Inhoudsopgave:

[Inleiding 2](#_Toc290762096)

[Adel in Overijssel. 4](#_Toc290762097)

[Economische situatie in Overijssel 5](#_Toc290762098)

[Willem Jan van Dedem 6](#_Toc290762099)

[Gerrit Willem van Marle 7](#_Toc290762100)

[De aanleg van de Dedemsvaart 7](#_Toc290762101)

[Opbrengsten van de Dedemsvaart 14](#_Toc290762102)

[De adel en de aanleg van infrastructuur. 18](#_Toc290762103)

[Conclusie 21](#_Toc290762104)

[*Bijlage 1*; splitsing Dedemsvaart 23](#_Toc290762105)

[*Bijlage 2*; kaart Opsterlandse Compagnonsvaart 24](#_Toc290762106)

[*Bijlage 3*; kaart Twickelervaart 25](#_Toc290762107)

[Literatuurlijst 26](#_Toc290762108)

[Boeken: 26](#_Toc290762109)

[Websites: 27](#_Toc290762110)

## Inleiding

In de eeuwen waarin de Europese adel een belangrijke rol speelde veranderde het beeld van de adel. Zo wijzigde ook het idee van wat een edelman wel en niet hoorde te doen. De adel tijdens de Middeleeuwen bewees zijn diensten aan zijn heer door ten strijde te trekken als dat nodig was. Maar door de tijd heen werd vechten steeds minder de primaire taak van de adel. Ook het werken voor de overheid werd een gerespecteerde adellijke bezigheid. Lange tijd werd de adel niet geacht om actief te zijn in handel en nijverheid. Dit omdat een edelman zich niet met dergelijke bezigheden voor de gewone man bezig hoorde te houden.

In de vroegmoderne tijd gaat de adel langzamerhand meer gebruik van haar kapitaal maken door bijvoorbeeld het verstrekken van leningen aan de Republiek of het eigen gewest. Toch blijven politieke ambten en grondbezit belangrijke inkomsten.[[1]](#footnote-1)

In hoeverre in de negentiende eeuw de adel bereid was om te investeren en te ondernemen, zal worden beschreven in dit paper. Hadden de edelen, die veel kapitaal hadden, ook een functie als ondernemer? Tegen de achtergrond van deze vraag zal er gekeken worden naar het ondernemerschap van baron Willem Jan van Dedem (1776-1851). Deze baron valt op doordat hij niet alleen veel geld geïnvesteerd heeft in de vervening, maar zelf actief was als ondernemer. Hierbij gaat het met name om de aanleg van een groot kanaal wat de vervening van een groot hoogveengebied en het vervoer van turf mogelijk maakte. Hierbij zal worden gekeken naar wat van baron van Dedem onderneemt en hoe hij probeerde zijn vermogen uit te breiden met zijn groot opgezette verveningsplannen.

Deze casus is interessant omdat het een bijzondere situatie is. Terwijl verschillende edelen wel investeerden in vervening is Van Dedem interessant, omdat hij de ondernemer achter deze vervening is. Hij investeert niet alleen veel geld, maar is actief bezig met het project om het kanaal aan te leggen. Een aantal historici hebben gekeken naar de Dedemsvaart, maar baron van Dedem zelf is daarbij onderbelicht gebleven. Ook is Van Dedem als adellijke ondernemer niet in een breder kader geplaatst. In dit onderzoek zal dat wel gebeuren en zullen zijn financiële activiteiten vergeleken worden met andere adel uit Nederland die soortgelijke projecten opzetten.

Het proces van de industriële revolutie was begonnen in Groot-Brittannië. Met name in de periode van 1760 tot 1830 vond daar een enorme groei van de productie plaats door mechanisatie en nieuwe ideeën. Kolen die in Engeland veel aanwezig waren, werden de nieuwe brandstof van de revolutie. De stoommachine was een doorbraak die grootschalige mechanisatie mogelijk maakte en waardoor machines ineens veel effectiever konden worden gemaakt. Zo ontstonden steeds meer grootschalige fabrieken waar de huisnijverheid niet tegenop kon werken.[[2]](#footnote-2) Bij de industriële revolutie waren vooral de uitvinders en de entrepreneurs belangrijk. De uitvinders bedachten nieuwe en betere machines. Entrepreneurs is een term die vaak in bredere zin gebruikt wordt, maar hier gaat het niet om degene die kapitaal beschikbaar stelt, maar om degene die een mogelijkheid ziet en vervolgens het risico neemt om die mogelijkheid te exploiteren.[[3]](#footnote-3) In Europa en dus ook in Nederland kwam het proces van industrialisering later op gang. Als redenen voor de late industrialisering van Nederland worden vaak het gebrek aan grondstoffen zoals kolen en de hoge lonen in Nederland genoemd.[[4]](#footnote-4) In de Franse tijd had de Nederlandse economie en dus ook de beginnende industrie te leiden onder de verplichte financiële bijdrages aan Frankrijk. Hierdoor is er eigenlijk pas na de Franse tijd een groei van industriële productie. In de periode tussen 1815 en 1840 kan er gesproken worden van een opmerkelijke groei van industriële productie. Maar behalve in de textielindustrie ontstonden de grote fabrieken in Nederland pas vanaf ongeveer 1890.[[5]](#footnote-5)

De politiek van koning Willem I beïnvloede de Nederlandse economie sterk. De koning had veel economische macht en voerde een actieve economische politiek die gericht was op industrialisering en op de vereniging van het zuiden en het noorden van Nederland.[[6]](#footnote-6) In het zuiden werd met name de industrie bevorderd, terwijl in het noorden vooral werd geprobeerd om de handel te ontwikkelen.[[7]](#footnote-7) Deze verschillende belangen zorgden voor conflicten tussen beide delen van Nederland. Tijdens de regering van Willem I werd er veel geïnvesteerd in infrastructuur. Niet alleen waren de verbindingen tussen het noorden en zuiden slecht, ook waren in het noorden de wegen tussen de verschillende provincies slecht vergeleken met de rest van Europa. Dit kwam met name doordat het Verenigd koninkrijk der Nederlanden nog maar kort een eenheidsstaat was en ook het noordelijke deel pas in de Franse tijd meer een eenheid was gaan vormen. Naast wegen werd er ook veel geïnvesteerd in de aanleg van kanalen. Niet alleen maakte Willem I zich sterk voor de aanleg van kanalen door de Staat. Ook stimuleerde hij dergelijke initiatieven van particulieren en ondersteunde hij die soms zelfs financieel, zonder medeweten van de Staten-Generaal.[[8]](#footnote-8)

Ook in Engeland speelden de kanalen een grote rol bij de Industriële Revolutie. Eén van de eerste grote kanalen in Engeland, het Bridgewater Canal werd in gebruik genomen in 1761. Het kanaal werd gegraven in opdracht van Francis Egerton, hertog van Bridgewater, en rijke Engelse edelman. Het doel van het kanaal was het vervoeren vankolen vanuit een grote kolenmijn van de hertog naar Manchester omdat daar een grote afzetmarkt was.[[9]](#footnote-9) Dit kanaal was een groot succes en kreeg veel navolging. In sommige opzichten valt baron Van Dedem met de hertog van Bridgewater te vergelijken. Ook hij was een adellijke ondernemer die veel geld investeerde in de aanleg van een kanaal. Toch was het resultaat bij Van Dedem veel minder gunstig.

In de beginperiode van de Dedemsvaart, was het kanaal bekend als de ‘Nieuwe Vaart’ dit ging langzaam over in ‘de Dedemsvaart. Bij het gedeelte waarin de aanleg van het kanaal wordt beschreven heb ik er voor gekozen om tot de overname van het rijk te schrijven over de ‘Nieuwe Vaart’ en pas daarna over de Dedemsvaart zoals wij het nu kennen.

## Adel in Overijssel.

Willem Jan van Dedem was een Overijsselse baron. Zijn voorouders waren vanuit Bentheim naar Zwolle getrokken en hadden in de provincie Overijssel grote stukken land en havezaten aangekocht. Eind achttiende, begin negentiende eeuw waren de Van Dedems een adellijk geslacht van aanzien.[[10]](#footnote-10)

Overijssel voor de Franse tijd was een provincie waarin de adel veel politiek**e** macht had in verhouding tot andere provincies. Dit kwam door verschillende factoren. Ten eerste waren er in Overijssel naar verhouding vrij veel edelen. Daarnaast was de adel van oudsher in Overijssel belangrijk geweest en had deze een lange traditie in bestuurlijke functies. De ridderschap van Overijssel, waarin alleen de adel met aanzien werd toegelaten, had veel bestuurlijke macht in de provincie. Dit kwam doordat in Overijssel de steden niet zo groot en belangrijk waren als in bijvoorbeeld Holland. In de Staten van Overijssel hadden de ridderschap en de steden Zwolle, Deventer en Kampen het voor het zeggen. Wel kwam er steeds meer kritiek op de positie en de privileges van de adel. Ook de patriottenbeweging die de tweede helft van de 18e eeuw in Nederland ontstond was tegen elke vorm van privileges voor de adel.[[11]](#footnote-11)

In de Franse tijd werd de ridderschap van Overijssel opgeheven, maar na de Restauratie werd het weer opnieuw ingesteld. De nieuwe ridderschap had wel veel van haar macht verloren. De nieuwe koning, koning Willem I, kreeg bij het betreden van de troon veel macht toebedeeld. De grondwet van 1814 gaf de vorst de macht te regeren in samenwerking met een vergadering van volksvertegenwoordigers. In praktijk hield de koning weinig rekening met deze Staten-Generaal, die vooral uit adel en machtige burgers bestond.[[12]](#footnote-12) De adel had tijdens de Franse tijd haar status als een wettelijke aparte klasse verloren en ook haar bestuurlijke macht werd ingeperkt. De ridderschap van Overijssel was niet meer direct betrokken bij het provinciaal bestuur, doordat dit nu in de eenheidsstaatlandelijk werd bepaald. Het provinciaal bestuur was er enkel om het beleid uit te voeren en eventueel ideeën aan te dragen. Provinciaal lag de meeste macht bij de ‘gouverneur des koning’. De ridderschap mocht 21 leden afvaardigen naar de provinciale staten, waarin zij een derde van de leden vormde. Vóórde Franse Revolutie had de adel het zogenaamde ‘platteland’ vertegenwoordigd, maar vanaf 1814 werd het landelijk gebied vertegenwoordigd door een afvaardiging van boeren met een eigen hoeve. Hierdoor had de adel nog maar een derde van de beschikbare plaatsen. Ook was de politiek macht van de provinciale staten veel kleiner geworden. Een voorbeeld hiervan is de bepaling dat elke afgevaardigde moest worden goedgekeurd door de koning. Deze, sterk afgenomen, politieke macht van de adel bleef bestaan tot de grondwet van 1848.[[13]](#footnote-13)

