verlangt de Heer Minister van Binnenlandsche Zaken, dat wij opgeven welk deel van

de zoo even geraamde kosten de belanghebbenden, waaronder ook de Provincie gerekend wordt te behooren, voor hunne rekening nemen.

Het antwoord, dat de Provincie op deze vraag zal geven, moeten wij natuurlijk aan Uwe Vergadering overlaten.

Er zijn twee wijzen, waarop de door ons voorgestane kanaalverbinding kan tot stand komen, namelijk: eene uitvoering door de beide maatschappijen — die wij zoo even als de beste hebben aangegeven — met subsidie van het Rijk, of eene uitvoering door het Rijk, met subsidie van de verschillende belanghebbenden.

In den brief Uwer Vergadering van 25 Mei 1870, no. 55, waarbij ons een afschrift wordt gezonden van den brief van den Heer Minister van Binnenlandsche Zaken van 11 Mei 1870, no. 164, 3e afdeeling, wordt gedoeld op de hierboven door ons aangestipte wijze van uitvoering door de beide maatschappijen, met ondersteuning van het Rijk, die ook overeen te brengen is met het slot van des Ministers brief, waarin wordt verlangd dat de belanghebbenden het overgrootste deel der kosten voor hunne rekening zullen nemen.

Uit dit oogpunt beschouwd, kan er dus geen sprake zijn dat de belanghebbenden dan bovendien nog subsidie zouden geven, want dan zouden zij subsidie geven aan zich zelve.

Wij nemen dus aan dat de bedoeling van den Heer Minister is, dat de ontworpen kanaalverbinding door het Rijk worde uitgevoerd, en dat daartoe subsidies worden verzocht van de belanghebbenden, en alleen met het oog daarop moeten dan ook al de volgende redeneringen, noemens dit derde punt onzer opdracht, worden beschouwd.

Zeer wenschte de Commissie, door het aanbieden van ruime bijdragen, den Heer Minister van Staat en van Binnenlandsche Zaken nog gunstiger te stemmen voor de uitvoering van de hierboven behandelde, zoo zeer gewenschte verbinding der drentsche kanalen. Doch de lastgevers van hare leden, hoe goedwillig ook, zijn onmagtig om finantiële bijdragen toe te zeggen.

Immers van de beide Kanaalmaatschappijen zijn zij niet te verwachten. Haar finantiële toestand toch is zeer ongunstig, ten gevolge van de uitgaven voor den aanleg der kanalen, die, bij de uitvoering, de oorspronkelijke ramingen verre te boven zijn gegaan. De lage stand der maatschappelijke aandeelen levert daarvan genoegzaam het bewijs.

Wat nu de in dezen betrokken veenschappen betreft, zoo is op te merken, dat de marke van Noord- en Zuidbarge, thans uitmakenke de deelen: Westerveen, Oosterveen en Compascuum — veregenwoordigd door de laatste drie onderteekenaren — zeer benadeeld is, niettegenstaande zij de verwachting meende te mogen koesteren, door de kanalisatie spoedig bevoordeeld te zullen worden.

Het ontwerp van het Oranjekanaal, voor welks aanleg zij, bij acte van 5 December 1853, eene belangrijke oppervlakte veenen en gronden voor zeer geringen prijs aan de eigenaren van dat kanaal, de Drentsche Veen- en Middenkanaalmaatschappij, afstond, bevatte toen drie sluizen, zoodanig dat het bovenpand een peil van 16,80 à 17 M. boven A.P. zou bekomen.

In 1856 vroegen de bestuurders van het Oranjekanaal om in de gemeente Emmen nog een vierde sluis te mogen plaatsen, waardoor het peil van het bovenpand op 18,30

M. boven A.P. werd gebragt, en dus 1,3 à 1,5 M. hooger werd dan aanvankelijk was bepaald.

Dewijl markgenooten van Noord- en Zuidbarge meenden, dat daardoor het kanaal voor hunne veenen nagenoeg onbruikbaar zoude worden, verzochten zij, in het voorjaar van 1856, dat die peilsverhooging niet zou worden toegestaan.

Doch, blijkens beschikking van den Heer Minister van Binnenlandsche Zaken van 14 Januarij 1857, no: 158, 3e afdeling, werd die peilsverhooging evenwel goedgekeurd, en de vierde sluis dan ook ten noordwesten van Emmen geplaatst.

De ondervinding heeft — en wij meenen hier te moeten herhalen hetgeen daaromtrent boven reeds werd gezegd — de bezwaren van markgenooten tegen die peilsverhooging in zooverre bewaarheid, dat de Veenmarke van Noord- en Zuidbarge, niettegenstaande zij gronden voor den kanaalanleg afstond, ten gevolge der genoemde beschikking, voor veenaanleg of turfvervoer geen volledig gebruik heeft kunnen maken van het Oranjekanaal.

Bij dergelijke overeenkomsten als de bovenbedoelde werden ook door de marke van Noord- en Zuidbarge, den 28 Junij 1851 en 1 Junij 1859, aan de Drentsche Kanaalmaatschappij, welke de Hoogeveensche vaart exploiteert, belangrijke oppervlakten veen- en ondergrond afgestaan.

De kosten der kanalen waren intusschen zeer tegenvallen. Ofschoon aan elk der beide kanalen, zonder eenig subsidie van het Rijk, ongeveer één millioen gulden ten koste was gelegd, bleven beide onvoltooide, en dus onvolgende werken.

Wel was het berigt verblijdend, dat de Regering verklaarde, met de Hanoversche Regering te onderhandelen

over de verbinding en de verlenging der kanalen naar de Eems, doch die blijdschap werd zeer getemperd door de Regeringsbesluiten, waarbij de voorbereidende werkzaamheden der maatschappij werden verboden.

Immers bij brief van 22 September 1864, no. 205, 3e afdeeling, werd de Drentsche Kanaalmaatschappij, namens den Heer Minister van Binnenlandsche Zaken, uitgenoodigd, alles na te laten wat tot voorbereiding eener verlenging van het kanaal in het Oosterveen strekken kon.

Bij brieven van 27 November 1864, no. 9, 3e afdeeling; 3 Januarij 1865, no. 138, 3e afdeeling, en laatstelijk bij die van 17 November 1870, no. 125, 3e afdeeling, werd door den Heer Minister een dergelijke meening geuit.

Bij adres van 10 October 1866 verzocht de Drentsche kanaalmaatschappij, dat de Regering terug mogt komen op de beide eerstgenoemde besluiten, doch zulks bleef onbeantwoord, even als eene vraag, den 1^{sten} October 1867 gedaan, om op genoemd adres te willen beschikken.

Wel kwam eindelijk den 11^{den} Mei 1870, no. 164, 3e afdeeling, eene beschikking van den Heer Minister, welke de tegenwoordige Commissie in het leven riep, doch daardoor werden de bovenbedoelde bezwaren, die ook zeer tot schade strekten der veeneigenaren, niet opgeheven.

De opofferingen, die de marke had gedaan, bleven zonder gevolg; de overeenkomsten konden niet worden uitgevoerd, noch tot hare ontbinding worden geprocedeerd, omdat de maatschappijen door hoogere magt werden verhinderd.

Sedert 1865 heeft de drechtsche Veen- en Middenkanaalmaatschappij — het Oranjekanaal (*) — zich dan ook te rus-

(*) Thans lang 45,86 kilometer.

ten gelegd, en de Drentsche Kanaalmaatschappij — de Hoogetveensche vaart (†) — werkt mede zeer langzaam, en zal die rust ook weldra moeten ingaan.

Het gevolg hiervan is verarming der Maatschappij, maar bovendien verarming en teleurstelling der veeneigenaren.

Immers zij, die, vertrouwende op een geregelden gang van het kanaalwerk, gronden hadden gekocht om te verveenen, werden verhinderd, die voornemens te kunnen uitvoeren.

Bovendien is, door het besluit van den Heer Minister van Binnenlandsche Zaken van 17 October 1868, n°. 176, 3e afdeeling, waarbij bevolen werd, dat het 1^e, 2^e en 3^e blok van het Westerveen voorloopig buiten verveening zou blijven — een zonderlinge toestand geboren. Want die blokken, wier verveening toen vertraagd werd, omdat de Heer Minister nog geen besluit kon nemen nopens de rigting van de te verlengen Hoogetveensche vaart, kunnen voor het grootste gedeelte op het Oranjekanaal worden afgevoerd. Al ware het Oranjekanaal daarvoor dienstbaar geweest, het zou, door bovenvermeld verbod om turf te graven, voor de veenen van Noord- en Zuidbarge onbruikbaar zijn.

Men is, op grond van het voorafgaande, van oordeel, dat de kanaalmaatschappijen, die door besluiten, welke de exploitatie verhinderen, dreigen te gronde te gaan, in dezen krachtig geholpen en tot een nieuw leven opgewekt moeten worden.

Die hulp kan, omdat de kanaalmaatschappijen en veeneigenaren, door stremming van regeringswege, in

(†) Thans lang 51,14 kilometer.

hun bedrijf nagenoeg onvermogen zijn geworden, kwalijk anders komen dan van den Staat, die daarvan, in den vorm van belasting, scheepvaartregten, accijnsen, enz. belangrijke voordeelen terug krijgt van de bevolking van welligt 30 à 40.000 zielen, welke door de vergraving van de veenen van Noord- en Zuidbarge, mits goed aangelegd en ontgonnen, kunnen gevoed worden.

Ofschoon uit het vorenstaande wel reeds volgt, dat ook de in dezen vertegenwoordigde veenschappen niet bij magte zijn, om geldelijk tot de in dezen behandelde kanaalverbinding bij te dragen, wil de Marke, die, ten behoeve der kanalisatie, reeds ongeveer 1900 hectaren ten beste gaf, door afstand van nog meer terrein — voor zoover het geen bijzonder eigendom is geworden — de verbindingskanalisatie gemakkelijk maken, en tevens de verplichtingen der maatschappijen verminderen.

De Marke is alzoo genegen om, ten behoeve van het Oranjekanaal, ontslag te geven van de verbinding van het Oosterveen der Drentsche Veen- en Middenkanaalmaatschappij met het Smeulveen tot aan de Runde, bedongen bij de vorengemelde acte van 5 December 1853, mits daarvoor worde toegestaan, dat het in den vorengenoemden ministriëlen brief van 17 October 1868, bedoelde 1^e, 2^e en 3^e blok van het veenschap Barger-Westerveen mag worden verveend, welke verveening, naar het oordeel van de meerderheid der Commissie, met de ontworpen kanaalverbinding in hoegenaamd geen verband staat.

Het oostelijk deel der Marke van Noord- en Zuidbarge is, wanneer de beslissing van den Heer Minister eenigzins spoedig mogt volgen, genegen om, behalve de reeds vroeger aan de beide Kanaalmaatschappijen afgestane of toegezegde terreinen, ten noordwesten van de kanaallijn CVV'R kos-

teloos af te staan eene breedte van 100 meter bovenveen, beginnende ten oosten van het Bargerwesterveen tot aan de gescheidene gronden ten oosten op den Hondsrug, ten westen van R, of de verlengde weg van Nieuw Dordrecht, alsmede eene breedte van 200 meter veen en ondergrond tot aan het Oosterveen der Drentsche Veen- en Middenkanaalmaatschappij, om in het midden dier strook de verbinding HV te maken, tusschen de verlengde Hoogeveensche vaart en het Oranjekanaal.

De eigenaren van het Compasuum, dat aan zijn zuidelijk uiteinde door het kanaal V'RW' wordt geraakt, hebben, om te gemoet te komen in de kosten der kanaalverbinding, den toegezegden afstand van bovenveen en ondergrond evenzeer uitgebreid, door veenafstand niet alleen ten zuiden, maar ook ten noorden van het kanaal RW'. Is dit tot het Compasuum genaderd, dan moet het Compasuumkanaal, volgens op de eigenaren rustende verplichting, evenwijdig aan de Pruissische grens worden verlengd — en zodoende dienstbaar worden gemaakt tot verbinding met het Groninger Stadskanaal — waartoe de heer Minister van Binnenlandsche Zaken, blijkens het slot van Zijner Excellenties brief van 28 September 1863, no. 'Litt. D, 3e afdeeling, een Rijks subsidie heeft toegezegd.

