

GROETEN UIT DRENTHE

VAKANTIE IN 'T OLDE LANDSCHAP (1650-HEDEN)

Ronald Wilfred Jansen

© RWJ-PUBLISHING, HOOGVEEN, 2023

Druk en distributie

PUMBO

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand, of openbaar gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen of enig andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

We hebben ons uiterste best gedaan om bronnen en rechthebbenden van het beeldmateriaal te achterhalen. Wanneer desondanks beeldmateriaal wordt getoond waarvan u (mede-) rechthebbende bent en voor het gebruik waarvan u geen toestemming hebt verleend, verzoeken we u een mail te sturen aan: info@rwj-publishing.com

ISBN
NUR

9789490482503
400 Non-fictie Vrije tijd/algemeen

PROLOOG	6			
VAKANTIES IN OUDE TIJDEN	7	-	1	5
VAKANTIES VOOR BLEEKNEUSJES	1 6	-	2	9
VAKANTIES VOOR ZORGPATIËNTEN	3 0	-	3	2
KINDERSCHOOLVAKANTIES	3 3	-	4	0
BEDRIJFSVAKANTIES	4 1	-	4	3
WANDELVAKANTIES	4 4	-	5	1
FIETSVAKANTIES	5 2	-	6	6
MET DE TREIN OP VAKANTIE	6 7	-	7	1
MET DE AUTO OP REIS	7 2	-	7	8
OP PAD MET DE CARAVAN, CAMPER OF VOUWWAGEN	7 9	-	8	3
BUSREIZEN	8 4	-	8	7
TOUREN MET MOTOR, BROMMER EN SCOOTER	8 8	-	9	0
VERLOF IN DE BOOT	9 1	-	9	3
RUITERSPORT EN HUIFKARTOCHTEN	9 4	-	9	7
KAMPEERVAKANTIES	9 8	-	1	1 9
VAKANTIEPARKEN	1 2 0	-	1	2 4
HOTELVAKANTIES	1 2 5	-	1	3 2
DRENTHE NU	1 3 3	-	1	4 4
BRONNEN	1 4 5	-	1	5 1

PROLOOG

Ik ben in Drenthe opgegroeid. In de jaren 1970 maakte ik samen met mijn broer en ouders in de zomervakantie uitstapjes naar Duitsland. Aldaar aangekomen zette mijn vader met veel gevloek en getier op de kampeerplaats de tent van de vouwwagen in elkaar. Blijkbaar was het 1 à 2 maal opzetten per jaar onvoldoende om voldoende routine te krijgen om de tent in één keer goed op te zetten. We gingen meestal twee weken op vakantie in de vakantieperiode die hij opnam van zijn werk als belastingontvanger in Hogeveen. Tijdens onze vakantie bezochten we diverse locaties en familieleden in Duitsland. Ik herinner me ondermeer de bergwandelingen, het zoeken naar fossielen in de beken, de kratten bier die mijn oom uit Duitsland meenam en de kastelen. In Drenthe zijn geen grote kastelen en hoge heuvels. Mozart woonde hier ook niet. Toch sloeg na enkele weken de heimwee toe en we waren altijd weer blij terug in Drenthe te zijn.

We woonden in Hogeveen en veel van onze familieleden kwamen uit Ruinen en Wijster. Drenthe was dus ons thuis.

We beleefden veel plezier aan de rust en uitgebreide bos- en heidevelden in het Dwingelderveld en Boswachterij Ruinen. Tijdens evenementen, zoals de Drentse Fiets4Daagse, zagen en hoorden we regelmatig vakantiegasten van buiten Drenthe. Fietsers uit Amsterdam en Rotterdam vonden in Drenthe de rust die ze misten in het westen van Nederland. Deelnemers maakten ondermeer gebruik van het arrangement van hotel De Stobbe in brinkdorp Ruinen. Ruinen was vroeger al bekend als vakantieoord. Reeds in de 19^e eeuw werden er vanuit Ruinen fietstochten gemaakt.