## Economische situatie in Overijssel

Toen de Franse tijd begon in Overijssel was deze provincie een van de minder ontwikkelde provincies. De provincie was met name op landbouw gericht. Toch werd deze achterstand in de eerste helft van de negentiende eeuw weggewerkt. De eenwording van Nederland speelde hierbij een belangrijke rol. De gedwongen integratie in een economie die heel Nederland omvatte leidde tot een versnelde ontwikkeling van de provincie. Hierbij speelde ook mee dat de eerste periode van de eenwording onder de patriotten en Fransen een periode van oorlogen was. Hierdoor stegen de landbouwprijzen en viel voor de nijverheid de concurrentie uit het buitenland weg.[[14]](#footnote-14)

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| jaar | Landbouw | Nijverheid | Handel | Maatschappelijke diensten | losse arbeiders |
| 1795 | 45,6 | 35,5 | 11,6 | 5,1 | 2,2 |
| 1849 | 47,1 | 29,9 | 7,3 | 3,3 | 12,4 |

[[15]](#footnote-15)

Doordat de meeste landbouwgrond in Overijssel zandgrond was moest er veel tijd aan bemesting worden besteed, terwijl de opbrengsten toch lager bleven dan bij kleigrond of laagveen. De meeste opbrengst was voor eigen gebruik, maar een gedeelte was ook voor verkoop richting Holland. Dat een groot gedeelte van de landbouwgoederen niet buiten Overijssel werd verkocht, komt vooral doordat er weinig infrastructuur was in Overijssel. Hierdoor was de landbouw minder commercieel dan bijvoorbeeld in het zuiden of de kustgebieden.[[16]](#footnote-16) De landbouw in Overijssel bestond vooral uit veeteelt, waarbij akkerbouw vaak slechts bedreven werd om voedsel voor de dieren te produceren. Bij de veeteelt werd van oudsher veel gebruik gemaakt van de gemeenschappelijke markegronden, maar in de eerste helft van de negentiende eeuw werden die steeds meer verdeeld. Vanaf ongeveer 1835 ging het in Oost-Nederland erg goed met de landbouw. Overijssel profiteerde van een verbeterde situatie in de lokale economie met name door een stimulans van de vervening en de groei van de textielnijverheid.[[17]](#footnote-17) Naast de landbouw was deze textielnijverheid ook belangrijk in Overijssel. De textielnijverheid was vooral in Twente gesitueerd. Daar was de huisnijverheid uitgegroeid tot een beginnende vorm van industrie. In de Frans tijd werd er vooral thuis geweven en werd er geleverd aan fabrikeurs. Tijdens deze Franse tijd was handel met Engeland verboden en was er door verschillende gewapende conflicten ook minder handel met de rest van Europa. Dit zorgde ervoor dat Twente minder last had van concurrentie en de productie kon groeien. In 1830 waren er ongeveer 7000 huiswevers in Twente en in die zelfde periode werd ook de eerste stoomgedreven spinnerij in Twente gebouwd. Een belangrijke koper van Twents textiel was de Nederlandse Handelsmaatschappij, die vooral veel verscheepte naar Nederlands-Indië.[[18]](#footnote-18) Deze opkomende industrie was in eerste instantie grotendeels afhankelijk van subsidie om te kunnen concurreren met Engeland en België. Verschillende adviseurs uit deze landen werden ingezet en langzaam maar zeker konden de subsidies naar beneden. Vooral de voordelen van protectie die het Twents c.q. Nederlands katoen kreeg op de Nederlands-Indische markt bleven toch belangrijk. Halverwege de 19e eeuw was de Twentse textielindustrie erg belangrijk voor de regio en Overijssel geworden. Vaak wordt deze textielindustrie als voorbeeld genomen van succes van de economische politiek van koning Willem I.[[19]](#footnote-19) De turfwinning was ook een belangrijke bron van inkomsten voor Overijssel. Voor deze turfwinning waren kanalen nodig voor de aanleg van afwatering. Een voor de provincie bijkomstig voordeel was dat deze kanalen ook voor een infrastructuur zorgden. Een ander voordeel van de turfwinning was dat zich firma’s in de veenkolonies vestigden omdat daar brandstof voorhanden was en de afwateringskanalen afvoer van producten mogelijk maakte. Zo ontstonden er bijvoorbeeld rond de Dedemsvaart verschillende kalkovens.[[20]](#footnote-20) Hierdoor hoefden turfschepen na het afleveren van de turf in Holland niet leeg terug te varen, maar konden ze schelpen voor de kalkovens vervoeren. Ook werd er veel mest uit de steden meegenomen naar Overijssel waar de zandgrond niet erg vruchtbaar was.[[21]](#footnote-21)

## Willem Jan van Dedem

Voordat er wordt gekeken naar de economische activiteiten van Willem Jan van Dedem zal er kort op zijn voorgeschiedenis worden ingegaan.

Willem Jan van Dedem werd op 18 maart 1776 geboren. Hij was de zoon van Coenraad Willem Baron van Dedem tot den Berg en Rollecate en Jonkvrouwe Susanna Leonora Baronesse de Vos van Steenwijk. Hij studeerde rechten in Leiden en Groningen waar hij zijn dissertatie openbaar verdedigde. [[22]](#footnote-22) Na zijn studie werkte hij als advocaat in Zwolle van 1797 tot 1802. Daarna kwam hij in de raad van het departementaal gerechtshof. In 1795 was de voormalig**e r**epubliek door de patriotten in departementen verdeeld. Van het departement Oude IJssel en later Overijssel was Zwolle de departementshoofdstad. Hier was ook het departementaal gerechtshof gevestigd waar van Dedem werkte.[[23]](#footnote-23) Daarnaast werd hij ook tot officier van de jacht benoemd in één van de vijf Overijsselse jachtdistricten.[[24]](#footnote-24) In 1802 jaar trouwde hij met Judith van Marle, een dochter van een rijke Zwolse regentenfamilie. In deze periode was hij ook al druk bezig met de voorbereidende werken voor de aanleg van een kanaal ten behoeve van de vervening, een idee dat bij zijn schoonvader vandaan komt.

## Gerrit Willem van Marle

Gerrit Willem van Marle was een regent uit Zwolle. De familie van Marle was in bezit van grote gebieden ‘woeste grond’ in Overijssel. Deze veengronden waren door de jaren heen aangekocht van in financiële nood verkerende boeren. Van Marle bedacht een manier om deze gronden beter te exploiteren. Hij maakte plannen om een kanaal aan te leggen vanaf Hasselt naar het hoogveengebied in het Noord-Oosten van Overijssel. Dit zou grotendeels door grond kunnen die bezit was van hemzelf of van familie. Het kanaal zou dienen voor afwatering van het hoogveen waarna het geëxploiteerd zou kunnen worden. Daarnaast zou het kanaal tegelijk ook het vervoer van de turf mogelijk maken.[[25]](#footnote-25) Om dit voor elkaar te kunnen krijgen begon Van Marle al met inkopen van materiaal en begon gesprekken met de stad Hasselt over aansluiting op hun grachten en de daarvoor benodigde sluis. De stad Zwolle bood veel weerstand tegen dit plan. In Zwolle was men bang dat dit nieuw**e** kanaal zou kunnen concurreren met de Vecht, waar het water vaak te laag was om te varen. De angst was dat de handel richting de Duitse gebieden niet meer via Zwolle zou lopen, maar via het nieuwe kanaal en dus via Hasselt. Samen met Deventer en Kampen kon Zwolle in de Staten van Overijssel het plan van Van Marle tegenhouden.Van Marle heeft dus niet zijn plan kunnen uitvoeren. Vanwege zijn patriottische ideeën verdween hij zelfs een korte tijd in de gevangenis en in 1799 overleed hij.[[26]](#footnote-26)

## De aanleg van de Dedemsvaart

In 1802 trouwde Willem Jan van Dedem met Judith van Marle, die de dochter was van Gerrit Willem van Marle. En vanaf 1803 pakt hij de plannen van zijn overleden schoonvader weer op. Daar komt bij dat ook hij verschillende veengebieden bezat ten Noorden van de Vecht, die toen alleen voor jacht gebruikt werden.[[27]](#footnote-27) Zelf schrijft Van Dedem 1834 hierover; ‘*In het jaar 1803 werd ik aangezocht, om een voor eenige jaren gevormd, maar vervolgens rustend plan tot den aanleg van een kanaal naar de Avereester veenen weder op te vatten en uit te voeren. Overtuigd van het belangrijke, dat daarin gelegen was, zoowel voor den Staat in het algemeen, als voor deze Provincie en voor duizend particuliere aangelanden in het bijzonder, en niet onbekend met de voorbeelden van zoodanigen aanleg in de provinciën Groningen en Drenthe, vatte ik het op om de hand aan het werk te slaan.*’[[28]](#footnote-28)

Ter voorbereiding op dit plan bezocht Van Dedem in 1803 verschillende veenkolonies in Friesland, Drenthe en Groningen. Hij kwam tot de conclusie dat, om uiteindelijk een winstgevende veenkolonie te krijgen,er op grote schaal moest worden gewerkt en het kanaal dus groter moest worden dan bijvoorbeeld bij Hoogeveen. Naast het bezoek aan andere veenkolonies liet Van Dedem zich ook onderwijzen in de landmeetkunde, waarna hij zelf het terrein van het toekomstige kanaal ging bestuderen.[[29]](#footnote-29) Nu liep ook Van Dedem tegen het probleem aan dat, voordat hij daadwerkelijk met het project kon beginnen, hij toestemming moest hebben. Hierin was er nog steeds tegenwerking van Zwolle dat door zowel Deventer als Kampen gesteund werd. Ook het verzoek aan het bestuur onder raadpensionaris Schimmelpenninck[[30]](#footnote-30) om toestemming voor de aanleg van een kanaal, werd afgewezen. Maar de politieke situatie in Nederland veranderde in die tijd snel en Nederland werd een koninkrijk onder Lodewijk Napoleon. Toen de koning in 1809 de provincie Overijssel bezocht wilde Van Dedem hem zijn plan voorleggen en om toestemming vragen. Tijdens het bezoek van de koning aan Deventer deed hij hem het verzoek. Een vriend van Van Dedem zat in het stadsbestuur van Hasselt en toen hij kort daarna een gesprek had met de nieuwe vorst sprak hij met hem over de plannen van Van Dedem en gaf aan dat dit voor Hasselt en de hele omgeving economisch erg gunstig zou zijn. De koning gaf toen de felbegeerde toestemming. Zwolle wist alleen later nog te bedingen dat het kanaal niet zou worden aangesloten op de Vecht.[[31]](#footnote-31)

Toen baron van Dedem in 1809 na het verkrijgen van toestemming begon met de aanleg van de vaart deed hij dit niet alleen. Hij deed dit namens de erven van Van Marle. Ook werd de term Van Dedem c.s.voor deze groep gebruikt, wat er op wijst dat van Dedem een actieve rol had in het beleid van de erven van Van Marle.[[32]](#footnote-32) Deze erven waren de weduwe van de overledene, de zus van de overledene, weduwe Eekhout, en de broer van de overledene, H. E. van Marle. Verder hoorden er naast van Dedem ook de drie andere (schoon)zonen bij. Dit waren R. F. C. baron Bentinck tot Schoonheten, R. Saris van der Gronden en B. H. van Marle.