Aan het einde van de haar opgedragen taak gekomen, meent de Commissie hare voorstellen kortelijk te moeten resumeren, en Uwe Vergadering alzoo beleefd, doch dringend, in bedenking te geven, den Heer Minister van Staat en van Binnenlandsche Zaken voor te stellen, dat Zijne Excellentie moge besluiten:

- 1°. Om te bepalen dat de verbinding van het Oranjekanaal en de Hoogeveensche vaart plaats hebbe

volgens de rigting NHV en CV, en dat van V een kanaal in de rigting VV'RW' naar de Pruissische grens zal strekken.

- 2°. Om het peil van CVV'RW' te bepalen op 15,5 à 16 meter boven AP., doch om de diepte zooveel meer te nemen dat het kanaal, bij een waterstand van 15,50 M. + AP., nog met den vollen last bevaarbaar zij.
- 3°. Om sluis no. 4 van het Oranjekanaal naar Q in het Oosterveen der Drentsche- Veen- en Middenkanaalmaatschappij te verplaatsen en om, van de tegenwoordige plaats van sluis 4 af tot aan de bij het verbindingspunt V van het Oranjekanaal met de Hoogeveensche vaart te bouwen sluis, het beneden sluis 4 bestaande peil van 17 M. boven AP. door te trekken.
- 4°. Om het voorstel tot verbinding van de aldus vereenigde Drentsche kanalen met de kanalen op Pruissisch gebied, of met de Eems, op de hierboven aangeduide wijze bij de Pruissische Regering aan te brengen, en krachtig te willen ondersteunen.
- 5°. Om inmiddels te doen onderzoeken of, en in hoeverre, eene voeding van de Drentsche kanalen mogelijk en uitvoerbaar is door opmaling uit het Meppeler diep, in verband met eene waterleiding tusschen Beilen en Hoogeveen.
- 6°. Om de uitvoering der werken, noodig tot verbinding der kanalen en tot de verlenging in de rigting naar Pruissen, onder toezigt der Regering, te doen geschieden door de betrokken Kanaalmaatschappijen, ieder voor zooveel haar gebied betreft.
- 7°. Om, daar de betrokken Maatschappijen moeten

worden geacht geene volledige uitvoering te kunnen geven aan het voorgedragen ontwerp — waaronder, voor zooveel het Oranjekanaal betreft, werken voorkomen, die zij niet, krachtens bestaande verplichtingen, moest maken — en daar ook de Veen-schappen, welke, zelfs bij voltooiing van ons ontwerp, nog tonnen gouds behoeven voor aanleg van veenwijken, enz., geene geldelijke hulp voor die voltooiing kunnen verleen, genoeg te nemen met het aanbod van terrein, enz., invoege als hierboven is gedaan, en alzoo:

- 8°. Voor die uitvoering, behoudens hetgeen door de provincie Drenthe zal worden bijgedragen, achtereenvolgens van rijkswege zoodanige sommen beschikbaar te willen stellen, als de maatschappijen tot de uitvoering zullen behoeven.

De Commissie durft zich vleijen dat, door de aanneming van hare voorstellen, de reeds zoolang hangende zaak van de verbinding der drechtsche kanalen tot eene aan alle partijen bevredigende oplossing zal worden gebragt.

Zij hoopt, dat het belang van dit ongeveer 10.000 hectaren groote deel der provincie Drenthe, hetwelk zulke groote schatten in zijn schoot bevat, en waaraan, vermoedelijk slechts in een verwijderd tijdstip, het genot van kunstwegen, van een spoorweg of van een telegraaf ten deel zal vallen, den Heer Minister moge bewegen tot de aanneming harer voorstellen, waardoor niet alleen voor de binnenlandsche scheepvaart een ruimen en winstgevend werkkring wordt geopend, maar ook het fabriekwezen krachtig wordt bevorderd, en een thans bijna onbewoond en weinig productief deel van ons land in een bloeiende

en welvarende streek — gelijk Veendam, Wildervank, Stadskanaal, Hoogezand, Dedemsvaart, Hoogeveen, enz. — kan worden herschapen, die indirect vele voordeelen aan het Rijk afwerpt.

Ten slotte verzoekt de Commissie Uwe Vergadering beleeftelijk, den Heer Minister wel te willen voorstellen om dit verslag, met de bijlagen en het bijbehorende kaartje, door den druk algemeen verkrijgbaar te willen stellen.

De Commissie, benoemd tot het doen van een voorstel tot onderlinge verbinding van de Hoozeveensehe vaart en van het Oranjekanaal, in verband met eene verlenging naar de Eems,

J. STROOTMAN, *Voorzitter.*

VAN DER LELIJ.

JOHS. LOKKER.

J. RIGTERINK.

H. S. GRATAMA.

A. W. VAN HOLTHE TOT ECHTEN.

BEGROOTING VAN KOSTEN

wegens het graven van een kanaal in het Oosterveen der Marke van Noord- en Zuidbarge, gemeente Emmen, strekkende van het einde van het Hoofdkanaal in het Westerveen tot aan de Pruissische grens, ter lengte van $\pm$ 8'880 Meters.

Voor aanleg en successieve verdieping van vijf hoofdraaijen, waarvan ééne in de aslijn van het geprojecteerde kanaal, twee op 100 M. evenwijdigen afstand van de eerste, en twee op 200 M. evenwijdigen afstand der asraai, te zamen alzoo ter lengte van 44'440 M., gerekend ad $3\frac{1}{2}$ cent per M., f 1'556.—

Voor aanleg en successieve verdieping van groepen, loodregt op de rigting van genoemde raaijen, en op onderling evenwijdigen afstand van 10 M., strekkende over de geheele lengte van het geprojecteerde kanaal, tusschen de 100 M. raaijen, en over 2000 M. tot de achterraaijen, zoodat de groepen over de geheele lengte van het kanaal lang zullen zijn 200, en over 2000 Meters, 400 M., is eene lengte van 217'600 M., gerekend ad $3\frac{1}{2}$ cent per M. . . . „ 7'616.—

Transporteren f 9'172.—

Per transport *f* 9'172.—

Voor het afbrengen van de bonkaarde over de geheele lengte der lijn, ter diepte van ± 1 M. en ter gemiddelde breedte van 70 M., te verwerken 621'600 M.³, waarvan de kosten, met inbegrip van die van het kleenen, gerekend op 9 cts. per M.³, eene uitgave zal vorderen van „ 55'944.—

Voor het graven van turf, ten einde de noodige ruimte te erlangen voor den aanleg van het kanaal op tijdelijk verhoogd peil van 17 M. + A.P.:

In de westelijke 1126 M., te vergraven 1100 dagwerk (het dagwerk bevat nagenoeg 100 M.³ veen), waarvan het arbeidsloon voor graven, droogen en vuren, met inbegrip der kosten van het opmaken en van de benoodigde materialen, als: planken, wagens, veengereedschappen, enz., geschat ad *f* 23.— per dagwerk, voor 1100 dagwerk zal bedragen *f* 25'300.—

In de volgende 2360 M. te vergraven 3550 dagwerk, waarvan het arbeidsloon (gerekend als boven), geschat op *f* 29.— per dagwerk, zal bedragen „ 102'950.—

In de volgende 560 M. te vergraven 550 dagwerk, waarvan het arbeidsloon (ge-

Transporteren . . . *f* 128'250.— *f* 65'116.—

Per transport . . f 128'250.— f 65'116.—
 rekend als boven) geschat op
 f 23.— per dagwerk, zal
 bedragen „ 12'650.—

In de volgende 3760 M.
 te vergraven 2000 dagwerk,
 waarvan het arbeidsloon (ge-
 rekend als boven), geschat
 op f 18.- per dagwerk, zal
 bedragen „ 36'000.—

In de oostelijkste 1000 M.
 te vergraven 750 dagwerk,
 waarvan het arbeidsloon (ge-
 rekend als boven), geschat
 op f 20.- per dagwerk, zal
 bedragen „ 15'000.—

Te zamen f 191'900.—

Van bovenstaande hoeveel-
 heid turf zal ongeveer 1500
 dagwerk tot de inferieure
 soort (graauwe) behooren,
 waaraan geen verkoopwaarde
 kan worden toegekend. De
 waarde van den overigen
 turf (na aftrek der kosten
 van transport naar de vaar-
 tuigen) op $\pm$ f 8.— per
 dagwerk stellende, zal die
 voor 5350 dagwerken be-

Transporteren f 191'900.— f 65'116.—

Per transport f 191'900.— f 65'116.—
 dragen „ 41'900.—

en zullen de uitgaven mitsdien
 de opbrengst overtreffen met „ 150'000.—

Voor den aanleg van een kanaal op een
 peil van 17 M. + A.P., diep onder peil
 2 M., breed in den bodem 7 M. en met
 vallingen van $1\frac{1}{2}$ op 1 aan de noord- en
 van 1 op 1 aan de zuidzijde, zullen moeten
 verplaatst worden :

In de westelijkste 1120
 str. M. kanaal 21432
 M.³, te storten aan de noord-
 zijde, is ad 24 ct. per M.³ f 5'140.—

In de volgende 2360 M.
 130000 M.³, mede te stor-
 ten aan de noordzijde, is ad
 35 ct. per M.³ „ 45'500.—

In de volgende 560 M.,
 16312 M.³, mede te stor-
 ten aan de noordzijde, is ad
 24 ct. per M.³ „ 3'915.—

In de volgende 3760 M.
 (de bodem zooveel te ver-
 breedten of te verdiepen als
 noodig is om 15 M.³. per
 str. M. grond te verkrijgen)
 56400 M.³, mede aan de
 noordzijde te storten en on-

Transporteren f 54'555.— f 215'116.—

Per transport *f* 54'555.— *f* 215'116.—
der profil te brengen, is ad

21 ct. per M.³ „ 11'844.—

In de oostelijkste 1000 M.,
19000 M.³, mede aan de
noordzijde te storten, ad 24

24 ct. per M.³ „ 4'601.—

Is alzoo voor aardewerk te zamen . . „ 71'000.—

Voor betuining en bezoding der kanaal-
boorden, voor zoover, dit laatste althans, tot
bescherming tegen golfslag enz. noodig is,
stellende 50 ct. per str. M. is voor 5000 M.
kanaallengte „ 2'500.—

Voor kosten van bouw eener schutsluis,
ingerigt tot doorschutting van één vaartuig,
keerende 1 M. water, met woning voor den
sluiswachter, stel „ 16'000.—

Voor kosten van bouw van drie bruggen
over het kanaal, met bijbehorende wonin-
gen, stel „ 12'000.—

Voor tijdelijke en definitieve middelen van
waterontlasting (duikers enz.), stel . . . „ 3'384.—

Voor den bouw van een 50 tal keeten,
voor de eerste vestiging van arbeiders, en
voor woningen van het opzigthebbend per-
soneel „ 10'000.—

Voor kosten van toezigt, verdeeld over ± 8
jaren, gerekend ad *f* 1500 per jaar, is . „ 12'000.—

Voor winst en risico van den aannemer,

Per transport *f* 342'000.—

	Per transport	f 342'000.—
stel	„	28'000.—

Het geheele bedrag der kosten van aanleg van een kanaal, waarvan het peil tijdelijk wordt aangenomen op 17 M. + A.P. zal, aangenomen dat voor onteigening en voor plaatsing van turf niet behoeft te worden betaald, alzoo bedragen f 370'000.—

Bij hergraving van dit kanaal, tot een op een peil van 16 M. + A.P., diep 2,50 M. onder peil, met een bodembreedte van 7 M. op 2, en van 5,50 M. op 2,50 M. diepte en wederzijdsche vallingen van 1½ op 1, welke hergraving wordt aangenomen te zullen geschieden in een tijdvak van ± 10 jaren, zullen nog gevorderd worden de navolgende uitgaven:

Ter verkrijging van de noodige ruimte voor den aanleg van het definitief kanaal, van afmetingen als boven is aangegeven, zullen nog moeten gegraven worden omstreeks 11500 dagwerken turf, waarvan de kosten van graven, droogen, enz. enz. worden geschat op f 15.— per dagwerk, en die alzoo eene uitgave zullen vorderen van f 172'500.—