Vanuit Hogeveen maakten we vooral in het weekend wandelingen in het Dwingelderveld. Tijdens mijn studententijd en later ondernam ik regelmatig reizen naar het buitenland, van Amerika tot Turkije. Ik kreeg de indruk dat sommige mensen graag flaneerden met verre reizen en dat hen dit status gaf of een aanzien van welvaart. Een vakantie over de grens had vanaf het begin dat mensen op vakantie gingen voor menigeen allure; een cruise, een luxe zomervakantie, een dure skivakantie, met de camper door Amerika of zeilen met een eigen boot in Italië. De rijkere burgerij in de 19^e eeuw vertoefde al graag in luxe hotels in het buitenland of in een sanatorium in Scheveningen om hun rijkdom te etaleren. Menig kunstenaar en natuurliefhebber had in de 18^e eeuw Drenthe al ontdekt. Organisaties zoals de ANWB en kranten prijsden vanaf de 19^e eeuw Drenthe steeds meer aan als wandel- en fietsprovincie met haar mooie heide en rust.

Nu ik 58 jaar oud ben, heb ik minder behoefte aan (verre) reizen, de stress van het vliegen en vakantiegroepjes waarvan de deelnemers het niet altijd goed met elkaar kunnen vinden. Ook de drukte van de stad ben ik ontvlucht. Zo heb ik jarenlang in Arnhem gewoond, waar ik het bruisende, drukke stadsleven combineerde met de heuvelachtige Veluwe en het Rijngebied. De Veluwe heeft zijn bekoring met de vele hoogteverschillen en de aanwezigheid van grof wild (edelhert, wild zwijn, moeflon). Maar Drenthe heeft zijn eigen charme, zoals de natte poelen in het Dwingelderveld.

Dit boek schetste de geschiedenis van vakantie in Drenthe van de 17^e eeuw tot heden. Hierbij blijkt dat oude waarden, zoals natuur, heide, bos en rust, nog steeds belangrijk zijn, of beter gezegd, nog belangrijker gezien de toenemende drukte in Nederland. Drenthe past zich ook aan de nieuwe ontwikkelingen aan. Zo zijn ook de gezondheidszorg voor de vakantiegasten en het (openbaar) vervoer (vrij) goed geregeld zodat iedereen zijn route kan voltooien. Ook zijn er voldoende, kwalitatief goede overnachtingadressen en tal van activiteiten in de stadjes, maar ook op campings en dergelijke. Drenthe is nog steeds een oude en mooie vakantieprovincie.