Op zondag 9 juli 1809 ging bij Hasselt officieel de eerste schop in de grond. Een probleem was de aankoop van de benodigde grond. Veel van de grond was in bezit van ‘kleine’ boeren die vaak één voor één moesten worden overgehaald tot de verkoop van een stuk van hun land. Een tweede probleem was dat het kanaal gepland was door verschillende markegronden. Deze marken (vaak woeste grond) waren van origine van de gemeenschap of van een groep boeren. Burgers en adel met geld hadden ook steeds meer te zeggen gekregen in de marken doordat zij de bezittingen en markerechten van boeren in geldnood kochten. Zo had Van Marle bijvoorbeeld al een groot aandeel in twee marken en zat hij in beide marken in het markebestuur.[[33]](#footnote-33) Voordat Van Dedem over kon gaan tot aankoop van grond in de marken, moest de markegrond eerst verdeeld worden. Het verdelen van de marken werd al in de Franse tijd vanuit de overheid gestimuleerd, maar was in Overijssel nog weinig gebeurd. Wel kwam er steeds meer kritiek op de marken, omdat die structuur verdere ontwikkeling van deze ‘waardeloze’ gronden zou tegenhouden. Al snel bleek dat door de aanleg van de ‘Nieuwe Vaart’ de waarde van het aangrenzende land sterk steeg. Mede hierdoor waren de markegenoten eerder bereid te verdelen om daarna te kunnen verkopen.[[34]](#footnote-34)

Het eerste gedeelte van de ‘Nieuwe Vaart’ ging door zandgrond Pas later zou het kanaal aankomen bij het hoogveen. Gedeeltelijk volgde het Nieuwe Kanaal hier het in de zestiende eeuw aangelegde ‘beentjesgraven’. Dit was een veenkanaal dat lange tijd niet was onderhouden en dit moest verdiept en verbreed worden om geschikt te zijn voor de afwatering en de ‘moderne’ scheepsvaart. Het graven van dit eerste gedeelte ging hierdoor snel, maar omdat er door zandgrond werd gegraven waren er ook nog geen opbrengsten. In 1811 was het kanaal gegraven totbij het hoogveengebied dat begon iets voor het huidige Balkbrug. Toen kon er worden begonnen met de daadwerkelijke vervening. Het graven van het kanaal werd hier wel moeilijker omdat de ondergrond minder vast was dan de zandgrond en het hoogveen eerstmoest worden afgegraven en de bodem de tijd moest krijgen om in te klinken.

Tot 1815 investeerde de erven Van Marle samen in de Dedemsvaart, maar vanwege de hoge kosten trokken weduwe Eekhout en H. E. van Marle zich terug uit de kanaalonderneming, waarbij ze hun deel overdroegen aan de overgeblevenen. H. E. van Marle droeg ook omliggende veengebieden (inclusief bijbehorende schulden) over.[[35]](#footnote-35) De overgebleven zwagers, namen in 1817 een lening van 430.000 gulden op. Als hypothecair onderpand hiervoor dienden het kanaal en de omliggende venen die in hun bezit waren. In 1820 is een nieuwe lening nodig en er wordt 450.000 gulden geleend. Deze lening had niet alleen het kanaal en de venen als onderpand, maar ook een paar honderd hectare veen van Van Dedem zelf.[[36]](#footnote-36) Balkbrug, de eerste veenkolonie langs de ‘Nieuwe Vaart’ ontstond bij een brug over de Dedemsvaart. Deze veenkolonie bestond in eerste instantie uit plaggenhutten, waarin de veenarbeiders en vaak ook hun gezin woonden, maar naar verloop van tijd werd het echt een dorp.[[37]](#footnote-37) Terwijl er doorgegraven werd met het eigenlijke kanaal werden om de afwatering van het hoogveen te versnellen grote zijkanalen gegraven die haaks op de ‘Nieuwe Vaart’ liepen. Deze kanalen, of hoofdwijken, waren verbonden met kleinere zijkanalen en zo ontstond er een afwateringsysteem. Doordat alleen de hoofdwijken aan het ‘nieuwe kanaal’ direct aangesloten werden en de andere evenwijdige kanalen verbonden waren met de hoofdwijk waren er minder bruggen nodig. Want langs de ‘Nieuwe Vaart’ liep namelijk een weg en trekpad en de aanleg van bruggen zou onderhoudskosten en opstoppingen op weg en water tot gevolg hebben.[[38]](#footnote-38) Vanaf Balkbrug ging het kanaal naar het tegenwoordige Dedemsvaart. De veenkolonie die hier ontstond was de grootste en werd uiteindelijk ook een dorp , die vernoemd werd naar het kanaal en haar stichter.**.** Het graven van het kanaal en de vervening van het omliggende land was zwaar werk en werd vooral gedaan door seizoensarbeiders uit Duitsland. Het kanaal werd geheel met de hand gegraven en ook kruiwagens werden nog niet gebruikt. Hierdoor moest het zand of het veen meerdere keren verplaatst worden. Bij de turfproductie speelden de Duitse arbeiders een belangrijke rol. Niet alleen waren zij eerder bereid dit zware werk te doen dan de Nederlanders, maar zij hadden ook kennis van zaken. Veel van deze arbeiders hadden thuis een kleine boerderij die in de zomer door de vrouw werd gerund, terwijl de man werkte in het rijkere Nederland. Deze seizoensarbeiders leefden in plaggenhutten in de veenkolonies, soms namen ze ook hun gezin mee of vestigden zij zich voor vast in Nederland. Om deze arbeiders aan te trekken wordt er in 1820 begonnen met de bouw van een katholieke kerk in Dedemsvaart. Dit omdat pastoors uit Duitse katholieke gebieden er op aandrongen dat de arbeiders zouden werken op plaatsen, waar ze ook hun geloof ten uitvoer konden brengen. Van Dedem deed de aanvraag om toestemming voor deze kerk en stelde de grond beschikbaar. Ook bij de veertien jaar later gebouwde gereformeerde kerk speelde Van Dedem een belangrijke rol doordat hij zich inzette om fondsen te werven.[[39]](#footnote-39) In 1818 kwam koning Willem I samen met prins Frederik de Dedemsvaart bezichtigen. Hierbij heeft waarschijnlijk ook meegespeeld dat koning Willem I de aanleg van kanalen zelf ook erg belangrijk vond[[40]](#footnote-40)

Al langere tijd was de financiële positie van de eigenaren van de ‘Nieuwe Vaart’ slecht. De kosten van de aanleg waren hoog en de inkomsten waren laag. Er was flink geleend, omdat de eigenaren er nog steeds van uitgingendat op de lange termijn het kanaal winstgevend zou zijn. De Nederlandse staat was bereid het kanaal, met sluizen en andere waterwerken, van hen over te nemen, maar het bod van 300.000 gulden werd afgeslagen. Volgens de berekeningen van Van Dedem, die de leiding nam namens de eigenaren, waren de kosten op dat moment al het enorme bedrag van 825.000 gulden. Uiteindelijk was Van Dedem c.s.in 1826 toch gedwongen om het kanaal voor 390.000 gulden te verkopen aan het Rijk. Maar voor die tijd werd nog fanatiek geprobeerd een andere oplossing te vinden. Ten eerste probeerde van Dedem zelf een lening van 1.200.000 gulden te verkrijgen op het kanaal en op grote veengebieden, maar dit kon hij niet voor elkaar krijgen. Daarnaast werd er geprobeerd om de al bestaande leningen onder te brengen bij de ‘Algemene Nederlandsche maatschappij ter begunstiging van volksvlijt’, waar de rente lager zou zijn. Maar de al uitstaande leningen werden niet geaccepteerd. Verder werd er geprobeerd om van de onderneming een naamloos vennootschap te maken. Van Dedem schrijft hierover *‘Hierna heeft men in den jare 1825 getracht de vaart en veenen in eene Namelooze Maatschappij te brengen, zooals zulks in der tijd met diverse ondernemingen veelal plaats had, en waarop reeds ruim veertien honderd aandeelhouders ieder ad één duizend gulden hadden geteekend; doch deze onderneming is wederom tegengewerkt en mislukt*’[[41]](#footnote-41) Wie hierbij tegenwerkten en waardoor dit plan daadwerkelijk mislukte is hierbij onduidelijk. Toen het kanaal verkocht werd kreeg Van Dedem een lening van koning Willem I van 279.500 gulden. Dit was om de nog bestaande leningen af te lossen.[[42]](#footnote-42)

Januari 1826 werd het kanaal verkocht aan de landelijke overheid voor 390.000 gulden. De ‘nieuw vaart’, ook steeds meer bekend als de Dedemsvaart, ging nu officieel ’Rijksvaart van Hasselt naar de Avereester Veenen’ heten. De veengebieden rondom het kanaal bleven wel in bezit van de voormalige eigenaren.[[43]](#footnote-43)

Van Dedem kocht in 1828 het kanaal terug samen met J. Heere. Hiervoor werd een lening van 1.500.000 aangegaan bij de bank Vlaer en Kol aangegaan. Om deze lening te financieren gaf de bank in 1828 aandelen uit op de lening aan Van Dedem en Heere. Deze aandelen vermelden; ‘*Aandeel in de negociatie,* (is geldlening/geldopneming) *groot f 1,500,000.-, gedaan door en tot lasten van Mr. W. J. Baron van DEDEM tot den BERG c.m. , en J. HEERE c.m.; onder verband van en gevestigd op het KANAAL van HASSELT naar de Rivier de Vecht, met dezelfde aanhorigheden; en op ruim 2200 bunders VEENLANDEN nabij hetzelve kanaal; alles gelegen in de Provincie OVERIJSSEL.[[44]](#footnote-44)*’ Opvallend is dat de naam van de bank Vlaer en Kol niet op het aandeel vermeld wordt, maar omdat zowel het bedrag van 1.500.000 gulden en het jaartal overeenkomen met de lening van Vlaer en Kol, kan er van worden uitgegaan dat het wel degelijk om deze lening gaat. Het is niet duidelijk of de hele lening werd gefinancierd door aandelen of dat het om een gedeelte gaat. Hoewel er over aandelen gesproken werd en dit ook op het aandeel staat, lijken de aandelen financieel erg op obligaties. De koper van de aandelen kreeg een vaststaand percentage aan rente en dus geen dividend. Het rentepercentage begon op vijf procent per jaar, maar nam elke vijf jaar met een half procent toe. De uitgever van het aandelen kon elk halfjaar er voor kiezen om het aandeel terug te kopen. Als dit gebeurde werd door loting bepaald welke aandelen werden teruggekocht. De originele koper had hierbij zelf geen keus en kreeg dus wel zijn investeringsbedrag terug, maar had niet het voordeel om nog jaarlijks rente te ontvangen.[[45]](#footnote-45)