Van deze hoeveelheid zal ± 100 dagwerk gerekend kunnen worden geen handelswaarde te bezitten; de overige gerekend op eene waarde van f 15.— per

Transporteren f 172'500.—

Per transport	f 172.500.—
dagwerk, zouden dan eene bate opleveren	
van	„ 157.500.—

Zoodat de uitgaven de baten zouden over-	
treffen met	f 15.000.—

Voor ontgraving, d. i. voor verbreeding en verdieping van het kanaal met peil van 17 M. + A.P., tot een, waarvan peil en afmetingen boven zijn aangegeven, zullen nog moeten verplaatst worden ± 140000 M.³ grond. Deze hoeveelheid zal echter moeten vermeerderd worden met de massa in het voorloopige kanaal ingestroomd zand en veen, welke, gerekend op ruim 2 M.³ per str. M., zal bedragen ± 20000 M.³ welke, gerekend op f 0.40 per M.³, eene uitgave zal vorderen van „ 64.000.—

Voor betuining en bezoding (zooveel noodig) der kanaalboorden, stellende 50 cts. per str. M., is voor 6000 M. „ 3.000.—

Voor tijdelijke en definitieve middelen van waterontlasting, als duikers enz. enz., stel „ 2.000.—

Voor kosten van toezigt, verdeeld over ± 10 jaren, gerekend ad f 1500.— per jaar is „ 15.000.—

Voor winst en risico van den aannemer, stel „ 11.000.—

Bedrag der kosten van hergraving . . f 110.000.—

Kosten voor het voorloopig kanaal . . „ 370.000.—

Gezamenlijk bedrag f 480.000.—

TOELICHTING,

behoorende bij de begooting van kosten voor den aanleg van een kanaal in het Oosterveen der Marke van Noord- en Zuidbarge, gemeente Emmen, strekkende van het einde van het hoofdkanaal in het Westerveen dier Marke, tot aan de Pruissische grens, ter lengte van ± 8.880 M.

A. Rigting, afmetingen, peil en lengte van het kanaal.

Bij proces-verbaal dd. 23 October 1867, opgemaakt ten overstaan van den te Emmen residerenden Notaris Mr. S. J. Oosting, wordt geconstateerd dat, op genoemden datum, door Markgenooten van Noord- en Zuidbarge is besloten tot scheiding en deeling der Marke, ten gevolge waarvan het Oosterveen, het Westerveen en de Zuidmarke van elkander worden gescheiden, onder de bepalingen als in bedoeld proces-verbaal en bijlagen zijn opgenomen.

Tot die bijlagen behooren een ontwerp van scheiding van het Oostelijk veen, kaarten enz.

Op de kaart, behorende bij het ontwerp van verveening van het Oostelijk gedeelte der Marke van Noord- en Zuidbarge, is de rigting aangegeven, welke Markgenooten aan de verlenging van het hoofdkanaal in het Westerveen wenschen gegeven te zien.

Deze rigting komt overeen met die door de Commissie voor de verbinding der Drentsche kanalen enz. aangenomen, en op het kaartje aangeduid met de letters CVV'RW'.

Bij contract dd. 1 Junij 1859, tusschen de Drentsche Kanaalmaatschappij en Markgenooten gesloten is, sub 4°, bepaald dat het Oostelijk gedeelte van het hoofdkanaal in het Westerveen, in verlenging waarvan dat in het Oosterveen zal worden aangelegd, een peil zal hebben van 15,50

M + A.P. De afmetingen van het kanaal mogen geene mindere zijn, dan bij de concessie der genoemde Maatschappij voorgeschreven, voor haar kanaal van de grens der gemeente Hoogeveen tot aan de Bargerveenen.

De Drentsche Kanaalmaatschappij mag in het kanaal door het Oosterveen geene opschuttende sluis bouwen, dan ten oosten van de Hondsrug, tenzij met toestemming van 'Marktgenooten (art. 5, laatste al.)

De Maatschappij nu, heeft bij den aanleg van het kanaal in het Westerveen, als afmetingen daarvoor aangenomen: diepte onder peil 2 M., bodemsbreedte 7 M., breedte op den waterspiegel 13 M.

Bij behoud dier afmeting voor het hoofdkanaal in het Oosterveen, zou de bodem daarvan op 2 M. onder het peil van 15,50 M. + A.P., eene breedte hebben van 7 M., de waterspiegel op dat peil eene van 13 M.

De Commissie acht, vooral in het belang der verveening, eene verhooging van de waterkeering der tweede in het Westerveen geprojecteerde sluis van 15,50 M. tot 16 M. + A.P. wenschelijk, welke verhooging tevens het voordeel zal opleveren, dat de sluis n°. 2 dan het water ter gelijke hoogte zou keeren als de sluis n°. 1, dat is ter hoogte van 1,50 M., zoodat vaartuigen door sluis n°. 2 afschuttende, steeds het water zouden aanvoeren, bij de afschutting door sluis n°. 1 benoodigd, en het gevaar werd vermeden dat het betrekkelijk kleine kanaalpand tusschen de sluizen n°. 1 en 2 door verlies van schutwater, bij droogte,

spoedig in een voor de scheepvaart ongunstigen toestand zou gebragt worden.

Bij verhooring van het peil met 0,50 M. wil de Commissie de bodemsdiepte echter behouden, zoowel in het belang der scheepvaart, als omdat de diepere ingraving meerdere toetreding van zak- of welwater mag doen verwachten.

Bij de begrooting is alzoo aangenomen, voor de afmetingen van het kanaal: breedte op den waterspiegel, d.i. op 16 M. + A.P., 13 M.; diepte onder peil 2,50 M.; breedte in den bodem 5,50 M.

Zoo als ook in den tekst van haar rapport wordt gezegd, is de Commissie van oordeel dat, wil men snelheid van uitvoering aan goedkoopte paren, het aan te bevelen is om het kanaal CVV'RW', waarvan het normale peil dient te zijn 16 M. + A.P., voorloopig aan te leggen op een peil van 17 M. + A.P.; dit laatste, nadat het veen ter weërsijden genoegzaam zal zijn opgeruimd en de belangen der verveening zulks vorderen, te verbreed en te verdiepen en de afmetingen te geven, voor een kanaal met peil van 16 M. + A.P. gevorderd, en daarna het peil tot laatstgenoemd cijfer terug te brengen.

Het voorloopig kanaal, met een peil van 17 M. + A.P., dient dan op 15 M. + A.P. eene bodemsbreedte te hebben van 7 M.; het noordelijk kanaalboord kan zamenvallen met dat van het kanaal op het peil van 16 M. + A.P., en kan dus onder eene valling van $1\frac{1}{2}$, op 1 meter worden aangelegd, terwijl het zuidelijk boord eene valling van 1 op 1 kan bekomen. De grond uit den kanaalaanleg voortkomende, kan worden gestort aan de noordzijde. Daar waar de kanaalbodem niet of slechts over eenige decimeters in den ondergrond zou worden ge-

legd, bij het volgen van bovenstaand profil, d.i. over 3700 M. lengte oostelijk van den Hondsrug, dient de bodems-breedte te worden vergroot tot 15 M., en dat gedeelte moet, des gevorderd, zooveel meerdere diepte bekomen als vereischt wordt, om per str. Meter 15 M³ zand te leveren, ten einde het noordelijk kanaalboord ter plaatse tot 0,50 M. boven peil aan te leggen, benevens een trek- of voetpad.

Vermits het belang der veeneigenaren een spoedigen aanleg van het hulpkanaal op 17 M. + A.P. wenschelijk maakt, is een termijn van 8 jaren aangenomen voor de voltooiing. De tijd voor de hergraving gesteld, 10 jaren, is zeker voldoende. Er kunnen echter omstandigheden zijn, welke, met het oog op de verveening, eene wijziging van dezen termijn wenschelijk maken.

De bij C te bouwen sluis, met waterkeering ter hoogte van 17 M. + A.P., kan, na de hergraving, dienstbaar worden gemaakt aan de exploitatie der hooge gronden in het zuid-westelijk deel van het Oosterveen, en behoeft dus niet geamoveerd te worden.

Het aantal bruggen over het kanaal, opgenomen in de begrooting, is gelijk aan dat door Markgenooten vastgesteld bij het ontwerp van scheiding.

B. *Wijze van uitvoering.*

Vóór dat een kanaal in ruw, hoog veen kan worden aangelegd, moet, wanneer die aanleg althans zal geschieden in den zand- of leemgrond, waarop de veenlaag rust, het veen worden opgeruimd over eene breedte, voldoende voor dien aanleg en voor de berging ter weêrsijden van de daaruit voortkomende grondspecie.

De hooge veenen bestaan hoofdzakelijk uit afgestorven veenmos. Dit mos groeit van boven aan, naarmate het van onderen afsterft. Het afgestorven gedeelte is zeer hygroscopisch; het ruwe veen bevat alzoo groote massa's water. Door dit water gelegenheid te geven om te ontwijken, doet men de veendeeltjes tot elkander naderen, en de veenmassa wordt digter, naarmate de ontwatering meer volkomen is. Hoe digter het veen wordt, met des te meer voordeel kan het tot turf worden gegraven — immers die vergraving vordert minder arbeid — het warmtegevend vermogen wordt in een kleiner volume gedrongen, de turf wint in waarde als brandstof.

Aan elke verveening van hoog veen moet dus drooglegging voorafgaan, en ook bij kanaalaanleg zal de graad van drooglegging invloed uitoefenen op de waarde van den turf, en dus mede op de kosten van het kanaal.

Ter bevordering van de drooglegging worden groepen of zoogenaamde raaijen (van 8 bij 8 of 10 bij 10 d. M.) aangelegd; bij kanaalaanleg in den regel één in de aslijn van het kanaal, en op 100, en, zoo noodig, op 200 M. afstand, evenwijdig aan deze twee of vier dergelijke; de eerste noemt men dan *midden-* of *asraai*, de overigen 100 of 200 M. *achterraaijen*.

Haaks op deze raaijen worden wederom *dwarsgruppen* gegraven, in den regel op onderling evenwijdige afstanden van 10 M., welke het water uit het veen naar de raaijen voeren, waaruit het dan weder afloopt naar bestaande kanalen of waterlossingen.

Raaijen en groepen worden jaarlijks verdiept, indien en naarmate de toestand van het veen zulks gedooft, dat is, naarmate de veendeelen genoegzamen samenhang hebben verkregen, dat men geen vrees behoeft te koesteren, dat

het veen langs de groepen of raaijen scheurt, dewijl scheuren zeer nadeelig werken op eene geregelde verveening. De jaarlijksche verdieping bedraagt in den regel niet meer dan ± 3 d. M.

Is het veen genoegzaam drooggelegd, dat met de verveening kan worden aangevangen, dan moet eerstens de bovenste laag, waarin de planten overblijfselen nog niet of niet voldoende tot veen zijn overgegaan, verwijderd worden. Die bewerking wordt *afbonken* genaamd; de specie die verwijderd wordt *bonkaarde*.

De dikte der laag, die tot turf maken ongeschikt is, wisselt af op verschillende plaatsen, naarmate van den aard en de hoedanigheid van het veen. Het belang van den verveener kan bovendien somtijds medebrengen, dat het „afbonken” wordt uitgestrekt tot een kleiner of grooter deel van het turfveen zelven, namelijk in die gevallen, waarin de bovenste laag daarvan over eenige belangrijke dikte uit zoogenaamd graauw veen bestaat, en de afzet van den graauwen turf ter plaatse zeer beperkt is. Die graauwe turf toch heeft als brandstof slechts luttel waarde, en vordert aan productiekosten evenveel als de betere soorten.

De breedte waarover wordt afgebonkt, regelt zich naar die, waarover de verveener zich voorstelt, turf te graven.

De turf moet, daar hij bij het graven nog zeer vele waterdeelen bevat, voor de aanvankelijke drooging zoo mogelijk op een terrein worden geplaatst, hetwelk het hemelwater kan doorlaten, en tevens vlak genoeg is, om het toezigt over afmetingen enz. van den gegraven turf gemakkelijk te maken. De bonkaarde wordt daartoe benuttigd. Zij wordt in lagen over het nevenliggende veen gestort, of, is een deel van den ondergrond reeds van

veen ontbloot, over dezen, en daarna zoodanig fijn verdeeld (welke bewerking „*kleen*en” genaamd wordt) als noodig is tot vorming van een geschikt terrein tot plaatsing van den turf, aan welk terrein den naam wordt gegeven van „*zetveld*.”