VAKANTIES IN OUDE TIJDEN

Tot diep in de 19^e eeuw werd in reisverslagen steevast melding gemaakt van de verlatenheid, afgelegenheid en vervaarlijkheid van de moerassen van Drenthe (na een periode van politieke woelingen en vele bestuurlijke wijzigingen werd in 1813 het Koninkrijk der Nederlanden gevormd en werd Drenthe formeel in 1814 tot provincie bestempeld). Berucht zijn de Witte Wieven die vooral bij hunebedden en grafheuvels werden gezien. Menigeen dacht dat dit geestverschijnselen waren van oude vrouwen. Nu weten wij dat dit mistflarden zijn die ontstaan bij zonsopkomst als de grond koud is. Lange tijd was Drenthe voor ‘buitenstaanders’ vooral interessant vanwege de turfwinning en de huisvesting van paupers. Hierin kwam verandering toen verschillende schrijvers en dichters belangstelling kregen voor het landschap en de geschiedenis van Drenthe. Zo beschreef de Friese dichteres Titia Brongersma (circa 1650-circa 1700) in haar gedichten het Drentse landschap als een arcadisch landschap met kabbelende beekjes en lieflijke bossen. Minder lieflijk is de versie van het verhaal van Ellert en Brammert dat in 1660 is opgeschreven door de historicus Johan Picardt (1600-1670): “Omtrent dese tijdt meent men dat geleefd hebben die twee vermaerde Moordenaars ghenaeamt Ellert en Brammer, Vader en Soon die haer een tijdt langh onthouden hebben op dat groote ruyme Veldt tusschen Scharloo en Sweel, dat men seydt van desen Ellert ghenaeamt te zijn Ellersveldt, en Brammershoop van desen Brammer. Dese hebben Waghens en Karren gheplondert Passagiers en Landsaten vermoordt Brandbrieven uyt geschreven en seer veel quaedt ghedaen: En sulcx des te veyliger vermits in die tijden de Justitie niet naer behooren gepleeght wierde waer in den Bisschop David van Burgunden versien soude. Van dese Moordenaers wert verhaelt dat sy een Dochter souden gerooft hebben alsoo dat zy soude swanger gheworden zijn; en dat zy in absentie des Soons den slapenden Vader de strot soude af-gesneden en alsoo ontvlucht en dese grouwelen ontdeckt hebben.” Megalithische steenhopen brengt hij in verband met huynen oftewel reuzen. Hiervan is de huidige benaming hunebed afgeleid. Picardt meende tevens dat het grootste aaneengesloten moeras van Europa, het Bourtanger Moor met zijn verraderlijk hoogveen, was ontstaan door een soort van oerknal. Dit zou een straf van God zijn geweest voor de mensen die er destijds verbleven. Hij vergeleek het gebeuren met de “Sontvloet uit Noachs dagen”. Later bleek dat het grote Bourtanger moeras was ontstaan door veenvorming als gevolg van stijgend oppervlaktewater, een proces van eeuwen. Drenthe was toen zeer dun bevolkt. In 1700 leefden er slechts 30.000 mensen. Anno 2023 wonen er bijna 500.000 mensen in Drenthe. De hunebedden in Drenthe trokken ook toen al de aandacht van wandelaars en wetenschappers. De eerder genoemde Brongersma liet in 1685 een opgraving uitvoeren bij het hunebed van Borger. Haar vriend, de arts en oudheidkundige Ludolf Smids (1649-1720), deed er uitvoerig verslag van in zijn aardrijkskundig werk “Schatkamer der Nederlandse oudheden” (1711). Uit de 18^e en 19^e eeuw zijn meerdere reisverslagen bekend. Zo trokken schilder Cornelis Pronk (1691-1759), lakenkoopman Andries Schoemaker (1660-1735) en “dienstmaagd” Geesie Arens (circa 1661-onbekend) alsmede dichter Abraham de Haan (1707-1748) in 1732 door de onafzienbare heide, zandverstuivingen en modderwegen van Zuidwest Drenthe, zo blijkt uit hun uitgebreide verslagen. Men was toen gewend enorme afstanden te lopen. Andere vervoermiddelen waren toen de trekschuit, de zeilboot, het paard, de boerenkar en de paardenkoets. De huifkar bestond toen ook al en is dus niet louter een commercieel moderne PR uitvinding. De eerste wagensdienst door Drenthe was de in 1665 gestarte dienst Groningen- Beilen- Hasselt met aansluiting op Amsterdam. Een thans nog bestaande pleisterplaats aan deze route is het Olde Posthuus in Anholt. Reizigers vertoefden vroeger, toen er zoveel minder mensen waren dan nu, onderweg veelvuldig in niemandsland waar ze bij pech niet op hulp van zoiets als de Wegenwacht konden rekenen. Her en daar waren eenvoudige overnachtingsgelegenheden voor de vermoeide reiziger.



Uit de hand te Koop, een extra fraaie en sterke *WAGEN* met een *vallende Leeren Kap*. Iemand daar toe gene- gen zynde, vervoege zich ten eersten by den Kastelein DATEMA te Rodewolde in 't Landschap Drenthe, alwaar de Wagen te zien is.