Voor het uitlenen van dit bedrag kreeg de bank wel inspraak in het beleid. De bank had het recht op een deel van de inkomsten van de Dedemsvaart, zodat de aandeelhouders zeker zouden weten dat ze de rente zouden krijgen.[[46]](#footnote-46) Bij het uitvoeren van het beleid hadden drie commissarissen van de bank een toezichthoudende rol. Deze samenwerking tussen Van Dedem, Heere en de bank ‘Vlaer en Kol’ wordt ‘het syndicaat’ genoemd.[[47]](#footnote-47) Op 16 augustus 1828 werd het kanaal aangekocht voor hetzelfde bedrag als het verkocht was, 390.000 gulden. Ook de gebouwen die in 1926 bij de vaart waren meeverkocht zoals bijvoorbeeld de sluiswachterwoningen waren bij dit bedrag inbegrepen. Het Rijk stelde wel een aantal eisen aan de kopers. Het Kanaal moest worden doorgetrokken naar Ane, waar het dan in verbinding zou staan met de Vecht. Ook ter hoogte van herberg ‘de Lichtmis’ moest de Dedemsvaart met de Vecht worden verbonden.[[48]](#footnote-48) Voordat Van Dedem in 1809 toestemming kreeg om ‘de Nieuwe Vaart’ aan te leggen had het stadsbestuur van Zwolle dit proberen te voorkomen omdat dit Hasselt zou bevoordelen. Toen Van Dedem toestemming kreeg wist het Zwolse stadsbestuur de toezegging te krijgen dat dit nieuwe kanaal niet aangesloten zou worden op de Vecht. Want in dat geval zou immers de handel van Zwolle naar Duitsland gevaar lopen, omdat dan de handel via Hasselt zou kunnen gaan.[[49]](#footnote-49) In 1828 was deze situatie veranderd door de aanleg van de Willemsvaart. Door dit kanaal kreeg Zwolle toegang tot de IJssel, waardoor het ook gebruik zou kunnen maken van de Dedemsvaart als het een doorvaarroute werd. Toen de Dedemsvaart een rijksvaart was, had Zwolle het Rijk zelfs verzocht om de verbinding tussen de Dedemsvaart en de Vecht bij ‘de Lichtmis’ te graven.[[50]](#footnote-50) Binnen het syndicaat ontstond onenigheid en er ontstonden spanningen tussen vooral Van Dedem en de toezichthouders van de bank. De discussie ging over de vraag over wat eerst moest worden gedaan. Van Dedem wilde zo snel mogelijk de Dedemsvaart doortrekken naar de Vecht, wat een verplichting was bij de aankoop van het kanaal. Dit zou het ook mogelijk maken om het kanaal als doorvaartroute voor schepen met handelswaar voor Duitsland te gebruiken en zo zorgen voor een hogere opbrengst aan sluisgelden. De commissarissen waren van mening dat de aanleg van een nieuwe hoofdwijk/zijkanaal richting Coevorden voor moest gaan om het veengebied daar te ontsluiten. Hierbij speelde bijna zeker mee dat twee van de commissarissen daar grond hadden gekocht. [[51]](#footnote-51)

Baron van Sloet tot Oldhuis schrijft in 1843 in een tijdschrift een artikel over de Dedemsvaart. Hij verwijt hierbij de Commissarissen dat zij de schuld van het uiteindelijke falen van de plannen van het syndicaat afschuiven op Van Dedem. Van Sloet werpt zich in het artikel op als verdediger van Van Dedem in deze zaak. Hij geeft hierbij de commissarissen de schuld omdat zij dubbele belangen hadden. Ook geeft hij kritiek op de directeuren van de bank Volgens hem zouden die geld dat Van Dedem voor een bepaalde werkzaamheden wilde gebruiken weigeren.[[52]](#footnote-52) Hoe objectief Van Sloet hier is valt wel te betwijfelen. Van Dedem en Van Sloet kenden elkaar uit het ridderschap en vriendschap speelde mogelijk ook mee in zijn verdediging van Van Dedem. In 1836 wordt Van Dedem uit zijn rol als beheerder van het kanaal gezet. Deze conflicten zorgden ervoor dat onderhoud en herstelwerkzaamheden werden verwaarloosd. Ook aan de verplichtingen, aangegaan bij de aankoop van het Rijk, werd niet voldaan, waardoor het Rijk ging vorderen op het syndicaat. Op hetzelfde moment weigerde de bank ‘Vlaer en Kol’ om nog langer krediet te verstrekken. Op deze wijze gingen zowel het syndicaat als Van Dedem langzaam failliet. Steeds meer veengrond werd verkocht en af en toe werden er zelfs grond en bezittingen gevorderd.[[53]](#footnote-53) Pas in 1844 komt het zover dat de vaart, met bijbehorende veengronden openbaar wordt verkocht om aan de schulden te voldoen. De Dedemsvaart wordt dan verkocht aan de provincie Overijssel voor een bedrag van iets meer dan 400.000 gulden.[[54]](#footnote-54) Van Dedem had na de betalingen aan alle schuldeisers weinig meer over dan zijn huis, havezate de Rollecate. Ook dit was bijna door schuldeisers openbaar verkocht, maar uiteindelijk toch in zijn bezit gebleven. Hier heeft hij, met uitzicht op de Dedemsvaart, tot 1851 geleefd.[[55]](#footnote-55)

De Dedemsvaart bleef nog lange tijd belangrijk voor Noord-Overijssel. Het werd doorgetrokken naar de Vecht en een zijtak, de Lutter Hoofdwijk, werd doorgetrokken tot Coevorden. Het kanaal was niet alleen belangrijk voor de afvoer van turf, maar er vestigde zich ook steeds meer industrie. Tot aan de Tweede Wereldoorlog bleef de Dedemsvaart belangrijk. In 1960 was dit belang zo ver afgenomen dat delen van de vaart gedempt werden, waarna de vrijgekomen ruimte werd gebruikt voor de aanleg van wegen.[[56]](#footnote-56)

## Opbrengsten van de Dedemsvaart

Over de opbrengsten van de Dedemsvaart is lang niet alles bekend. Er bestaat niet zoiets als een boek waarin van Dedem alle inkomsten en uitgaven opschreef. Hierdoor wordt het berekenen van winst of verlies moeilijk. Er zijn wel verschillende lijsten van het aantal schepen dat door de Dedemsvaart voer en ookde informatie die de hoeveelheid accijns op turf weergeeft is belangrijk. Daarnaast is er van de provincie een document waarin, kort na de aankoop van de Dedemsvaart in 1844, de financiële situatie van de Dedemsvaart wordt besproken. Hierbij worden ook gegevens uit de periode voordat de provincie eigenaar was. Een nadeel voor de investeerders in de aanleg van het kanaal was dat de opbrengsten pas op lange termijn opliepen terwijl de kosten van de aanleg hoog waren. Van Dedem geeft zelf aan dat op het moment dat de Dedemsvaart aan het Rijk verkocht werd de jaarlijkse opbrengst van de Dedemsvaart slechts 13.000 gulden was.[[57]](#footnote-57) In de hele periode vanaf het begin in 1809 tot het terugkopen in 1828 heeft de Dedemsvaart 132.000 gulden opgebracht. Het gaat hier om bruto-opbrengsten, dus de kosten van het onderhoud moeten nog van dit bedrag worden afgetrokken. Daarnaast moest ook de rente op de leningen worden betaald en werd er nog steeds geld geïnvesteerd in het verder graven. [[58]](#footnote-58)

Van de volgende periode is meer bekend over de inkomsten. Maar ook in deze periode is er niet duidelijk bijgehouden hoeveel turf er gewonnen werd. Dit moet daarom worden afgelezen uit de aantallen schepen die bij een bepaalde sluis tol hebben moeten betalen. In deze periode was de Dedemsvaart nog niet een doorvaartroute en werd ze geheel voor de turfvaart gebruikt. Hierdoor kan er van worden uitgegaan dat het aantal (turf)schepen dat door het kanaal vaart ook overeenkomt met het aantal schepen dat turf afvoert. De turfproductie zelf zal hoger zijn geweest omdat in de veengebieden een deel van de gestoken turf ook gelijk geconsumeerd werd. De tabel hieronder toont de hoeveelheid afgevoerde turf en het aantal afvaarten.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Jaar | Afvaart van turf in dagwerken | Aantal afvaarten | Bedrag aan afvaartsgelden |
| 1828 | 2273 | 1137 | f 7514.67½ |
| 1829 | 4598 | 2299 | f 14019.55½ |
| 1830 | 7256 | 3628 | f 20604.54½ |
| 1831 | 7254 | 3627 | f 20693.64½ |
| 1832 | 7406 | 3703 | f 19607.64 |
| 1833 | 7686 | 3843 | f 22033.02 |
| 1834 | 7198 | 3599 | f 20404.23 |
| 1835 | 7808 | 3904 | f 20338.28 |
| 1836 | 9458 | 4729 | f 26555.15½ |
| 1837 | 10314 | 5157 | f 27358.88½ |
| 1838 | 8969 | 4458 | f 25060.60 |
| 1839 | 11110 | 5555 | f 31091.65 |
| 1840 | 10332 | 5166 | f 30339.47½ |
| 1841 | 11440 | 5720 | f 35318.85 |
| 1842 | 15082 | 7541 | f 42789.50 |
| 1843 | 11006 | 5503 | f 31420.11½ |
| 1844 | 10990 | 5495 | f 33755.44½ |
| 1845 | 14576 | 7288 | f 46048.84 |

tabel[[59]](#footnote-59)