Het tot turfgraving bestemde veen wordt nu bij *banken* van 2½, 5 of meer M. breedte in regelmatige stukken (lang 39 à 42, dik en breed ruim 14 c. M.) gestoken, die nevens elkander, digt aaneensluitend, op het zetveld worden geplaatst.

Naarmate dus de ter vergraving geschikte veenlaag dikker is, en de breedte waarover terzelfder tijd turf gegraven wordt, grooter, moet het zetveld meerdere uitbreiding hebben, en de turf, voor de drooging, verder vervoerd worden van de plaats waar hij wordt gegraven; de graafloonen, waarin de kosten van het vervoer naar het zetveld begrepen zijn, stijgen in dezelfde reden.

Naarmate nu de lucht de waterdeelen uit den turf verwijderd, worden de lagen *opgebroken*, dat is: achtereenvolgens op elkander gestapeld, met tusschenruimten voor de toetreding der lucht in zoogenaamde *ringen*, welke bewerking in het algemeen *droogen* wordt genaamd, en eindelijk, genoegzaam droog zijnde, in groote regelmatige hoopen gezet, waaraan men den naam van *vuren* geeft, voor zover hij althans niet reeds uit de ringen kon worden verscheept. Het vuren heeft ten doel de turf zooveel mogelijk te vrijwaren voor atmospherische invloeden, hetzij voor bevochtiging door regen, hetzij, vooral bij de beste soorten van turf, voor te sterke uitdrooging, waarvan verbrokkeling dezer soorten het gevolg zou zijn. De vuren uit deze laatste soort bestaande, worden met turf van mindere hoedanigheid gedekt.

De turf kan nu worden te gelde gemaakt, en de prijzen zullen daarbij, behalve van de ligging der veenderij en de hoedanigheid van den turf, ook afhangen van de meerdere of mindere gemakkelijheid waarmede hij kan geladen worden in de voor het vervoer bestemde vaartuigen, of met andere woorden van de meerdere of mindere nabijheid van het vaarwater.

Bij den aanleg van een kanaal in hoog veen moet dus zoo spoedig mogelijk aan de vaartuigen gelegenheid worden gegeven, om nabij den gegraven turf te komen.

Een hulpkanaal of *wijk* van de kleinste afmetingen tot doorvaart van een turfschip gevorderd, wordt in den regel daartoe aanvankelijk gebezigd, ten einde de kosten zoo weinig mogelijk op te voeren.

Immers geen vaarwater kan gegraven worden, dan nadat het veen over zoodanige breedte is opgeruimd, dat de noodige ruimte is verkregen en voor dat vaarwater en voor de grondspecie, die uit den aanleg daarvan zal voortkomen. Die breedte wordt grooter, naarmate het kanaalpeil lager is dan de hoogte van den ondergrond, omdat de hoeveelheid te bergen specie vermeerdert te gelijk met de breedte der ingraving. Van die breedte is tevens afhankelijk de massa ter zelfder tijd te graven turf, en de hoogere graafloonen van dien turf, in evenredigheid van het verdere vervoer naar het zetveld.

Wel zou het turfgraven over meerdere jaren kunnen worden verdeeld, wanneer men van eene spoedige afschepping wilde afzien, maar dan zou de in vuren geplaatste turf van een seizoen hinderlijk zijn aan de plaatsing en drooging van de in het volgend jaar te graven turf, terwijl vooral de aan de lucht blootgestelde lagen in waarde zouden verminderen; er zou belangrijk renteverlies worden

geleden, enz., daargelaten dat het gevaar van verlies door brand of andere oorzaken den eigenaar over zooveel langer tijdperk boven het hoofd hangt. Assurantiemaatschappijen weigeren in den regel, te veld staande turf te verzekeren.

Is de wijk, waarvan het wenschelijk is één der boorden te doen zamenvallen met die van het kanaalboord, gereed, dan kan de turf worden afgescheept, en het veen wordt ter weërszijden der wijk jaarlijks vergraven over zoodanige breedte (b.v. 5 M.) als in eene geregelde veenderij wordt aangenomen, met welke vergraving wordt voortgegaan totdat voldoende ruimte is verkregen voor de doortrekking van het kanaal. De kosten van deze laatste turfgraving behoeven niet meer te verschillen van die, welke in geregelde veenderijen worden gevorderd dan in zooverre meerdere ruimte van arbeiders in den regel in deze de arbeidsloozen lager zal doen zijn dan bij een werk dat de geregelde verveening moet voorbereiden, en waar de arbeiders, bij minder doeltreffende woningen voor zich en hunne gezinnen, hoogere prijzen hebben te betalen voor levensbehoeften, enz.

In de behoefte aan woningen moet, als bij nagenoeg alle groote werken, door de onderneming worden voorzien. Die woningen moeten echter meer gerieflijkheden aanbieden dan die, welke in den regel bij publieke werken worden gebezigd. Zij moeten namelijk voor een groot deel worden ingerigt ten gebruike van afzonderlijke huishoudingen, omdat de vrouwen en grootere kinderen van den turfgraver onmisbaar zijn bij het droogmaken van den turf.

De kosten der eigenlijke kanaalgraving zullen in den regel iets hooger zijn dan voor een aanleg in terrein, waarop geen veen aanwezig is, onder gelijke omstandigheden

gevorderd wordt, omdat een tweemaal verwerken van een deel der specie, uit den aanleg van het hulpkanaal (wijk) voortgekomen, moeilijk of niet te vermijden is, en het te keer gaan van verondieping der wijk door zand, en meer nog door het veen uit de groepen, enz. aangevoerd, niet onbelangrijke uitgaven vordert.

Bij de begrooting der baten uit den verkoop van turf moet, behalve hoedanigheid, afstand van het vaarwater enz., als boven reeds is aangewezen, nog in aanmerking worden genomen, dat turf rijst in waarde naarmate hij digter is; met andere woorden, naarmate de drooglegging van het veen meer volkomen wordt, waaruit volgt, dat de turf, gegraven voor den aanleg van een kanaal, hetwelk zelf die drooglegging eischt, krachtig kan bevorderen, de minste waarde heeft als brandstof, terwijl hij bovendien, tengevolge van de weinige zamenhang der veendeelen, aan sterke inkrimping onderhevig is, waardoor hij een zeer onregelmatigen vorm verkrijgt, die voor de verscheping hinderlijk is.

Op een en ander is bij het zamenstellen der voorafgaande begrooting het oog gehouden.

Opgemaakt en overgelegd aan de Commissie voor de verbinding der Drentsche kanalen, in verband met eene verlenging naar de Eems, door den ondergeteekende, lid der Commissie,

VAN DER LELIJ.

Overgelegd bij brief van 17 October 1871, door de bovengenoemde Commissie.

J. STROOTMAN, *Voorzitter.*



BEGROOTING VAN KOSTEN:

- A. *Om het Oranjekanaal boven sluis 4 te hergraven tot het peil van 17 M. boven A.P., en genoemde sluis te verplaatsen naar den hoek van het Oosterveen der Drentsche Veen- en Midden-Kanaalmaatschappij.*

De aankoop van een strook grond van 15 M. breedte langs de noord-westzijde van het kanaal, van sluis n°. 4 af tot aan het Oosterveen, vordert 12,12 hectaren grond, ad f 1000.— per hectare f 12·120.—

Tot het hergraven van sluis n°. 4 af is, van het vlak van 18,30 M. tot het vlak van 17 M. + A.P., over 2450 M. lengte boven het vlak van 18,30 M. te verwerken aan de noord-westzijde 19808 M.³, en aan de zuid-oostzijde 3303 M.³ grond ad f 0,17 per M.³. „ 3·928,87

Van 18,30 tot 17 M. + A.P. is te verwerken 12321 M.³ grond, met afdammen, watermalen enz. ad f 0,30 per M.³ . . . „ 3·726,30

Beneden het vlak van 17 M. + A.P. is te verwerken 33383 M.³ grond, waarvan 16642 M.³ met watermalen en afdammen ad f 0,45 per M.³ „ 7·488,90

Over te brengen f 27·264,07

	Overgebracht f	27.264,07
En 11194 M. ³ ad f 0,54 per M. ³ . . . ,		6.044,76
Benevens 5547 M. ³ , die men stelt te moeten baggeren, ad f 0,80 per M. ³ . . . ,		4.437,60
Over de volgende 1475 M. lengte aan de noord-westzijde boven terreinshoogte te verwerken 8651 M. ³ grond, en aan de zuid-oostzijde 1757 M. ³ , te zamen 10408 M. ³ , ad f 0,17 per M. ³ ,		1.769,36
Van af terreinshoogte tot het peil van 18,30 M + A.P. te verwerken 13837 M. ³ grond, ad f 0,25 per M. ³ ,		3.459,25
Van het peil van 18,30 tot dat van 17 M. is te verwerken 7478 M. ³ grond, met watermalen, afdammen enz., ad f 0,35 per M. ³ ,		2.617,30
Beneden het vlak van 17 M. is te verwerken 20038 M. ³ , waarvan 10019 M. ³ met watermalen enz. ad f 0,48 per M. ³ . . . ,		4.809,12
En 6678 M. ³ ad f 0,56 per M. ³ . . . ,		3.739,68
En 3341 M. ³ , die men stelt te moeten baggeren, ad f 0,80 per M. ³ ,		2.672,80
Over de volgende 2125 M. lengte is aan de noord-westzijde te verwerken boven terreinshoogte 13536 M. ³ , en aan de zuid-oostzijde 2707 M. ³ , dus te zamen 16243 M. ³ , ad f 0,17 per M. ³ , ,		2.761,31
Van terreinshoogte tot het vlak van 18,30 M. + A.P. te verwerken 8766 M. ³ , ad f 0,25 per M. ³ ,		2.191,50
Over te brengen f		61.766,75

Overgebracht <i>f</i>	61.766,75
Van het vlak van 18,30 tot 17 M. + A.P. te verwerken 10774 M. ³ grond, met water- malen enz., ad <i>f</i> 0,35 per M. ³ , „	3.770,90
Van het vlak van 17 M. + A.P. uit het volle kanaalprofiel te verwerken 28868 M. ³ grond, waarvan men rekent 14434 M. ³ met watermalen enz., ad <i>f</i> 0,47 per M. ³ „	6.783,98
En 9622 M. ³ ad <i>f</i> 0,55 per M. ³ „	5.292,10
En 4812 M. ³ , die men stelt te moeten baggeren, ad <i>f</i> 0,80 per M. ³ „	3.849,60
Over de volgende 1450 M. lengte is boven de hoogte van den 2 M. breedten trekberm aan de noord-westzijde 14159 M. ³ en aan de zuid-oostzijde 3705 M. ³ grond te verwerken, ad <i>f</i> 0,17 per M. ³ „	3.036,88
Van de hoogte van den 2 M. breedten berm tot het vlak van 18,30 M. + A.P. te verwerken 11977 M. ³ , grond, ad <i>f</i> 0,35 per M. ³ „	4.191,95
Van het vlak van 18,30 tot dat van 17 M. + A.P. is te verwerken 7351 M. ³ oer- grond, ad <i>f</i> 0,48 per M. ³ „	3.528,48
Beneden het vlak van 17 M. + A.P. is te verwerken 19698 M. ³ , waarvan 9849 M. ³ oergrond, met watermalen enz., ad <i>f</i> 0,64 per M. ³ „	6.303,36
En 6566 M. ³ zandgrond, met waterma- len enz., ad <i>f</i> 0,55 per M. ³ „	3.611,30
En 3283 M. ³ , die men stelt te moeten	

Over te brengen *f* 102.135,30

Overgebracht *f* 102.135,30
 baggeren, ad *f* 0,80 per M.³ „ 2.626,40

Over de volgende 580 M. lengte, zijnde tot aan het Oosterveen, is aan grond boven terreinshoogte te verwerken aan de noordwestzijde 4259 M.³, en aan de zuid-oostzijde 965 M.³, te zamen 5224 M.³, ad *f* 0,17 per M.³ „ 888,08