Ommelander Courant, 13-06-1797

De communicatie met het thuisfront verliep via de langzame weg van de postkoeriers en trekschuiten. Deze vervoermiddelen brachten niet alleen mensen, maar ook post en materialen. Anno nu hebben reizigers vrijwel permanent de modernste communicatie middelen tot hun beschikking. Via Whatsapp, email, Skype en mobiele telefoon hebben velen zelfs tijdens de vakantie meer contact met het thuisfront dan wanneer ze gewoon thuis zijn. Vroeger was men gewend aan lange wandelingen en ook verdwaalde men eerder. Veel mensen waren toen een stuk slanker door voldoende beweging. Nu wil menig een warm bed, hebben velen vetzucht en raken in paniek wanneer ze verdwalen, als dat al gebeurt met alle wandelmarkeringen. Van grootschalige industrialisatie was in Drenthe in de 19^e eeuw geen sprake. De eerste stoommachine vinden we in 1839 in de katoenspinnerij van de kolonie Veenhuizen. De eerder genoemden Pronk en Schoemaker schonken geen aandacht aan stoommachines, wel aan het boerenland van Drenthe en waren vooral geïnteresseerd in de gecultiveerde omgeving van havezaten waar Pronk tekeningen van maakte. Een bekende havezate in Drenthe die de tand des tijd heeft doorstaan is die van Echten. Het Huis te Echten is een van de weinige havezaten in Drenthe die bewaard is gebleven. Laten we hier dan ook zuinig op zijn. Het geslacht Van Holthe tot Echten bewoonde generaties lang deze havezate en hield zich in de 17^e eeuw bezig met veen ontginningen en de aanleg van kanalen. Een aantal van hen was burgemeester van Ruinen. Lang voordat vakantie gemeengoed was, namen in de zomer van 1823 twee Leidse studenten, Dirk van Hogendorp (1797-1845) en Jacob van Lennep (1802-1868) het besluit om geen Grand Tour door Europa te maken - de gebruikelijke reis om jonge lieden van stand de wereld te laten kennen - maar een voettocht door Nederland. Zij bezochten ook Drenthe. De vader van Dirk van Hogendorp, Gijsbert Karel van Hogendorp (1762-1834) maakte al in 1819 een rondreis door Drenthe. Gijsbert Karel van Van Hogendorp was een van de opstellers van de Nederlandse Grondwetten van 1814 en 1815. In de 19^e eeuw werd er regelmatig melding gemaakt van overvallen door rondtrekkende groepen zwervers. Nergens zijn er echter aanwijzingen dat Van Hogendorp en Van Lennep zich onveilig voelden in Drenthe. Ze bezochten ondermeer de proefkolonie Frederiksoord, een werkverschaffingsproject voor armen en uitgestoten. Nu is proefkolonie Frederiksoord een museum. De voormalige Koloniën van Weldadigheid Frederiksoord, Willemsoord, Boschoord en Wilhelminaord liggen nu in het hart van 3 Nationale Parken: Het Drents Friese Wold, Dwingelderveld en de Weerribben. Toen Van Hogendorp en Van Lennep in Drenthe wandelden, uren door rul zand en schrale heide zonder iemand te ontmoeten, was er van natuurbescherming nog geen sprake. "Dit verrukkelijk oord [Zuidlaren verlaten hebbende, vonden wij ons in eene zandige heide, en kwamen na over een heuvelachtigen grond, waar hier en daar plassen en moerassen waren, een half uur voortgegaan te zijn, in een klein gehucht aan, waar men ons voor de korthed over eenen boerenwerf gaan liet (...). Nu opende zich voor ons eene stuifzandzee, geweldig door de wind in ons aangezicht gedreven. Niet lang echter hield dezelve aan: eene heide doorgetrokken zijnde, rusteden wij een oogenblik op de overblijfselen van een ingevallen Hunnebed, en kwamen daarna in de essen (zoo noemt men hier de korenvelden) zeer lief en bevallig was het gehucht Loon, twee uren van Zuidlaren gelegen. Daar traden wij in een kroegje dat als de andere huizingen uit allerlei materialen gebouwd was. Een oude toverheks wachtte ons bij een blakend vuur op; hare taal was onverstaanbaar en zij het levende zinnebeeld der morsigheid: de melk diende zij ons toe in glazen,