In deze tabel wordt de turf berekend in dagwerken turf. Eén dagwerk turf is de hoeveelheid turf die door een turfploeg (zes man) gemiddeld in een dag kon worden gestoken. Dit komt in deze periode overeen met 10.000 turven. In een turfpraam passen twee dagwerken gedroogde turf, wat een gewicht heeft van achttien ton. Wat duidelijk wordt uit de tabel is dat het aantal schepen en het afvaartsgeld toenemen over deze periode, maar aan het eind zich enigszins stabiliseert. Dit komt waarschijnlijk omdat de laatste jaren het kanaal verwaarloosd werd en er niet genoeg aan onderhoud werd geïnvesteerd. Op het moment dat de provincie het kanaal koopt ziet het zich genoodzaakt om het een periode te sluiten om onderhoudswerkzaamheden uit te kunnen voeren. Daarna nemen de opbrengsten aan afvaartsgelden, en in mindere mate ook het aantal afvaarten, toe.[[60]](#footnote-60) Om een beeld te krijgen van de opbrengsten van de afvaartsgelden tegen de tijd dat de Dedemsvaart verkocht moest worden, neem ik het gemiddelde van de laatste vijf jaar. Van 1841 tot en met 1845 was de opbrengst van afvaartsgelden gemiddeld 37.866,55 gulden. Ook bij dit bedrag moeten de kosten er nog af om de winst te kunnen achterhalen. In ‘Bronnen van volkswelvaart’ worden de kosten van het onderhoud en de lonen van de werknemers op 8000 gulden per jaar geschat.[[61]](#footnote-61) Deze schatting werd in 1849 gedaan met waarschijnlijk de toenmalige kosten als basis. Hierdoor is de schatting geloofwaardig. De lonen van de werknemers zijn in dit geval de lonen van hen die bij het kanaal werkten. Hierbij gaat het dus niet om de arbeiders die turf staken in de aangrenzende veengebieden, maar moet worden gedacht aan brug- en sluiswachters. Dan blijft er nog een bedrag van iets minder dan 30.000 gulden over. Maar hierbij gaat het alleen om de afvaartsgelden en zowel van Dedem zelf als het syndicaat beheerden meer bezittingen. Een zware kostenbron was de rente van de lening. 1.500.000 gulden was geleend bij de bank Vlaer en Kol. Hiervoor kreeg de bank niet alleen inspraak maar ook rente. Hoe hoog deze rente was is onduidelijk. De bank had het recht om namens de aandeelhouders inkomsten uit de Dedemsvaart en bijbehorende bezittingen te vorderen. In de informatie bij de aandelen staat dit als volgt vermeld; *‘Tot zekerheid voor de prompte betaling van intrest en aflossing, zullen door de onderteteekenden ingevorderd worden: in het algemeen alle inkomsten van het bij deze Negociatie verbendene, en bijzonderlijk:*

1. *De huren van huizen en andere Geebouwen.*
2. *De pachten van Landerijen, en opbrengst van die, welke voor rekening der Geldopnemers zelven bebouwd worden.*
3. *De opbrengst van Turf en Kalk.*
4. *De op- en afvaartsgelden van het Kanaal.*
5. *De kooppenningen van Landerijen en Gebouwen.’* [[62]](#footnote-62)

Dus zowel Van Dedem als Heere zagen zelf weinig of niets van de inkomsten. Bedenkend dat de aandeelhouders jaarlijks vijf procent rente op hun geïnvesteerde kapitaal kregen, kan er van worden uitgegaan dat de kosten van de lening enorm hoog waren voor Van Dedem en Heere.

Opbrengsten kwamen ook uit de turfwinning zelf omdat het syndicaat ook veengrond langs het kanaal bezat en exploiteerde. Voor de lening was 2.200 hectare veengrond als onderpand. Daarnaast had van Dedem ook privé nog veengrond. Samen met Jan Mulder zat hij in een kleine vennootschap voor vervening. Hiervoor leverde hij als stille vennoot 2/3 van het kapitaal en deze firma kocht een veencomplex voor 13.500 gulden om te exploiteren. De opbrengsten uit het bezit van veencomplexen is erg onduidelijk. Meestal is niet bekend hoeveel turf er daadwerkelijk van het complex werd gewonnen. Ook de oppervlakte van het veengebied geeft weinig informatie omdat ook de diepte van de veenlaag en de kwaliteit van het turf de opbrengsten sterk bepalen. Als op een bunder veen turf gestoken werd leverde één laag ongeveer 15 dagwerken turf op, wat gelijk staat aan 150.000 turven. Hoeveel lagen turf kunnen worden gewonnen verschilt sterk. Maar in een gunstig geval konden er meer dan tien lagen gestoken worden, waardoor er meer dan 150 dagwerken turf kon worden gestoken.[[63]](#footnote-63)

Van Dedem heeft financieel weinig gehad aan de aanleg van de Dedemsvaart. Maar het gebied waar de Dedemsvaart doorheen is gegraven heeft er wel enorm veel baat bij gehad. De bezitters van veengronden langs de Dedemsvaart zagen de grondprijzen enorm stijgen. Terwijl er voor de aanleg van de Dedemsvaart nog tien gulden voor een bunder grond werd gevraagd, werden er rond 1945 verschillende aankopen gedaan voor 160 tot 200 gulden per bunder. Er was dan ook een levendige handel in deze veengronden die vroeger waardeloos werden geacht. Ook verschillende adellijke heren werden aangetrokken om te investeren in de aankoop van veengrond. Soms om weer door te kunnen verkopen, maar vaak ook om zelf de vervening uit te kunnen voeren.[[64]](#footnote-64) Ook vanuit Amsterdam kwam er interesse voor de winstgevende mogelijkheden die ontstonden door de Dedemsvaart. In 1829 vormden een aantal Amsterdamse ‘koopman-verveners’ samen de ‘Sociëteit tot aankoop, het gemeenschappelijk bezit, van eigendom en de gemeenschappelijke vervening van landerijen aan de Dedemsvaart’, beter bekend als de ‘Amsterdamsche verveenings Sociëteit’. De Sociëteit kocht enkele honderden hectaren en verkreeg ook het bezit over een kalkbranderij in Hasselt.[[65]](#footnote-65) De stad Hasselt had veel voordeel bij de aanleg van de Dedemsvaart doordat de turf doorgevoerd werd en doordat er verschillende vormen van nijverheid ontstonden. Al in de eerste twee jaar van de aanleg van de Dedemsvaart halveerde in Hasselt het aantal mensen, wat afhankelijk was van financiële steun, doordat er door het graven werk in overvloed was. In de jaren daarna vestigden veel van de schippers, die op de Dedemsvaart voeren, zich in Hasselt. Er ontstond aan de vervening verbonden nijverheid zoals de kalkovens. Ook kon het stadsbestuur doordat de Dedemsvaart gebruik maakte van de grachten en keersluis van de stad inkomsten heffen uit sluisgelden. Baron Sloet tot Oldhuis schrijft over Hasselt; ‘*De weldadige invloed, welken de stichting der Dedemsvaart op den bloei en de welvaart van Hasselt gehad heeft en nog uitoefent, is zoo overvloedig en van zoo veelvuldigen aard, dat men haar de tweede stichtster dier stad mag noemen*’[[66]](#footnote-66)

Maar de veranderingen voor de gemeentes waar door de Dedemsvaart de vervening begon is misschien nog wel groter. Door de veenmoerassen was er voor de komst van Dedemsvaart in de meeste gevallen weinig bewoning, maar door het kanaal ontstonden er veenkolonies die uitgroeiden tot dorpen. In de gemeente Avereest, de gemeente waar in 1811 de eerste veenkoloniën ontstonden, waren er voordat de Dedemsvaart gegraven werd dertien boerderijen. In 1843 was het inwoneraantal gegroeid tot 3781. Verbazend is de toename in belasting die in Avereest te zien is. In 1824 waren de ontvangsten van het Rijk afkomstig uit deze gemeente 3.341,05 gulden. In 1838 bedroegen dezelfde ontvangsten 50.629,06 gulden. Het aandeel van de turfaccijnzen in dit bedrag is 21.108,05 gulden. Daar blijkt uit dat naast de primaire turfinkomsten de vervening ook indirect opbrengsten oplevert. Een voorbeeld hiervan is het ontstaan van winkels om de veenkoloniën te voorzien. Over de andere gemeentes langs de Dedemsvaart is veel minder bekend, maar dat de Rijksinkomsten in Avereest niet uitzonderlijk hoog waren blijk uit het feit dat in Hardenberg 24.332.32 gulden werd ontvangen aan turfaccijns.[[67]](#footnote-67) Dus ook de Staatheeft veel baat gehad bij de vervening die mogelijk werd door de aanleg van de Dedemsvaart. De hoogtevan deze inkomsten van de Staathangt natuurlijk samen met hoe ver de vaart al was gevorderd. In 1849 schat J. Zeehuizen, bij een voorlezing bij de’ Overijsselsche vereeniging tot ontwikkeling van provinciale welvaart’, de jaarlijkse directe en indirecte Staatsinkomsten door de Dedemsvaart op 150.000 gulden.[[68]](#footnote-68)

## De adel en de aanleg van infrastructuur.

De negentiende eeuw was een periode waarin veel werd geïnvesteerd in infrastructuur. Vooral tijdens de regering van koning Willem I. Ook particulieren investeerden in deze periode in infrastructuur. Van Dedem is een voorbeeld van een particulier die bereid was te investeren in de aanleg van een kanaal. Omdat de meeste adel kapitaalkrachtig is, zijn sommigen in staat een dergelijk project te financieren. Maar het beeld dat historici van de adel hebben is dat deze klasse wel geld had, maar niet de durf had om er mee te investeren of om de rol van ondernemer op zich te nemen. Toch zijn er verschillende voorbeelden van heren van adel die zich bezig hielden met de aanleg van infrastructuur om tol te kunnen heffen.

Er is een groot verschil tussen alleen financieren, of ook daadwerkelijk degene zijn die de daadwerkelijke ondernemer is. In het voorbeeld van de Dedemsvaart zien we dat verschillende mensen van adel bereid zijn te investeren. In de eerste jaren van de Dedemsvaart was dit F. C. baron van Bentinck tot Schoonheten, één van de erven van Van Marle. Maar ook op het moment dat de Dedemsvaart in het openbaar verkocht werd, werd er door adel op geboden. Uiteindelijk werd het kanaal gekocht door de provincie Overijssel, maar Jonkheer J. A. Sandberg en R. H. baron de Vos van Steenwijk waren samen één van de twee andere bieders.[[69]](#footnote-69)

Een ander voorbeeld van investering door adel is te zien in Friesland bij de aanleg van de Opsterlandse compagnonsvaart. In het laagveengebied rond Opsterland was al in 1551 een veencompangie opgericht met als doel het exploiteren van de veengrond. Een onderdeel van de exploitatie was het aanleggen van de infrastructuur om de turf af te kunnen voeren en op de markt te brengen. In de periode van 1630 tot 1830 werd er gegraven aan de Opsterlandse compagnonsvaart. In deze tweehonderd jaar, waarbij de vaart stapsgewijs steeds verder uitgebreid werd, bereikte de vaart een lengte van ongeveer 52 kilometer met verschillende sluizen.[[70]](#footnote-70) De Opsterlandse veencompagnie bestond bij de oprichting uit drie compagnons, later nam dit aantal toe. Belangrijke compagnons in zowel de achttiende als de negentiende eeuw waren de adellijke families Van Lynden en Lycklama á Nijeholt. Terwijl de verschillende compagnons in de zeventiende eeuw nog direct betrokken waren bij de vervening en ook deels afzonderlijk van elkaar werkten, werd dit langzaam minder. In de achttiende eeuw bekleedden de compagnons steeds meer de rol van aandeelhouder op afstand, terwijl van Dedem juist in die periode zelf actief was.[[71]](#footnote-71) In vergelijking met de Dedemsvaart zijn er veel verschillen. De Opsterlandse compagnonsvaart was al ver over het hoogtepunt heen toen van Dedem initiatief nam voor de aanleg van de Dedemsvaart. Daar komt bij dat de verveningscompagnie in de 19e eeuw een grote organisatie was en van Dedem zelf de ondernemer achter de Dedemsvaart was. Ook al werkte hij samen met eerst ‘de erven van Marle’ en later met dhr. J. Heere. Door het feit dat van Dedem er grotendeels alleen voorstond kwam hij en daarmee ook ‘zijn’ vaart in zulke zware geldproblemen.