Van terreinshoogte tot het vlak van 18,30 M. + A.P. is te verwerken 3217 M.³ grond, ad *f* 0,25 per M.³ „ 804,25

Van het vlak van 18,30 tot dat van 17 M. + A.P. is te verwerken 2940 M.³ grond, met watermalen enz., ad *f* 0,35 per M.³ „ 1.029,00

Beneden het vlak van 17 M. + A.P. is te verwerken 7879 M.³ grond, waarvan 6590 M.³ met watermalen enz., ad *f* 0,48 per M.³, „ 3.163,20

En 1289 M.³ baggergrond, ad *f* 0,80 per M.³ „ 1.031,20

Tot het bezetten der boorden van af sluis 4 tot aan het Oosterveen, zijnde 8080 M. lengte kanaal, is noodig 16160 M. lengte wiep, met palen enz., ad *f* 0,07 per M. lengte, „ 1.131,20

Voor de bezetting der kanaalboorden en de belooopen der wegen is noodig 42733 M.² zoden, kostende van steken, vervoer en zetten *f* 0,10 per M.². „ 4.273,30

Het egaliseren van de storten en het dek-

Over te brengen *f* 117.081,93

	Overgebracht <i>f</i>	117·081,93
ken met zwarten grond over 16160 M. lengte, ad <i>f</i> 0,30 per M. lengte, ,		4·848,00
Het graven van 8080 M. lengte bermsloot achter langs den verbreedten kanaalweg, ad <i>f</i> 0,40 per M. lengte, ,		3·232,00
Voor het verdiepen der waterleiding, ge- naamd „de Delft”, ten einde het overtol- lige water boven het peil van 17 M. + A.P. te kunnen loozen, over 2120 M. leng- te, ad <i>f</i> 0,45 per M., ,		954,00
Voor het wegbreken, verlagen en vergroo- ten van den overval voor de afstrooming door den stroom „de Delft”, stel ,		440,00
Voor de door de hergraving noodig wor- dende verandering van 2 ophaal- en 5 draai- bruggen, stel. ,		9·000,00
Voor het wegbreken van sluis n°. 4 en het plaatsen van een sluis op het verbin- dingspunt met de hoofdwijk in het Ooster- veen bij Q, opschuttende van 17 tot 18,30 M. + A.P., gesteld op. ,		14·000,00
Voor de vergraving van het hulpkanaal over 100 M. lengte, voor den mond van de sluis, in verbinding met de hoofdwijk in het Oosterveen, is boven terreinshoogte te verwerken 923 M. ³ , ad <i>f</i> 0,15 per M. ³ , . . ,		138,45
Van terreinshoogte tot het vlak van 18,30 M. + A.P. te verwerken 462 M ³ grond, ad <i>f</i> 0,25 per M. ³ ,		115,50

Over te brengen *f* 149·809,88

Overgebracht f 149'809,88

Beneden peil tot het vlak van 18,30 M. +
A.P. te verwerken 342 M.³ grond, met
watermalen enz., ad f 0,45 per M.³ . . . „ 153,90

Voor het hergraven van deze strekking
van het vlak van 18,30 tot dat van 17
M. + A.P. is aan grond boven terreins-
hoogte te verwerken 780 M.³. ad f 0,15
per M.³ „ 117,00

Van terreinshoogte tot het vlak van 18,30
M. + A.P. te verwerken 767 M.³ ad f 0,25
per M.³ „ 191,75

Van het vlak van 18,30 tot dat van 17
M. + A.P. te verwerken 507 M.³ grond,
met watermalen enz., ad f 0,35 per M.³ „ 177,45

Beneden peil tot het vlak van 17 M. + A.P.
te verwerken 1164 M.³ grond, waarvan 582
M.³ met watermalen enz., ad f 0,45 per
M.³ „ 261,90

En 388 M.³ ad f 0,55 de M.³ . . . „ 213,40

En 194 M.³, die men stelt te moeten
baggeren, ad f 0,80 per M.³ „ 155,20

Het graven van 149 M. lengte hoofd-
wijk boven sluis no. 4, die in het ver-
bindingskanaal komt te leggen, naar de wijk
in het Bargermeerstereinden; die wijk het
peil van 18,30 M. boven A.P. te doen behouden;
daartoe aan grond boven het vlak van
18,30 M. + A.P. te verwerken 1713
M.³. ad f 0,14 per M.³ „ 239,82

Over te brengen f 151'320,30

Overgebracht f 151·320,30

Aan grond beneden het vlak van 18,30	
M. + A.P. is te verwerken 2065 M. ³ ,	
waarvan 1032 M. ³ ad f 0,25 per M. ³ . „	258,00
En 688 M. ³ met watermalen enz., ad	
f 0,85 per M. ³ „	240,80
En 345 M. ³ ad f 0,45 per M. ³ . . „	155,25
Tot het bezetten der belooopen is noodig	
498 M. lengte wiep met de noodige palen,	
met leveren en zetten, ad f 0,07 per M. „	34,86
Voor het bezoden der belooopen van de	
wegen en boorden is benoodigd 1992 M. ²	
zoden, van aankoop, steken, vervoer en	
zetten, ad f 0,10 per M. ² „	199,20
Voor het afmaken der storten en het	
dekken met zwarten grond over 249 M.	
lengte, ad f 0,40 per M. „	99,60

f 152·308,01

Voor ongelden en onvoorziene uitgaven	
12½ pct. ongeveer „	19·691,99

Komt voor het hergraven van het tegenwoordig bovenpand van het Oranjekanaal f 172·000,00

B. Om het op een peil van 17 M. + A.P. vergraven Oranjekanaal op datzelfde peil te verlengen tot aan de ontmoeting van de Hoogeveensche vaart bij V.

Het graven van 1700 M. splitting, zijnde van af het

eind van het thans bestaande hulpkanaal langs het Oosterveen tot aan het verbindingspunt, of 300 M. ten Oosten het Oosterveen, met het Hoogeveensche kanaal. Tot genoemde veensplitting 50 M. breedte en 1.50 M. diepte af te bonken; daartoe moet 127500 M.² bonkaarde worden verwerkt, en tot de schuinten dier splitting onder 8 op 1 te verwerken 30600 M.³ bonkaarde, alzoo te zamen 158100 M.³, van vervoer en egaliseren over het veld (tot zetyeld van den turf), ad f 0,09 per M.³. f 14'229.—

Uit genoemde splitting, waarin 243 M. diepte vergraafbaar veen zit, te vergraven 2065 dagwerken turf, van graafloon en droogmaken ad f 17,25 per dagwerk . . „ 35'621,25

f 49'850.25

Van genoemde 2065 dagwerken turf moet worden afgetrokken 15 % voor haardbrand van het werkvolk en voor verbrokkeling, en hetgene verder op het veld verloren raakt, zoodat 1756 dagwerken turf overblijven, waarvan men stelt te zijn $\frac{1}{4}$ graauwe turf (439 dagwerk), die geen verkoopwaarde heeft, en 1317 dagwerk zwarte turf, waarvan men de verkoopwaarde stelt op f 13,50 per dagwerk, is dus „ 17'779,50

Aldus een tekort op de verveening van f 32'070,75

Het vergraven van 5 M. diepte onwaardig veen, dat niet tot turf geschikt is bedraagt 16337 M.³. (over 40 M. breedte splitting),

Over te brengen f 32'070,75

Overgebracht *f* 32'070,75
 ad *f* 0,14 per M.³ „ 2'287,18

Te vergraven aan zandgrond, die boven het
 vlak van 18,30 M. + A.P. zit, 25662 M.³,
 ad *f* 0,16 per M.³ „ 4'105,92

Het vergraven van den zandgrond, die
 zich in het volle kanaalprofiel beneden het
 vlak van 18,30 M. + A.P. bevindt, be-
 draagt 25092 M.³, waarvan 12546 M.³ ad
f 0,25 per M.³ „ 3'136,50

En 6273 M.³ ad *f* 0,35 per M.³ . . „ 2'195,55

En 6273 M.³ met watermalen, afdam-
 men, enz., ad *f* 0,50 per M.³ „ 3'136,50

Het hergraven van 2700 M. bestaand hulp-
 kanaal langs het Oosterveen, waartoe langs
 de noord-oostzijde over 2100 M. lengte en
 8 M. breedte bij één M. diepte bonkaarde
 moet worden ingebonkt, hetwelk bedraagt
 16800 M.³. Gelijke afbonking moet ook
 geschieden aan de zuidwestzijde langs het
 hulpkanaal, en wel over 2700 M. lengte, het-
 welk bedraagt 21600 M.³, dus te zamen
 38400 M.³ van inbonken en egaliseren, ad
f 0,04 per M.³ *f* 1'536,00

Het vergraven van 5 M. breedte
 veen over de zoo even genoemde
 2100 en 2700 M. lengte tot 2,40
 M. diepte, geeft 576 dagwerken
 turf, van graafloon en droogmaken,

Over te brengen *f* 1'536,00 *f* 46'932,40

Overgebracht f 1'536,00 f 46'932,40
 ad f 14,25 per dagwerk . . „ 8'208,00

Zoodat [die verveening kost f 9'744,00
 Van genoemde 576 dagwerk
 turf gaat af gelijke hoeveelheid
 als hierboven is opgegeven, zoodat
 er 373 dagwerk zwarte turf ter
 verkoop overblijft, waarvan de
 verkoopprijs wordt gesteld op
 f 13,50 per dagwerk, geeft . „ 5'035,50

Aldus een te kort op die ver-
 veening van f 4'708,50

Boven terreins-hoogte is aan
 de wijkswallen te verwerken 11189
 M.³ grond, van verwerken ad
 f 0,12 per M.³ „ 1'342,68

Tot verbreeding van het hulp-
 kanaal moet 12960 M.³ grond
 worden verwerkt, en tot opschoo-
 ning van de zich in het hulpka-
 naal bevindende grond 3204 M.³,
 dus te zamen 16164 M.³, waarvan
 8082 M.³ ad f 0,25 per M.³ „ 2'020,50

En 4041 M.³ ad f 0,35 per M.³ „ 1'414,35

En 4041 M.³ met afdammen,
 watermalen, enz., ad f 0,52
 per M.³ „ 2'101,32

f 11'587,35

Over te brengen f 58'519,75

Overgebracht *f* 58'519,75

Tot het bezetten der boorden van het hulpkanaal en de belooopen der wegen benoodigd 27800 M.² zoden, van steken, vervoer en zetten, ad *f* 0,10 per M.² „ 2'780,00

Het egaliseren der storten, en het dekken met zwarte grond en de storten tot wegen af te werken is voor 8800 M. lengte, ad *f* 0,30 per M. „ 2'640,00

Van den hoek van het Oosterveen en verder langs het Oosterveen over 2700 M. lengte, is boven terreinshoogte aan de noordwestzijde te verwerken 21465 M.³ grond, en aan de zuid-oostzijde 4151 M.³, dus te zamen 25616 M.³, ad *f* 0,13 per M.³ . „ 3'330,08

Van terreinshoogte tot het vlak van 18,30 M. + A.P. te verwerken 10589 M.³, ad *f* 0,25 per M.³. „ 2'647,25

Van het vlak van 18,30 M. tot dat van 17 M. + A.P. te verwerken 18954 M.³, met watermalen enz., ad *f* 0,35 per M.³. „ 6'633,90

Van het vlak van 17 M. + A.P. uit het geheele kanaalprofiel te verwerken 38705 M.³, waarvan 19353 M.³ met watermalen, enz., ad *f* 0,45 per M.³, „ 8'708,85
en 12902 M.³ ad *f* 0,55 per M.³ . . „ 7'096,10
en 6450 M.³, die men stelt te moeten baggeren, ad *f* 0,80 per M.³. „ 5'160,00