In Overijssel was wel een voorbeeld van adellijk ondernemerschap betreffende de aanleg van een kanaal te zien. Hierbij ging het om het bovengenoemde ‘beentjesgraven’, Dit werd later door Van Dedem als basis gebruikt voor het eerste traject van de Dedemsvaart. De ondernemer achter dit zogenaamde ‘beentjesgraven’ was Roelof van den Clooster van Rheebruggen, een lid van het ridderschap van Overijssel. Omdat die aanleg van het ‘beentjesgraven’ een kostbare onderneming leek te worden zocht hij kapitaal bij vrienden en familie. Naast een rijke burger uit Zwolle waren zijn medefinanciers Rutger van Haersolte van de Cranenborg en Rutger van Haersolte van Haerst met zijn zoon, die alle drie uit een adellijk geslacht kwamen dat al langer in de vervening zat. Samen richtten zij een compagnie op, die bekend is geworden als ‘de participanten van de lichtmis’[[72]](#footnote-72) Hierbij moet wel in gedachten worden gehouden dat dit alles plaats vindt in 1634 en het dus vergeleken met de latere Dedemsvaart gaat om een kleinschaliger project. De vervening was in die tijd minder grootschalig en omdat er deels gevaren moest worden over een verruimde beek waren ook de turfschepen veel kleiner dan later. Maar voor begin zeventiende eeuw was het wel een groot project en dat blijkt ook uit het feit dat er meerdere participanten nodig waren om het te kunnen financieren. Ook was het één van de eerste grootschalige ondernemingen in de vervening, in Overijssel. Dit ‘beentjesgraven raakte later in de zeventiende en aan het begin van de achttiend eeuw buiten gebruik.

Een andere situatie die veel op die van de Dedemsvaart lijkt is die van de Twickelervaart. In 1771 begon graaf Carel George van Wassenaar Opdam met het graven van een vaart tussen Enter en Delden. Hierdoor werd via de Regge, en verder via de Vecht en het Zwartewater vervoer van Twente naar de Zuiderzee mogelijk.[[73]](#footnote-73)

C. G. van Wassenaar Opdam was een graaf die zowel in Friesland als Holland en Overijssel in het ridderschap heeft gezeten. In 1766 was de graaf in bezit gekomen van de havezate Twickel bij Delden. In 1770 liet hij een houtzaagmolen bouwen om zo te verdienen aan de bossen op het landgoed van deze havezate. De aanleg van het kanaal duurde slechts van 1771 tot 1775. Dit kwam doordat het kanaal vrij smal en ondiep was. Dat kon omdat grotere schepen met meer diepgang, toch niet door de Regge konden. Toch gaat het om een kanaal van elf kilometer lang. Doordat het kanaal weinig diepgang en breedte had, kon er niet met normale schepen worden gevaren. Er werd gebruik gemaakt van zogenaamde ‘enterse zompen’. Deze ‘enterse zompen’ waren scheepjes die in verhouding erg breed waren en die daardoor weinig diepgang hadden. Per jaar maakten zo’n vierhonderd dergelijke scheepjes gebruik van de vaart. De lading bestond vooral uit turf, textiel en het gezaagde hout van de houtzaagmolen. De boomstammen voor de houtzaagmolen werden tot vlotten gebonden en dan door de vaart naar de houtzaagmolen getrokken. De inkomsten uit het kanaal kwamen uit de tolgelden bij de twee sluizen en uit het feit dat de af- en aanvoer voor de houtzaagmolen verbeterd werd. Tegen de aanleg van de Twickelervaart was er veel weerstand. Tijdens het graven van deze vaart,werd deze tot twee keer toe door boeren uit Enter s’nachts weer voor een gedeelte dichtgegooid. Ook was er een periode waarin de gravers beveiligd werden door gewapende wachters.[[74]](#footnote-74) In vergelijking met de Dedemsvaart was de Twickelervaart een veel kleiner project. Het kanaal was korter, smaller en ondieper. Doordat het geen vereveningskanaal was, ging het om één kanaal en niet om een hoofdkanaal waar weer allemaal zijtakken aangegraven moesten worden.

De voorbeelden die hierboven genoemd worden, zijn heel verschillend. Het gaat om verschillende tijdsperiodes, verschillende soorten kanalen en kanalen van een verschillend formaat. Dat geeft al wel aan dat het niet makkelijk was om vergelijkingsmateriaal voor de Dedemsvaart te vinden. Het feit dat een edelman zijn kapitaal gebruikte om niet alleen te investeren in infrastructuur, maar daar ook als ondernemer in bezig te zijn is uitzonderlijk. Zoals blijkt zijn van Dedem en de Dedemsvaart niet uniek, maar zijn ze wel één van de weinigen. Over de aanleg van wegen door adel is nog minder bekend en het lijkt er op dat dit niet of nauwelijks op grote schaal is gebeurd.

## Conclusie

Baron Willem Jan van Dedem begon in 1809 met het graven van kanaal van Hasselt naar de hoogveengebieden in het noorden van Overijssel. Het doel van het kanaal was het ontwateren en ontsluiten van het hoogveen en zo vervening in dit gebied mogelijk te maken. Het kanaal, met een totale lengte van veertig kilometer, kreeg, na verloop van tijd, de naam Dedemsvaart. Het idee voor de aanleg van het kanaal kwam van Van Dedems schoonvader G. W. van Marle. Door tegenwerking van vooral de stadsbestuurders van Zwolle, waar gevreesd werd voor concurrentie door het kanaal met de rivier de Vecht, was hij er niet in geslaagd toestemming te krijgen voor de aanleg. Ook Van Dedem had met deze tegenwerking te kampen, maar wist uiteindelijk in 1809 toestemming te krijgen van koning Lodewijk Napoleon.

De aanleg van het eerste gedeelte van de Dedemsvaart verliep voorspoedig. Tot aan het huidige dorp Balkbrug werd er door zandgrond gegraven. Hierdoor waren er geen inkomsten, maar ging het graven wel snel. Bij Balkbrug ontstond de eerste veenkolonie, die uitgroeide tot een levendig dorp. Ook Dedemsvaart is een dorp dat in heel korte tijd ontstond door de vervening.

Van Dedem was degene die de aanleg van de Dedemsvaart uitvoerde, maar hij deed dit niet alleen. Van 1809 tot 1815 financierden de ‘erven Van Marle’ samen de aanleg van de Dedemsvaart. Door de hoge kosten en lage opbrengsten gingen toen alleen Van Dedem en de andere (schoon)zonen van Van Marle, R. F. C. baron Bentinck tot Schoonheten, R. Saris van der Gronden en B. H. van Marle verder. Samen moesten zij flink lenen om door te kunnen gaan. Hiervoor werd niet alleen het kanaal, maar werden ook aangrenzende veengronden als onderpand gebruikt. In 1825 kwamen zij alsnog in grote financiële problemen. Na verschillende pogingen om door te kunnen gaan, werd het kanaal in 1826 verkocht aan het Rijk.

In 1828 kocht van Dedem samen met dhr. J. Heere het kanaal weer terug van het Rijk. Hiervoor werd een lening van 1.500.000 gulden aangegaan bij de Utrechtse bank ‘Vlaer en Kol’. Deze samenwerking, waarbij de bank ook inspraak had, wordt het syndicaat genoemd. Hoewel het in eerste instantie goed lijkt te gaan ontstaan er conflicten tussen met name Van Dedem en de toezichthouders van de bank. Aan het kanaal wordt nauwelijks meer verder gegraven en het onderhoud wordt gebrekkig. Doordat er niet werd voldaan aan de betalingen en andere verplichtingen aan het rijk, werd uiteindelijk in 1844 het kanaal in het openbaar verkocht. Bij deze verkoop koopt de provincie Overijssel het voor een bedrag van ruim 400.000 gulden. Vele vorderingen werden op Van Dedem verhaald en uiteindelijk was hij zelf ook zo goed als failliet en werden verschillende van zijn bezittingen openbaar verkocht.

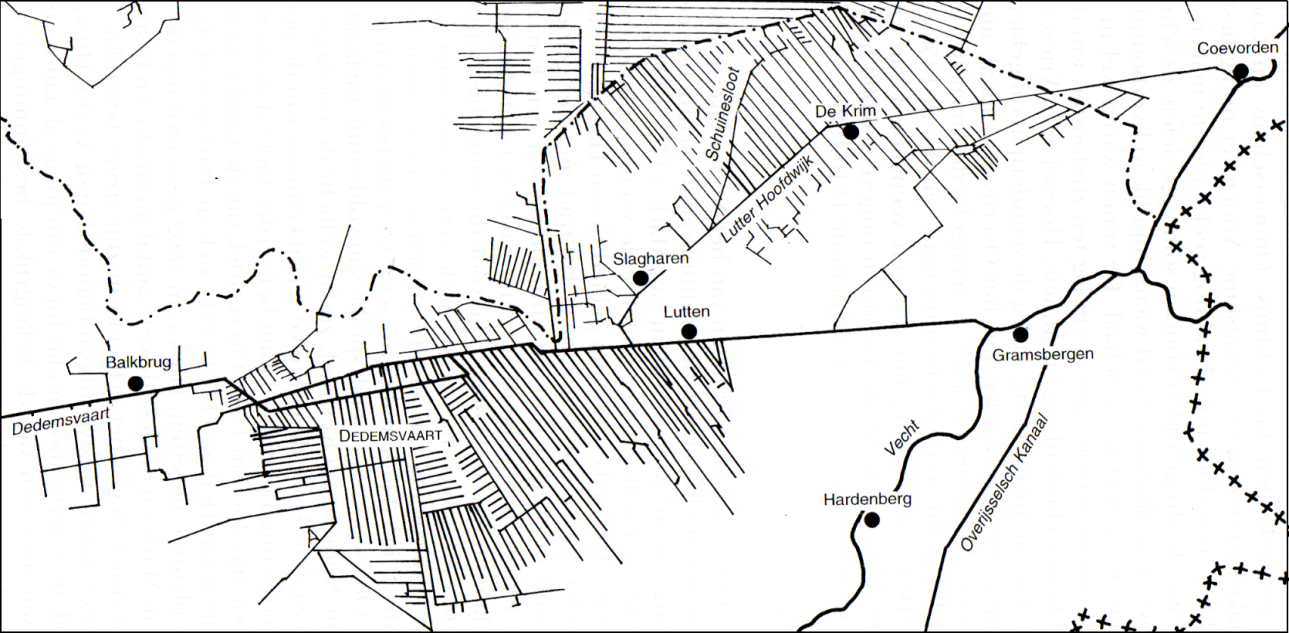
De opbrengsten van het kanaal zelf bestaan uit de tolgelden geheven bij de sluizen. Maar nog belangrijker waren de opbrengsten uit het vervenen van het aangrenzend hoogveen. Een belangrijk probleem voor Van Dedem en Heere was dat zij, om de aanleg van het kanaal te kunnen financieren, al een groot gedeelte van hun veengrond verkochten. Terwijl deze veengrond juist het doel was van de aanleg van het kanaal. De grote lening die voor het terugkopen van de Dedemsvaart nodig was, zorgde ook voor problemen. De bank had het recht om een gedeelte van de inkomsten direct in te vorderen om zo rente uit te kunnen keren aan de aandeelhouders. Ook zorgde de inspraak van de bank voor conflicten. Van Dedem werd in 1836 door de toezichthouders van de Bank uit zijn functie als beheerder van het kanaal gezet. Het lijkt er bovendien sterk op dat een project als de Dedemsvaart te groot is om als particulier te kunnen financieren.