Vervolgens over 1700 M. lengte, zijnde met die aan het verbindingspunt op 300

Over te brengen *f* 97'515,93

Overgebragt f	97.515,93
M. afstand ten oosten het Oosterveen, aan grond boven terreinshoogte te verwerken aan de noord-westzijde 17687 M. ³ , en aan de zuid-oostzijde 6873 M. ³ , te zamen 24560 M. ³ , ad f 0,15 per M. ³	3.684,00
Van terreinshoogte tot het vlak van 18,30 M. + A.P. te verwerken 14970 M. ³ , ad f 0,25 per M. ³	3.742,50
Van het vlak van 18,30 tot dat van 17 M. + A.P. te verwerken 11934 M. ³ grond, met watermalen enz., ad f 0,35 per M. ³	4.176,90
Beneden het vlak van 17 M. + A.P. is te verwerken 24370 M. ³ grond, waarvan 12185 M. ³ met watermalen enz., ad f 0,45 per M. ³	5.483,25
En 8124 M. ³ ad f 0,55 per M. ³	4.468,20
En 4061 M. ³ , die men stelt te moeten baggeren, ad f 0,80 per M. ³	3.248,80
Tot het bezetten der kanaalboorden en belooopen der wegen, zijnde 4400 M. lengte kanaal, is benoodigd 8800 M. lengte wiep, met de noodige palen en leggen, ad f 0,07 per M.	616,00
Tot bezetting der belooopen benoodigd 70400 M. ² zoden, aan steken, aankoop, vervoeren en zetten per M. ² ad f 0,10	7.040,00
Het egaliseren der storten en het afwerken der wegen moet gerekend worden, met het dekken met zwarte grond, op f 0,40	

Over te brengen f 129.775,58

Overgebracht	f 129.775,58
per M. lengte, is dus over 4400 M. lengte „	1.760,00
Voor het maken van eene brug voor den mond van het kanaal langs het Oosterveen, met woning „	4.000,00
Voor eene brug vóór den mond van het verbindingskanaal voor de sluis in het Oosterveen „	2.500,00
Idem woning bij de brug, tevens sluiswoning „	2.500,00
Voor het maken van eene verbindingsluis aan het verbindingpunt met het Hoogeveensch-kanaal, opschuttende van 15,50 tot 17 M. + A.P., wordt voor de sluis gesteld f 18.000, en voor de sluiswoning f 3.000, is te zamen „	21.000,00
Voor een bij de hiervorengemelde sluis te plaatsen stoomtuig, om iedere afgeschut wordende kolk water terug te voeren op het peil van 17 + A.P. „	10.000,00
Voor het plaatsen van een keerschut bij de verdere oplegging ten oosten het verbindingpunt, ten einde, bij overhoopte toevvoer van water, zoomede bij daling van den waterspiegel beneden peil, dat gedeelte kanaal, dat alleen door het veen is gegraven, te kunnen afsluiten. „	5.000,00

f 176.735,58

Voor ongelden en onvoorziene uitgaven

Over te brengen f 176.735,58

Overgebracht <i>f</i>	176.735,58
12½ pct. of ongeveer „	22.264,42

Komt voor de verlenging van het Oran-
jekanaal tot aan het verbindingpunt met
de verlengde Hoogeveensche vaart . . . *f* 199.000,00

Opgemaakt en overgelegd aan de Commissie voor de
verbinding van de Drentsche Kanalen, in verband met
eene verlenging naar de Eems, door den ondergeteekende,
lid dier Commissie,

JOHS. LOKKER.

Overgelegd bij brief van 17 October 1871, door de bo-
vengenoemde Commissie,

J. STROOTMAN, *Voorzitter.*

~~~~~

N° 9

Ca  
an  
ween  
rban



Assen den 11 Mei 1872.

N<sup>o</sup> 24.

---

Het door Uwe Commissie, onder dagteekening van 17 October 1871, aan ons uitgebragt rapport is met de bijlagen door ons aan Zijne Excellentie den Minister van Staat en van Binnenlandsche Zaken overgelegd, bij missive van 30 Januarij j.l., no. 39.

Die missive, alsmede het antwoord daarop van den Minister, d.d. 25 April j.l., n<sup>o</sup>. 222, afdeeling 3, Waterstaat, hebben wij de eer, beide in afschrift, hierbij aan U mede te deelen.

*Gedeputeerde Staten der provincie Drenthe,*

GREGORY, *Voorzitter.*

H. J. SMIDT, *Griffier.*

*Aan*

*Commissie voor het ontwerpen van een  
an tot onderlinge verbinding van de Hoo-  
veensche vaart en het Oranjekanaal, in  
verband met eene verlenging naar de Eems.*

Assen den 30 Januarij 1872.

N<sup>o</sup>. 39.

---

De Commissie', naar aanleiding van de missive van Zijne Excellentie den Minister van Binnenlandsche Zaken van den 11 Mei 2870, n<sup>o</sup>. 164, 3<sup>de</sup> afdeeling, benoemd, om, onder voorzitting van den Hoofdingenieur van den Waterstaat, een voorstel te doen tot onderlinge verbinding van de Hoogeveensche vaart en van het Oranjekanaal, in verband met eene verlenging naar de *Eems*, bepaaldelijk wat betreft de rigting en de peilen der kanaalpanden, heeft aan die opdracht voldaan en aan ons, onder dagtekening van 17 October l.l. een uitvoerig rapport ingezonden, dat wij de eer hebben Uwe Excellentie hierbij met twee daartoe behoorende bijlagen en calque, alle in originali, aan te bieden.

Uwe Excellentie zal, na kennis genomen te hebben van het met zorg uitgewerkte rapport in deze voor de verschillende daarbij betrokken belangen gewigtige aangelegenheid, zien, dat er eerst een verschil van gevoelen heeft bestaan omtrent de rigting en peilen van de aan te leggen kanalen, één van de belangrijkste punten der regeling, doch dat later de minderheid, alléén bestaande uit

*Aan*

*Zijne Excellentie den Minister van  
Staat en van Binnenlandsche Zaken.*

den vertegenwoordiger van het Oranjekanaal, zich bij de meerderheid, uitmakende de overige vijf leden van de Commissie, heeft aangesloten. De voorwaarde, waarop die aansluiting heeft plaats gehad, bewijst voldoende, dat ook niet zoo zeer de regeling zelve van de meerderheid, uit het oogpunt van 't algemeen belang, bezwaar vond, dan wel de vrees, dat het Oranjekanaal niet met de andere kanalen zou kunnen concurreren, eene vrees, die toch zeker niet mogt beslissen over het meer of min doelmatige van het plan van aanleg.

Met dit plan, dat de goedkeuring wegdraagt zoowel van den deskundigen Voorzitter als van de vertegenwoordigers der maatschappijen en veeneigenaren, welke bij die zaak belang hebben, kunnen wij, in de gegeven omstandigheden, ons in 't algemeen wel vereenigen, en wij geven Uwe Excellentie daarom ook in overweging, Hare goedkeuring daaraan te willen verleen. Met het oog toch op de ligging der ondergronden en de voeding der kanalen, verdienen, naar onze meening, de gekozene rigting, de aangenomene peilen en de voorgestelde diepere ingraving (ofschoon dit laatste de kosten van aanleg aanzienlijk verhoogt), als grondslagen voor de verdere uitvoering te worden aangenomen. Wel gaat het plan niet verder dan tot de grens van ons Rijk, maar met de Commissie zijn wij van gevoelen, dat men zich daartoe vooreerst moet bepalen. Kunnen de middelen gevonden worden, om binnen een bepaalden tijd met het kanaal tot aan de grens te zijn, dan zou dit aan de Pruissische Regering kunnen worden medegedeeld, onder opgave van het aangenomen kanaalpeil boven A.P. en onder bijvoeging, dat, bij eene eventuele aansluiting van het kanaal aan een kanaal op Pruissisch gebied, de zekerheid moet

bestaan, dat daardoor geen waterverlies aan onze kanalen zal worden veroorzaakt.

Wat de voeding van het kanaal in de veenen aangaat, moeten wij de vrijheid nemen Uwe Excellentie te doen opmerken, dat daarin de Commissie, op de gronden door haar aangegeven, in de eerste jaren geen bezwaar ziet. Ook wij gelooven, dat de ondervinding, verkregen op het pand boven sluis 3 van het Oranjekanaal, regt geeft dit gevoelen aan te nemen.

De Commissie wijst voorts op een middel van kunsmatige voeding, namelijk door oppomping van water uit het Meppelerdiep, en wenscht daaromtrent een onderzoek, ten einde, later, zoo noodig, daarvan gebruik te kunnen maken.

Tot aanprijzing van dat middel, gaat zij uit van het gevoelen, dat het bovenpand der Drentsehe hoofdvaart door de oppomping van water uit het Noord- Willemskanaal en het Punterdiep, niet voldoende zou gevoed worden, en dat daarin, door aanvoer van water uit het Meppelerdiep, dan tevens zou zijn voorzien, waarvoor de noodzakelijkheid te grooter zou zijn, omdat de aanvoer uit de Groninger wateren in het vervolg onzeker zou kunnen worden.

In weerwil het, naar wij meenen, blijken zal, dat aan de verwezenlijking van dergelijk voedingsplan bezwaren zullen zijn verbonden, bestaan er tegen zoodanig onderzoek bij ons 'geene bedenkingen. Doch, naar aanleiding van hetgeen door de Commissie is aangevoerd, om haar verlangen aan te dringen, mogen wij het voor Uwe Excellentie niet verzwijgen, dat wij de behoefte aan meer water op het bovenpand der hoofdvaart niet kunnen erkennen, ten minste zoo lang er geene meerdere gelegenheid



tot afschutting uit dat bovenpand , wordt geopend. Door de tijdige werking der stoomgemalen op het Noord-Willemskanaal wordt behoorlijk in de voeding van genoemd bovenpand voorzien : alléén bij eene zeer buitengewone en aanhoudende droogte , als in 1868 , kan een allezins voldoende waterstand niet worden behouden. En bovendien kunnen wij niet aannemen , dat de aanvoer uit het Puntterdiep bemoeijelikt zou kunnen worden , daar de hoeveelheid water , die opgepompt wordt , van geen en of luttel kleinen invloed kan zijn op den grooten boezem , waaruit dat water wordt verkregen.

Bij het rapport zijn overgelegd begrootingen der kosten van een bespoedigden aanleg van al de gevorderde werken. Wij treden niet in eene beoordeeling van die stukken , doch wij vinden ons toch verplicht daaromtrent op te merken , dat ze door twee handen zijn bewerkt en dus casu quo niet zoo voetstoots als grondslag van berekening zullen kunnen worden aangenomen , wanneer er in het vervolg sprake mogt zijn , b.v. van eene verdeeling der toegekende subsidiën.

In het slot der missive van 11 Mei 1870 , no. 164 , sprak Uwer Excellenties ambtsvoorganger er van , dat alle verder overleg overbodig zou zijn , wanneer niet de belanghebbenden , waaronder ook de provincie werd gerekend , bereid zijn het overgrootste deel der kosten voor hunne rekening te nemen.

Hieruit ware welligt af te leiden , dat toen het voornemen was , dat het Rijk den aanleg wilde op zich nemen , doch wij meenen eerder te mogen aannemen , dat het de bedoeling was , door aanzienlijke rijkssubsidiën den aanleg te bevorderen en te verzekeren. Is onze opvatting juist , dan zal , meenen wij , de uitvoering door de betrokken

Maatschappijen onder toezigt van de Regering dienen plaats te hebben.

Wat nu het vinden der kosten betreft, waartoe de *belanghebbenden* zullen moeten bijdragen, zoo komen als belanghebbenden, naar ons inzien, in de eerste plaats in aanmerking de beide Maatschappijen en daarna de veeneigenaren. *In de eerste plaats: de maatschappijen.* Het betreft hier toch werken, waartoe *beide* geheel of grootendeels zijn gehouden en verplicht, zoowel krachtens de haar verleende concessieën, als ingevolge de contracten, door haar met de veenmarke gesloten. Moge men, wat de Oranjekanaalmaatschappij aangaat, ook al willen beweren, dat zij tot hergraving van haar bovenpand niet is gehouden, dan moet niet uit het oog worden verloren, dat dergelijke hergraving niettemin in 't belang van de maatschappij zelve volstrekt noodzakelijk is, en tevens dat die maatschappij, naar het plan der Commissie, zou worden ontheven van hare verplichting, om een kanaal te graven naar het Smeulveen en de Runde. Op hetgeen de Maatschappijen zullen moeten en kunnen doen, komen wij straks terug.

Voorts de *veeneigenaren*. Deze hebben wel reeds offeringen gedaan, gelijk ook in het rapport der Commissie wordt gezegd, doch wij zijn van meening, dat die offeringen niet van dien aard zijn, om het nu billijk te achten, dat zij voor de uitvoering van het voorgedragen plan zich aan het verleen van verdere bijdragen onttrekken. De eigenaren der veenen, die door de kanalen zullen worden doorsneden of die daarop zullen kunnen worden afgevoerd, hebben een regtstreeksch en onmiddelijk belang, daar de waarde van die veenen geheel afhankelijk is van de gelegenheid, die er ontstaat om ze te kunnen

exploiteren en vooral ook eene bespoediging van den kanaal-aanleg mede in hun belang is, omdat daardoor de mogelijkheid van verveening voor hen eerder ontstaat en zij dus vroeger in 't genot der voordeelen daarvan geraken. Hoezeer dus, zoowel wegens de vroegere ontwikkeling, welke die geheele streek daardoor zal erlangen, als vooral met het oog op eene internationale kanaalverbinding, ook het algemeen belang dergelijke bespoediging wenschelijk doet zijn, zijn wij om bovenvermelde redenen van oordeel, dat het door de veeneigenaren gedaan aanbod niet voldoende is. Er is voor ons onduidelijkheid in dat aanbod, zoodat wij de waarde daarvan wel niet in cijfers weten uit te drukken, doch het is, zooals het daar ligt, zelfs dan wanneer wij het onduidelijke in een voor het aanbod meest gunstigen zin opvatten, en dit aanbod dus hoog aanslaan, — volstrekt niet in overeenstemming met de aanzienlijke kosten, die, voor een groot deel, in het bijzonder belang der veenen, zouden worden aangewend.

Gaan wij verder na, van wie eenige tegemoetkoming zou kunnen gevraagd worden, dan meenen wij, dat van gemeenten in billijkheid geene bijdragen kunnen worden verwacht. Wat de gemeente Emmen betreft, op wier gebied de kanaal-aanleg zal plaats hebben, deze gemeente wordt reeds zwaar gedrukt en zal dat nog meer worden door de kosten van onderwijs, politie enz., die gevorderd worden bij het ontstaan en de ontwikkeling van de veenkoloniën op haar grondgebied.

Bij het ontstaan van een internationaal verkeer, na aansluiting van de verlengde Hoogeveensche vaart en van het Oranjekanaal aan kanalen in Pruissen, zullen andere gemeenten, als Hoogeveen, Meppel enz., vermoedelijk in

de toekomst wel gebaat worden, maar dat zullen ook andere, zelfs de groote koopsteden in ons Rijk. Dit ligt evenwel niet alleen nog zóó zeer in de toekomst, dat het voor als nog moeilijk is te beoordeelen, in welke mate dat belang zijn zal, maar daarbij komt nog, dat het ons zelfs geheel onzeker voorkomt, welke gemeenten tot dat doel zouden kunnen worden aangesproken. Het mag toch niet uit het oog worden verloren, dat er vijf kanalen reeds zijn, die hunne rigting hebben op de veenen in de gemeente Emmen, en dat het dus hoogst onzeker is, langs welken weg eventueel, bij eene aansluiting aan Pruisen, het internationaal verkeer zich bij voorkeur zal ontwikkelen. Wij zouden het dus niet billijk achten, op de greep af, bij een paar gemeenten in deze provincie, bij voorkeur, op het geven van een subsidie aan te dringen, en andere gemeenten, die later misschien blijken zouden meer of evenveel belang te hebben, ongemoeid te laten.

Wij vertrouwen, dat Uwe Excellentie met ons zal instemmen, dat aan de Maatschappijen eigenaardig moet worden opgedragen de *uitvoering* van het werk.

De financiële krachten van die twee Maatschappijen zijn echter gering. Die van het Oranjekanaal deed in de laatste jaren niets in voldoening aan de verplichting, die op haar jegens de markgenooten rustte, en de Drentsche Kanaalmaatschappij werkte slechts langzaam voort, welligt daartoe in staat gesteld door de opbrengst van hare kanalen, van welke een voldoende gebruik wordt gemaakt, doch wij betwijfelen of ze in staat zal zijn meer te doen dan te voorzien in den aanleg van het kanaal in de veenen, met sluizen en bruggen, tot aan het punt, alwaar het door de Commissie ontworpen plan aanvangt.

Die Maatschappijen zullen dus in hoofdzaak tot de uit-



voering moeten worden in staat gesteld. Dat zij zelve evenwel daarbij ook groot belang hebben, hebben wij hiervoren reeds vermeld, en wij meenen dus, dat die Maatschappijen, hoe weinig vermogend ook, verplicht zijn, zelve althans iets te doen. Het komt ons ook niet onmogelijk voor, dat, met eenige inspanning, die Maatschappijen een deel der kosten op zich zouden kunnen nemen, althans dat hierop mag en moet worden gerekend, omdat het plan, naar de erkenning harer vertegenwoordigers, ook zoo goed mogelijk overeenkomstig hare belangen is opgemaakt, en dus het welbegrepen belang der aandeelhouders in die Maatschappijen mede de uitvoering vordert en alzoo ook mag geacht worden eenige opofferingen harerzijds waard te zijn.

Voor 't overige zal de geldelijke hulp moeten komen van de provincie en van het rijk. De provincie zal, zoo wij vertrouwen, bereid worden bevonden subsidie te verleen, doch zij kan, zoo als Uwe Excellentie bekend is, niet veel geven. Zij is reeds bezwaard met een grooten schuldenlast en kan hare inkomsten moeilijk vermeerderen, daar inderdaad de ten haren behoefte thans geheven belastingen reeds hoog zijn opgevoerd voor eene provincie, tot wier ontwikkeling van alle zijden veel wordt gevorderd en veel door eigen krachten wordt gedaan. Niettemin stellen wij ons voor, dat de Staten bereid zullen worden bevonden, een subsidie van honderdduizend gulden te verleen. Althans wij zijn genegen, daartoe aan hen eene voordragt te doen en die bij hen zooveel mogelijk te ondersteunen.

Wat er dan nog ontbreekt, het is van het Rijk, dat wij daartoe de noodige hulp moeten verwachten. En wanneer wij die verwachting uitspreken, gelooven wij ook,

dit niet zonder goede gronden te doen. Wij meenen toch, dat de twee Maatschappijen aanspraak op Rijkshulp kunnen doen gelden. Elk van haar heeft reeds meer dan een millioen gulden aan werken doen uitvoeren, *zonder eenige hulp van het Rijk*, terwijl andere ondernemingen, als b.v. die van het Noord-Willemskanaal, met een groot subsidie zijn ondersteund. De indirecte voordeelen, die uit de werken der twee Maatschappijen zullen voortvloeijen, zullen meerendeels door het Rijk worden genoten, zoodat er allezins aanleiding bestaat thans te herstellen, wat reeds vroeger de billijkheid gevorderd had.

Voorts geldt het hier eene zaak van algemeen en in de toekomst van internationaal belang, tot wier tot standkoming 's Rijks schatkist in de eerste plaats is geroepen, hare hulp te verleen.

Mogt Uwe Excellentie tot het besluit kunnen komen, om te willen bevorderen, dat, over eenige jaren verdeeld, eene som van vier honderd duizend gulden op de Rijksbegrooting ten behoeve van de hier bedoelde werken werd gebragt, wij gelooven, dat de aanleg dan verzekerd zou kunnen worden, en tevens een einde gemaakt aan de moeilijkheden, die reeds te lang ten aanzien van de uitvoering der werken in de veenen der gemeente Emmen gemaakt zijn.