De rol die Van Dedem heeft gespeeld bij de aanleg van de Dedemsvaart was vrij uniek. Van adel in het algemeen heerst het beeld dat ze in deze periode weinig risico durfden te nemen met hun vermogen. Een edelman die de rol van ondernemer op zich neemt, is zeldzaam. Toch is van Dedem niet de enige edelman die zich bezighield met de aanleg van infrastructuur. Andere kanalen, aangelegd door adel, zijn het ‘beentjesgraven’, de Twickelervaart en het Bridgewater Canal. Toch zijn er heel weinig voorbeelden van te vinden en we kunnen dus concluderen dat Van Dedem niet de enige was die als edelman zich bezig hield met de aanleg van infrastructuur, maar dat hij wel een zeldzaamheid is. In wat hij doet is hij dus niet representatief voor de Nederlandse adel uit zijn tijd.

Van Dedem zelf heeft niet de vruchten kunnen plukken van de aanleg van de Dedemsvaart, maar het gebied waar de Dedemsvaart doorheen liep wel. De Dedemsvaart was van groot economisch belang voor de regio en een belangrijke bron van inkomsten voor het Rijk en de provincie Overijssel.

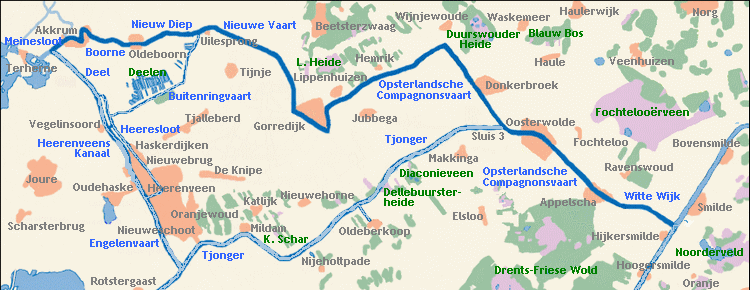
Na het overlijden van baron van Dedem werd er in Dedemsvaart een gedenknaald voor hem opgericht. Zijn naam leeft nog steeds voort in zowel het kanaal als het dorp ‘Dedemsvaart’.

## Bijlage 1; splitsing Dedemsvaart

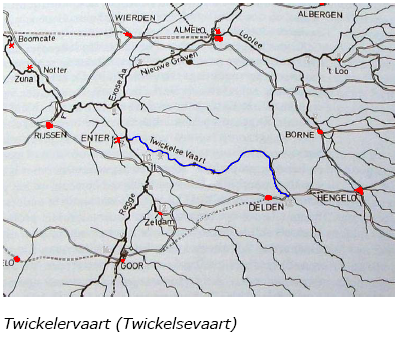


Dit is een kaart uit een latere periode. In de beschreven periode is de Lutter Hoofdwijk nog niet eens gevorderd tot Slagharen en is de hoofdvaart tot ongeveer bij Lutten gegraven. Deze kaart is dus slechts bedoeld om dat wat ik geschreven heb ook visueel duidelijk te maken.

## Bijlage 2; kaart Opsterlandse Compagnonsvaart



## Bijlage 3; kaart Twickelervaart

****

## Literatuurlijst

### Boeken:

Aerts, R. (ed.), Land van kleine gebaren, Een politieke geschiedenis van Nederland 1780-1990 (Nijmegen/Amsterdam 1990).

Drent, J.,Bijdrage tot de Geschiedenis van Avereest, Zijnde de historie van Dedemsvaart –Oud-Avereest—Balkbrug en het kanaal de Dedemsvaart (Dedemsvaart 1978).

Gerding, M. A. W., Vier eeuwen turfwinning, De verveningen in Groningen, Friesland, Drenthe en Overijssel tussen 1550 en 1950 (Wageningen 1995) .

Kuiper, Y., Adel in Friesland, 1780-1880 (Groningen 1993).

Malet, H., Bridgewater, The canal duke, 1736-1803 (Manchester 1977).

Mensema, A. J., Mooieweer, J. S. en Streng, J. C., De ridderschap van Overijssel, Le métier du noble (Zwolle 2000).

Mokyr, J. (ed.), The economics of the Industrial Revolution (Londen 1985).

Noble, T. F. X. (ed.), Western Civilization, beyond boundaries (New York 2008).

Price, J. L.,‘The Ductch nobility, 1715-1789’ in; H.M. Scott (ed.) The European nobilities I.

Slicher van Bath, B. H. (ed.), Geschiedenis van Overijssel (Zwolle 1979).

Sloet tot Oldhuis, B. W. A. E., ‘De Dedemsvaart’ Tijdschrift voor staathuishoudkunde en statistiek deel 2 stuk 1 (Zwolle 1843).

Teixeira de Mattos, L. F., de Dedemsvaart (1903).

Tippe, K., *"Een echte Overijsselschman": Frederik Allard Ebbinge Wubben (1791-1874): burger, bestuurder en historicus in een rurale omgeving* (2010).

Van der Hoek, S. Het bruine goud, kroniek van de turfgravers in Nederland (1984).

Van Senden, G. H. Leerrede ter inwijding van het kerkgebouw en ter vestiging van de gereformeerde gemeente aan de Dedemsvaart (Zwolle 1834).

Van Zanden , J. L., A. A. G. Bijdragen 25, De economische ontwikkeling van de Nederlandse landbouw in de negentiende eeuw, 1800-1914 (Utrecht 1985).

Visscher, W., Een wereld van turf, de Overijssels turfindustrie en de veenondernemingen in de hoge venen van Overijssel (2003).

Zeehuisen, J., Bronnen van volkswelvaart, met bijvoegselen en aanteekeningen. Voorlezing gehouden in de vergadering der Overijsselsche vereeniging tot ontwikkeling van provinciale welvaart op den 14 december 1849 (Amsterdam 1850).

### Websites:

<http://www.historischcentrumoverijssel.nl/hcoroot/hoofdnavigatie/het_verhaal_over/De+Dedemsvaart/Van_1899_tot_1959.htm> en

<http://www.historischcentrumoverijssel.nl/hcoroot/hoofdnavigatie/het_verhaal_over/De+Dedemsvaart/Van_1959_tot_2009.htm>

[http://www.historischcentrumoverijssel.nl/hcoroot/Templates/hcoDefault1Archieven.aspx?NRMODE=Published&NRNODEGUID={D4A88812-B7B5-48BB-A7A1-276B03BFCE30}&NRORIGINALURL=/hcoroot/hoofdnavigatie/zoeken\_en\_vinden/introductie/Archieven.htm&NRCACHEHINT=NoModifyGuest&miview=inv2&mivast=141&mizig=210&miadt=141&micode=1447&milang=nl](http://www.historischcentrumoverijssel.nl/hcoroot/Templates/hcoDefault1Archieven.aspx?NRMODE=Published&NRNODEGUID=%7bD4A88812-B7B5-48BB-A7A1-276B03BFCE30%7d&NRORIGINALURL=/hcoroot/hoofdnavigatie/zoeken_en_vinden/introductie/Archieven.htm&NRCACHEHINT=NoModifyGuest&miview=inv2&mivast=141&mizig=210&miadt=141&micode=1447&milang=nl)

<http://www.historischcentrumoverijssel.nl/NR/rdonlyres/283E0153-8747-4109-8BB0-504AF81AC81F/0/NLZwHCO_234_32_500px.jpg>