Naar aanleiding van het slot van het rapport der Commissie, nemen wij de vrijheid, bij Uwe Excellentie haar verzoek, om dat rapport met de bijlagen te doen drukken, te ondersteunen.

Mogt evenwel aan dit verzoek geen gevolg kunnen worden gegeven, dan moeten wij Uwe Excellentie beleefd verzoeken, ons ter zijner tijd de nevensgaande stukken te willen terugzenden, opdat wij in de gelegenheid

zijn, daarvan voor ons archief en voor ons gebruik afschriften te doen vervaardigen.

*Gedeputeerde Staten der provincie Drenthe,*

GREGORY, *Voorzitter.*

H. J. SMIDT, *Griffier.*



MINISTERIE  
VAN  
BINNENLANDSCHE ZAKEN.

's GRAVENHAGE , 25 April 1872.

N<sup>o</sup>. 222.

3<sup>e</sup> AFDEELING.

WATERSTAAT.

Bij schrijven van 30 Januarij l.l., n<sup>o</sup>. 39, ontving ik van Uw Collegie het rapport der Commissie, door U ingesteld voor het ontwerpen van een plan tot onderlinge verbinding van de Hoogetveensche vaart en het Oranjekanaal, in verband met eene verlenging naar de Eems.

Uit deze stukken en de voorafgegane briefwisseling is mij gebleken, dat de zaak van de verbinding der Drentsche kanalen met de Eems, sedert daartoe, op mijn last, onderhandelingen met de voormalige Hannoversche Regering werden aangeknoopt, geheel van karakter is veranderd. In de plaats van het plan, door de internationale Commissie ontworpen, dat bij U en de door U geraadpleegde belanghebbenden geen bijval vond, is nu een ander, op geheel andere grondslagen en met geheel andere bedoelingen opgemaakt. Bij het ontwerp der internationale Commissie stonden de belangen van handel en scheepvaart op

*Aan*  
*Heeren Gedeputeerde Staten van*  
*Drenthe.*



den voorgrond; bij dat der Drentsche Commissie, die der veen-ontginning. De eerste wenschte een groot scheepvaartkanaal; de laatste bedoelt een veenkanaal, waarvan de afmetingen overeenkomstig die bestemming zijn geregeld.

Hoewel nu het nut der kanalisatie, door de Drentsche Commissie voorgesteld, gaarne erkennende, moet ik toch opmerken, dat de zaak, door deze wijziging, minder eene zaak van algemeen, dan wel van plaatselijk en provinciaal belang is geworden, en ook uit dat oogpunt moet worden beschouwd.

Er mag dan ook, voor de uitvoering, niet worden gerekend op een groot subsidie van het Gouvernement. Komt de kanalisatie tot stand, dan zullen de kosten voor het grootste deel door de provincie en de belanghebbende Maatschappijen of veeneigenaren moeten gedragen worden, zoo als reeds mijn ambtsvoorganger bij brief van den 11 Mei 1870, n°. 164, waarschuwde.

Het onderzoek van het ontwerp heeft, technisch beschouwd, tot geene bedenkingen geleid. Slechts zou, naar de meening van den Inspecteur, opmaling van water uit het Meppelerdiep, tot voeding der kanalen, nader onderzoek eischen.

Tegen uw voorstel, om het verslag der provinciale Commissie te laten drukken, heb ik geen bezwaar, mits zulks buiten rekening van het Rijk geschiede. Voor de toezending van eenige exemplaren houde ik mij dan aanbevolen.

Het rapport gaat met de bijlagen hiernevens terug.

*De Minister van Staat en van  
Binnenlandsche Zaken,*

THORBECKE.



**Hoogeveen, 1 Junij 1872.**

Bij Uw schrijven van 11 Mei j.l., n<sup>o</sup>, 24, werd ons medegedeeld de geleidende brief d.d. 30 Januarij 1872, n<sup>o</sup>. 39, waarbij Uwe Vergadering aan den heer Minister van Staat en van Binnenlandsche Zaken inzond het door ons d.d. 17 October 1871 uitgebragte rapport in zake de onderlinge verbinding van de Hoogeveensche vaart en het Oranjekanaal, in verband met eene verlenging naar de Eems, benevens het op een en ander door genoemden heer Minister gegeven antwoord.

Uit dat antwoord blijkt, dat er door den heer Minister op onze door Uwe Vergadering ondersteunde voorstellen nog geene beschikking is genomen.

Wij meenen alzoo, dat de gelegenheid nog geopend is, om onze voorstellen op te helderen, waartoe het volgende moge dienen :

Bij het ontwerp der Internationale Commissie, zoo zegt de heer Minister, stonden de belangen van handel en scheepvaart op den voorgrond; bij dat der Drentsche Commissie die der veenontginning. De eerste wenschte, zoo vervolgt de heer Minister, een groot scheepvaartkanaal;

*Aan*

*Heeren Gedeputeerde Staten van  
Drenthe.*

de laatste bedoelt een veenkanaal, waarvan de afmetingen overeenkomstig die bestemming zijn geregeld.

Daaromtrent nemen wij de vrijheid te herinneren, dat, zoo als wij in ons rapport van 17 October 1871 reeds opmerkten, de Internationale Commissie een kanaal ontworpen heeft, waarbij op de eischen der verveening en ontginning niet was gelet.

Bij ons ontwerp staat niet de veenontginning op den voorgrond, maar omdat wij, zoo als wij in ons meerge- noemd rapport reeds opmerkten, van oordeel zijn, dat de veen-exploitatie de grootste steun is van een levendig handels- en scheepvaartverkeer, hebben wij een ontwerp aan de hand gedaan, waarbij beide belangen zijn vereenigd.

Onze bedoeling is nimmer geweest, om van het kanaal, dat de drechtsche wateren met de Eems zou verbinden, een klein veenkanaal te maken, maar integendeel, om een scheepvaartkanaal voor te dragen, grooter dan het door de vroegere Internationale Commissie voorgestelde; het door gronden te leiden, die eene meer gemakkelijke doorgraving toelaten, en het tevens dienstbaar te maken aan de verveening der turfgronden waardoor het strekt; het te doen aansluiten aan de kanalen, die op Pruissisch gebied, ongeveer op  $2\frac{1}{2}$  kilometer afstand van- en evenwijdig aan de rijksgrens, worden aangelegd tot verbinding van Eems en Vecht, en dat alles zonder dat de uitvoering van ons ontwerp zooveel behoeft te kosten, als waarop het op Nederlandsch gebied gelegen deel van het internationaal kanaal was begroot.

Tot staving van een en ander moge de volgende vergelijking dienen tusschen het door de Internationale Commissie in 1863 beoogde kanaal-ontwerp, en dat, hetwelk door ons bij rapport van 17 October 1871 is voorgesteld.

Wij herinneren daarbij, dat het ontwerp van 1863 is opgemaakt zonder op den aard en de ligging van het te doorsnijden terrein het oog te houden.

Vooreerst de kosten.

Onder verwijzing naar ons meergenoemd rapport van 17 October 1871 en de daarbij gevoegde situatie, merken wij op, dat de kosten van de kanaallijn ABCD waren begroot op . . . . . f 575.179.—  
terwijl de kosten van het betere en diepere tracé CVV'RW' door ons zijn geraamd op . . . . . „ 480.000.—

dus minder f 95.179.—

ongerekend de kosten van de dan zooveel korter wordende verbinding met het Oranjekanaal.

Beide kanaalrigtingen hebben tot uitgangspunt de Hoo-geveensche vaart, en beide gaan vandaar oostwaarts op, doch de door ons aanbevolen rigting is, met het oog op in dit geval te verkiezen lager terrein, ongeveer 2000 Meter meer noordelijk gerigt. De aansluitingen van ons ontwerp-kanaal aan het het Oranje- en Compascuum-kanaal, en dus ook aan het Stadskanaal, worden derhalve ook met denzelfden afstand verminderd.

Voor het in 1863 ontworpen kanaal had men een peil van 17 M. + A.P. gekozen; het had eene diepte onder dat peil van 1,80 M. Bij ons ontwerp-kanaal is, met het oog op de behoeften der te doorsnijden veenen, het peil aangenomen op 16 M. + A.P., terwijl de diepte onder dit peil is 2,50 M. Ons ontwerpkanal komt dus veel dieper in den zandbodem, waardoor het veel meer waarborgen voor waterhoudendheid aanbiedt, en minder kans op waterverlies heeft.



Ook wat de breedte betreft is ons ontwerp-kanaal grooter, en wel tengevolge van de meerdere diepte. Het meet 13 M. op den peil waterstand, terwijl het in 1863 beoogde kanaal aldaar slechts 12 M. breedte had.

Om waterverlies te ontgaan, had men voor het in 1863 beoogde kanaal tot voorwaarde gesteld, zoo als reeds in ons rapport van 17 October 1871 werd opgemerkt, dat men niet vrij in dat kanaal mogt inwijken, waardoor het voor de veen-exploitatie zoo goed als onbruikbaar werd gemaakt. Ons ontwerp daarentegen verzekert door die inwijking niet alleen de veen-exploitatie, maar ook een grooteren watervoorraad, terwijl de cultuur van de afgegraven ondergronden wordt bevorderd.

Rekent men, dat iedere hectare 50 volle scheepsladingen turf oplevert; dat de afgegraven ondergronden veel mest vorderen voor de bebouwing; dat de landbouw-producten een middel van afvoer behoeven, en dat de langzamerhand verrijzende woningen bouwstoffen vorderen, dan zal het duidelijk worden, dat een kanaal, dat zich in talrijke aderen door vele, een zelfden waterstand hebbende wijken in zulke gronden uitstrekt, te gelijk zoowel een handels- als een scheepvaartkanaal is.

Immers de fabricage van turf kan met volle regt een belangrijke handelstak genoemd worden, die het volkomen waard is, om met kracht gesteund te worden.

Het zal dan ook genoegzaam duidelijk zijn, dat een kanaal, bij welks aanleg niet op de belangen der veen-ontginning is gelet, het krachtigste element mist voor de bevordering van handel en scheepvaart, waardoor ook de bebouwing en ontginning der ondergronden belet wordt.

Uit het voorgaande blijkt alzoo, dat ons ontwerp-kanaal

boven dat hetwelk in 1863 werd voorgesteld, de volgende voordeelen heeft: grooter vermogen, betere waterhoudendheid, en meer geëigend voor handelsverkeer.

Wij meenen door het voorafgaande de bedenkingen te hebben wederlegd, welke bij den heer Minister tegen ons ontwerp bestonden, en durven ons vleijen, dat Zijne Excellentie alsnog terug moge komen op Zijner Excellenties meening, dat de zaak thans minder eene zaak van algemeen, dan wel van plaatselijk en provinciaal belang is geworden.

Bij ons ontwerp is de internationale verbinding geenszins over het hoofd gezien.

Immers wij hebben gewezen op de toen nog naauwelijks openbaar gemaakte betere kanaal-ontwerpen, welke thans door Pruissen worden uitgevoerd, en op de hooge wenschelijkheid, om nopens de aansluiting van de wederzijdsche kanalen onderhandelingen met Pruissen aan te knooien.

De hoofdlijn in Nederland, welke tot de Pruisische grens strekt, is de met het Oranjekanaal te verbinden verlengde Hoogeveensche vaart VV'RW', terwijl eenerzijds het Compascuum-kanaal deze hoofdlijn verbindt met de Groninger kanalen, en anderzijds een kanaal naar Coevorden, waarvoor thans twee concessie-aanvragen gedaan zijn, die hoofdlijn vereenigt met de Overijsselsche wateren en met de Zuiderzee.

Naar onze bescheiden meening zou dus de verwezenlijking van ons ontwerp inderdaad meer een internationaal, een Rijksbelang, dan een gewestelijk of plaatselijk belang mogen genoemd worden.

In stede van het hooge cijfer van 13 à 15 ton gouds — waaronder 7 à 9 ton gouds als bijdrage van Neder-

landsche zijde aangeboden in het op hannoversch terrein te maken deel van het internationaal kanaal — zou een rijkssubsidie van vier ton gouds, over eenige jaren verdeeld, in voege als door Uwe Vergadering is voorgesteld, voldoende wezen, om, met de bijdragen der Provincie, die der Maatschappijen en de bijdragen in terrein van de Veenschappen, de Hoogeveensche vaart met het Oranjekanaal, dat tevens bruikbaar gemaakt zou worden, te verbinden, en dit vereenigd kanaal te verlengen tot aan de rijksgrens, dat is zeer nabij aan de Pruisische kanalen, welke de Eems met de Vecht zullen verbinden.

Daar nu de geraamde kosten, volgens ons rapport, *f* 870.000.— belooopen, zoo zou dan ook het meeren-deel der kosten door de Provincie en de Maatschappijen worden betaald, terwijl de Veenschappen daartoe bijdragen niet alleen door den kosteloozen afstand van de in ons rapport vermelde 1900 hectaren, maar ook door, voor zoover dit nog beschikbaar is, het afstaan van het bovenveen ten noorden van de kanaallijn, waardoor almede in de kosten van uitvoering vergoeding wordt gevonden.

Wij verzoeken Uwe Vergadering alzoo beleefdelijk, doch dringend, om onder de aandacht van den heer Minister te willen brengen: dat het door ons ontworpen kanaal van grootere afmetingen is dan dat, hetwelk door de vroegere Internationale Commissie werd beoogd; dat ons ontwerp zoodanig is opgemaakt, dat het, ook zonder verbinding, volkomen reden van bestaan zou hebben, en dat het, na de verbinding, niet alleen voor de streken, welke het doorsnijdt, maar, zoowel tengevolge zijner verbinding met de Groningsche- en Overijsselsche wateren, ook ten behoeve van het algemeen, als door eene door ons voor-

gestane verbinding met de Pruissische kanalen, een internationaal belang vervult; en dat het, met het oog hierop en op de in ons rapport van 17 October 1871 omschrevene, van regeringswege vertraagde exploitatie der betrekkelijke veenstreken, hoogst wenschelijk is, om het verzuimde, door eene krachtige ondersteuning van rijkswegen, in te halen.

Ten slotte kunnen wij, na een door een onzer medeleden gedane plaatselijke opneming, het volgende berigten omtrent de op Pruissisch gebied voorgenomen zijnde kanalen.

Het kanaal tot verbinding van Eems en Vecht, tusschen Lingen en Nordhorn, hetwelk beschouwd wordt als voedingskanaal voor al de op den linker Eems-oever te maken kanalen, is in bewerking.

Dat voedingskanaal, hetwelk binnen twee jaar gereed zou wezen, zal over het grootste deel zijner lengte een hoogst peil hebben dan 20 M. boven A.P.

De goedkeuring van de Pruissische regering op het ontwerp van het Zuid-Noord-kanaal — gaande uit genoemd voedingskanaal in noordelijke rigting evenwijdig met de rijksgrens — en op het kanaal, strekkende van Meppen in de rigting naar het punt W', wordt ingewacht.

Het peil dier kanalen is tegenover dat punt W' ontworpen op 16 M. boven A.P., alzoo even hoog als in ons ontwerp-kanaal VV'RW'.

De verbinding van laatstbedoeld kanaal met de Pruissische kanalen, welke alzoo zonder sluis zou kunnen geschieden, wordt in Pruisen van het meeste gewigt geacht.

Vermits men rekent die kanalen in acht jaar tijds ge-



reed te hebben, zoo blijkt daaruit, eensdeels dat het van het hoogste belang is, om dezerzijds de uitvoering der door ons ontworpen kanalen ten krachtigste te bevorderen, en anderdeels dat het aanknoopen van de door ons in ons rapport van 17 October 1871 bedoelde onderhandelingen met de Pruissische regering zooveel doenlijk dient te worden bespoedigd.

Ofschoon wij ons vleijen dat Uwe Vergadering zal overgaan tot het doen drukken van ons rapport en de daarbij behoorende bijlagen, zoo zou het ons aangenaam wezen, indien onverhoopt Uwe Vergadering hiertoe niet mogt kunnen besluiten, dat ons de vergunning werd verleend, om de stukken door den druk openbaar te mogen maken.

De Commissie, benoemd tot het doen van een voorstel tot onderlinge verbinding van de Hoogetveensche vaart en van het Oranjekanaal, in verband met eene verlenging naar de Eems,

J. STROOTMAN, *Voorzitter.*

VAN DER LELIJ.

JOHS. LOKKER.

J. RIGTERINK.

H. S. GRATAMA.

A. W. VAN HOLTHE TOT ECHTEN.

P 5004.