<http://www.wassenaer.net/carel_george_wassenaer_obdam.html>

<http://www.zaagmolen.nl/geschiedenis/index.htm>

1. J. L. Price, ‘The Ductch nobility, 1715-1789’ in; H.M. Scott (ed.) *The European nobilities* I, 88. [↑](#footnote-ref-1)
2. T. F. X. Noble (ed.), *Western Civilization, beyond boundaries* (New York 2008) 628-629. [↑](#footnote-ref-2)
3. Joel Mokyr (ed.), The economics of the Industrial Revolution (Londen 1985) 3. [↑](#footnote-ref-3)
4. J. L. van Zanden, *A. A. G. Bijdragen 25, De economische ontwikkeling van de Nederlandse landbouw in de negentiende eeuw, 1800-1914* (Utrecht 1985) 166. [↑](#footnote-ref-4)
5. J. L van Zanden, A. van Riel, *Nederland,* 167-168 en 288. [↑](#footnote-ref-5)
6. In 1815 werden de zuidelijke Nederlanden toegevoegd aan het koninkrijk van Willem I. Op deze wijze wilde met name Engeland een sterke staat ten Noorden van Frankrijk creëren. Dit Verenigd koninkrijk der Nederlanden bleef tot 1830 bestaan. Toen kwam het zuiden in opstand en zo werden België en Nederland afzonderlijke landen. [↑](#footnote-ref-6)
7. J. L van Zanden, A. van Riel, *Nederland,* 135. [↑](#footnote-ref-7)
8. J. L van Zanden, A. van Riel, *Nederland,* 131-132. [↑](#footnote-ref-8)
9. H. Malet, Bridgewater, *The canal duke, 1736-1803* (Manchester 1977) 43-52. [↑](#footnote-ref-9)
10. [http://www.historischcentrumoverijssel.nl/hcoroot/Templates/hcoDefault1Archieven.aspx?NRMODE=Published&NRNODEGUID={D4A88812-B7B5-48BB-A7A1-276B03BFCE30}&NRORIGINALURL=/hcoroot/hoofdnavigatie/zoeken\_en\_vinden/introductie/Archieven.htm&NRCACHEHINT=NoModifyGuest&miview=inv2&mivast=141&mizig=210&miadt=141&micode=1447&milang=nl](http://www.historischcentrumoverijssel.nl/hcoroot/Templates/hcoDefault1Archieven.aspx?NRMODE=Published&NRNODEGUID=%7bD4A88812-B7B5-48BB-A7A1-276B03BFCE30%7d&NRORIGINALURL=/hcoroot/hoofdnavigatie/zoeken_en_vinden/introductie/Archieven.htm&NRCACHEHINT=NoModifyGuest&miview=inv2&mivast=141&mizig=210&miadt=141&micode=1447&milang=nl) [↑](#footnote-ref-10)
11. J. L. Price, ‘The Ductch nobility, 1715-1789’ in; H.M. Scott (ed.) *The European nobilities* I, 87 en 91. [↑](#footnote-ref-11)
12. Remieg Aerts (ed.), *Land van kleine gebaren, Een politiek****e*** *geschiedenis van Nederland 1780-1990* (Nijmegen/Amsterdam 1990) 65. [↑](#footnote-ref-12)
13. A.J. Mensema, Js. Mooieweer en J.C. Streng, *De ridderschap van Overijssel, Le métier du noble* (Zwolle 2000) 115-116. [↑](#footnote-ref-13)
14. B. H. Slicher van Bath (ed.), *Geschiedenis van Overijssel* (Zwolle 1979) 192. [↑](#footnote-ref-14)
15. B. H. Slicher van Bath (ed.), *Geschiedenis van Overijssel,* 193. [↑](#footnote-ref-15)
16. J. L van Zanden, A. van Riel, *Nederland,* 36-37. [↑](#footnote-ref-16)
17. J. L van Zanden, A. van Riel, *Nederland,* 156. [↑](#footnote-ref-17)
18. B. H. Slicher van Bath (ed.), *Geschiedenis van Overijssel,* 198-200. [↑](#footnote-ref-18)
19. Luiten van Zanden, Riel, *Nederland 1780-1914*, 171-173. [↑](#footnote-ref-19)
20. W. Visscher, *Een wereld van turf, de Overijssels turfindustrie en de veenondernemingen in de hoge venen van Overijssel* (2003) 44. [↑](#footnote-ref-20)
21. . W. A. E. Sloet tot Oldhuis, ‘De Dedemsvaart’ *Tijdschrift voor staathuishoudkunde en statistiek* deel 2 stuk 1 (Zwolle 1843) 335. [↑](#footnote-ref-21)
22. J. Drent, *Bijdrage tot de Geschiedenis van Avereest, Zijnde de historie van Dedemsvaart –Oud-Avereest—Balkbrug en het kanaal de Dedemsvaart* (Dedemsvaart 1978) 41. [↑](#footnote-ref-22)
23. Vindplaats Archief: HCO Zwolle, Archief van de rechtbank van eerste aanleg te Zwolle (toegangsnummer 91) [↑](#footnote-ref-23)
24. ‘Officier van de jacht’ is een functie die is ontstaan onder de regering van Lodewijk Napoleon. Het land was verdeeld in verschillende jachtdistricten en het was aan de officier van de jacht om in zijn district toezicht te houden op de jacht en visserij. Praktisch ging het vooral om de uitgave van en de controle op vergunningen rond de jacht en visserij. Zo moest de bezitter van een eendenkooi bijvoorbeeld een vergunning hebben. [↑](#footnote-ref-24)
25. W. Visscher, *Een wereld van turf,* 26-27. [↑](#footnote-ref-25)
26. M. A. W. Gerding, *Vier eeuwen turfwinning, De verveningen in Groningen, Friesland, Drenthe en Overijssel tussen 1550 en 1950* (Wageningen 1995) 183. [↑](#footnote-ref-26)
27. J. Drent, *Bijdrage tot de Geschiedenis van Avereest*, 41. [↑](#footnote-ref-27)
28. L. F. Teixeira de Mattos, *de Dedemsvaart* (1903) 12. [↑](#footnote-ref-28)
29. J. Drent, *Bijdrage tot de Geschiedenis van Avereest*, 44. [↑](#footnote-ref-29)
30. In de Franse tijd komen er veel vormen van bestuur voor. In 1805 wordt Schimmelpenninck door Napoleon benoemd tot raadpensionaris. Deze term komt uit de tijd van de republiek, maar werd in de Franse tijd anders ingevuld. Schimmelpenninck kon als een president het Bataafs gemenebest regerenmaar was wel nog altijd afhankelijk van Napoleon. Schimmelpenninck heeft deze functie maar korte tijd gehad want in 1806 wordt Lodewijk Napoleon koning, waardoor de functie van raadpensionaris verviel. [↑](#footnote-ref-30)
31. B. W. A. E. Sloet tot Oldhuis, ‘De Dedemsvaart’*,* 318. [↑](#footnote-ref-31)
32. W. Visscher, *Een wereld van turf*, 31. [↑](#footnote-ref-32)
33. W. Visscher, *Een wereld van turf*, 27. [↑](#footnote-ref-33)
34. K. Tippe, *"Een echte Overijsselschman": Frederik Allard Ebbinge Wubben (1791-1874): burger, bestuurder en historicus in een rurale omgeving* (2010) 124-125. [↑](#footnote-ref-34)
35. W. Visscher, *Een wereld van turf*, 31. [↑](#footnote-ref-35)
36. W. Visscher, *Een wereld van turf*, 32. [↑](#footnote-ref-36)
37. J. Drent, *Bijdrage tot de Geschiedenis van Avereest*, 53-54. [↑](#footnote-ref-37)
38. B. W. A. E. Sloet tot Oldhuis,‘De Dedemsvaart’, 320-322. [↑](#footnote-ref-38)
39. S. van der Hoek, *Het bruine goud, kroniek van de turfgravers in Nederland* (1984) 121-122. [↑](#footnote-ref-39)
40. J. Drent, *Bijdrage tot de Geschiedenis van Avereest*, 58-59. [↑](#footnote-ref-40)
41. L. F. Teixeira de Mattos, *de Dedemsvaart*, 32-33. [↑](#footnote-ref-41)
42. W. Visscher, *Een wereld van turf*, 62 en 64. [↑](#footnote-ref-42)
43. L. F. Teixeira de Mattos, *de Dedemsvaart*, 31-33. [↑](#footnote-ref-43)
44. <http://www.historischcentrumoverijssel.nl/NR/rdonlyres/283E0153-8747-4109-8BB0-504AF81AC81F/0/NLZwHCO_234_32_500px.jpg> [↑](#footnote-ref-44)
45. Utrechts archief, 715-1 familie Kol, 822, Stukken betreffende de door W.J. baron van Dedem en J. Heere aan de firma Vlaer & Kol verleende hypotheek op veengronden langs de Dedemsvaart. [↑](#footnote-ref-45)
46. Utrechts archief, 715-1 familie Kol, 822, Stukken betreffende de door W.J. baron van Dedem en J. Heere aan de firma Vlaer & Kol verleende hypotheek op veengronden langs de Dedemsvaart. [↑](#footnote-ref-46)
47. W. Visscher, *Een wereld van turf*, 33. [↑](#footnote-ref-47)
48. L. F. Teixeira de Mattos, *de Dedemsvaart*, 37-38. [↑](#footnote-ref-48)
49. B. W. A. E. Sloet tot Oldhuis,‘De Dedemsvaart’, 317-318. [↑](#footnote-ref-49)
50. W. Visscher, *Een wereld van turf*, 33-34. [↑](#footnote-ref-50)
51. Zie bijlage 1 voor kaart van de situatie [↑](#footnote-ref-51)
52. B. W. A. E. Sloet tot Oldhuis,‘De Dedemsvaart’, 309, 348-349. [↑](#footnote-ref-52)
53. W. Visscher, *Een wereld van turf*, 41-42. [↑](#footnote-ref-53)
54. J. Drent, *Bijdrage tot de Geschiedenis van Avereest*, 72-74. [↑](#footnote-ref-54)
55. J. Drent, *Bijdrage tot de Geschiedenis van Avereest*, 74. [↑](#footnote-ref-55)
56. <http://www.historischcentrumoverijssel.nl/hcoroot/hoofdnavigatie/het_verhaal_over/De+Dedemsvaart/Van_1899_tot_1959.htm> en <http://www.historischcentrumoverijssel.nl/hcoroot/hoofdnavigatie/het_verhaal_over/De+Dedemsvaart/Van_1959_tot_2009.htm> [↑](#footnote-ref-56)
57. # G. H. van Senden, *Leerrede ter inwijding van het kerkgebouw en ter vestiging van de gereformeerde gemeente aan de Dedemsvaart* (Zwolle 1834)

    [↑](#footnote-ref-57)
58. J. Zeehuisen, *Bronnen van volkswelvaart, met bijvoegselen en aanteekeningen. Voorlezing gehouden in de vergadering der Overijsselsche vereeniging tot ontwikkeling van provinciale welvaart op den 14 december 1849* (Amsterdam 1850) 60. [↑](#footnote-ref-58)
59. J. Zeehuisen, *Bronnen van volkswelvaart,* 59. en M. A. W. Gerding, *vier eeuwen turfwinning*, 428-429. [↑](#footnote-ref-59)
60. J. Zeehuisen, *Bronnen van volkswelvaart,* 59. [↑](#footnote-ref-60)
61. J. Zeehuisen, *Bronnen van volkswelvaart,* 61. [↑](#footnote-ref-61)
62. Utrechts archief, 715-1 familie Kol, 822, Stukken betreffende de door W.J. baron van Dedem en J. Heere aan de firma Vlaer & Kol verleende hypotheek op veengronden langs de Dedemsvaart. [↑](#footnote-ref-62)
63. B. W. A. E. Sloet tot Oldhuis,‘De Dedemsvaart’, 345. [↑](#footnote-ref-63)
64. J. Zeehuisen, *Bronnen van volkswelvaart,* 24. [↑](#footnote-ref-64)
65. W. Visscher, *Een wereld van turf*, 39. [↑](#footnote-ref-65)
66. B. W. A. E. Sloet tot Oldhuis,‘De Dedemsvaart’, 326. [↑](#footnote-ref-66)
67. B. W. A. E. Sloet tot Oldhuis,‘De Dedemsvaart’, 342. [↑](#footnote-ref-67)
68. J. Zeehuisen, *Bronnen van volkswelvaart,* 21. [↑](#footnote-ref-68)
69. L. F. Teixeira de Mattos, *de Dedemsvaart*, 58-59. [↑](#footnote-ref-69)
70. M. A. W. Gerding, *Vier eeuwen turfwinning*, 129-131.

    Zie bijlage 2 voor kaart [↑](#footnote-ref-70)
71. Y. Kuiper, Adel in Friesland, 1780-1880 (Groningen 1993) 213-214. [↑](#footnote-ref-71)
72. W. Visscher, *Een wereld van turf*, 21-22. [↑](#footnote-ref-72)
73. Zie bijlage 3 voorkaart [↑](#footnote-ref-73)
74. <http://www.zaagmolen.nl/geschiedenis/index.htm>

    <http://www.wassenaer.net/carel_george_wassenaer_obdam.html> [↑](#footnote-ref-74)