welke zij met hare vuile handen had afgespoeld; terwijl boven ons hoofd eene menigte kippen op den zolder de granen pikten en zooveel leven maakte, dat de vrouw zich genoodzaakt zag gedurig met een stok tegen den zolder te slaan om ze te doen stil zijn.” Van Lennep en Van Hogendorp beschikten over een goede conditie en legden dagelijks forse afstanden af, niet zelden 35, 40 kilometer, en daarna namen ze nog eens alle tijd voor een stadswandeling en het bezoek aan een of andere notabele. Om 5 uur 's ochtends stonden ze op en om 8 uur 's ochtends hadden ze vaak al een heel stuk gelopen. Al het daglicht moest worden uitgebuit. Huis en straatverlichting waren er nauwelijks. Ook tijdens de zomer was het 's nachts pikkedonker op de heide. Strooilicht van verkeerslichten, auto's en woonwijken bestond nog niet. Dat andere tijdsritme werd ook bepaald door het trage vervoer en het lange wachten, vooral in een schuit bij sluizen, bruggen en bij storm en regen. Geen snelle auto's, maar karren en koetsen. Ook pleisterplaatsen en tollens veroorzaakten het nodige oponthoud. In deze periode, vlak voor de komst van de spoorwegen, moet het op de wegen vaak vol en druk zijn geweest. Uit bewaard gebleven tolregisters blijkt dat er met name een levendig voetgangersverkeer bestond. Voor al die wandelaars bestond er een flinke infrastructuur van logementen en herbergen. Menig sluiswachter bestierde een café. In tegenstelling tot nu beschouwde men vertraging als iets wat bij het leven hoort. Lopen was voor de meeste mensen - uitgezonderd de rijken - nu eenmaal de meest gebruikelijke manier van zich verplaatsen. Dat staat in contrast met de situatie van nu, waar reeds van verre schreeuwende wielrenners op een zondagmiddag oudere wandelaars willen passeren op een pad in het Dwingelderveld en een automobilist toetert als de weg geblokkeerd wordt door overstekende koeien of schapen. Geen knooppuntenroutes, ANWB paddenstoelen, geen afstands aanduidingen voor automobilisten. De hele structuur van dorpen, steden en wegen was op loopafstand ingesteld. De afstand van het ene dorp naar het andere werd uitgedrukt in uren gaans. Op 20 september 1839 werd de eerste spoorlijn van Nederland feestelijk geopend. Enige decennia later, op 1 oktober 1867 opende de eerste spoorlijn in Drenthe. Ondanks de opkomst van de trein zou de trekschuit nog de hele 19^e eeuw worden benut voor het vervoer van post en mensen. Omdat er in Drenthe in een kanaal vrijwel nooit kon worden gezeild, werden alle trekschuiten door een mens of een paard, lopend langs de kant, voortgetrokken. In het Drenthe van 1823 kwamen Van Lennep en Van Hogendorp soms een plaggenhut tegen waar complete gezinnen in woonden of een klein houten boerderijtje waar men bovenal produceerde voor het eigen gezin. Drenthe was toen bedekt met uitgestrekte hoogveenvlakten en heidevelden, terwijl elders al flink ontgonnen werd. In het onherbergzame land was het hoeden van schapen een (rendabele) manier om van de woeste gronden te profiteren. De kudde bestond uit dieren van verschillende eigenaren. De kuddes verbleven 's nachts in een als potstal uitgevoerde schaapskooi. Zo verzamelde men de kostbare mest die na verloop van tijd werd verspreid over de essen. De schapen waren vooral nuttig en dienden niet om bezoekers te vermaken. Arme boeren en arbeiders waren vooral bezig om te overleven in barre tijden. Van Lennep en Van Hogendorp hoefden niet bang te zijn voor wolven. In de 17^e eeuw werden nog regelmatig hele groepen wolven gedood in Drenthe; in de 18^e eeuw vaak nog slechts één enkele oude wolf. Voor zover bekend vond de laatste wolvenjacht in Drenthe in 1772 plaats. De wolf in kwestie wist overigens bij Dwingeloo te ontsnappen. Tegenwoordig is de wolf in Drenthe een hot item. Voor- en tegenstanders van de wolf buitelen over elkaar heen. Menigeen trekt er een dagje op uit om de wolf te zoeken. Ook in Hoogeveen. Vroeger had men minder vrije tijd. Vakantie, vrije tijd en liefhebberijen waren in de 19^e eeuw voor de meesten iets vreemds. De wegen waren modderig. Vrijwel iedereen leefde in het eigen dorp. Verder kwam men niet. Zoals Van Lennep schrijft tijdens zijn voetreis door Nederland in 1823 over de wereld van de keuterboer: “[die] niet weet en ook niet wil weten dat er buiten zijn dorp, en de twee of drie die hij in de verte ziet maar niet bezoekt, nog andere plaatsen en landen in de wereld zijn (...) Nee, zijn belang houdt hem aan zijn dorp, aan zijn hut verknocht”. Rijke mensen hadden een diligence en reisden ook verder het land in. Een vreemdeling was niet perse een buitenlander maar kon ook iemand zijn die van buiten de provincie Drenthe

kwam. Ieder dorp had zo zijn eigen tradities. In Drenthe was toen “lopen met Palmpasen” nog wijd en zijd bekend. Lange tijd waren het de mensen die op het land werkten die in de zon verbleven. Dat was noodgedwongen want werken moesten ze, onder alle omstandigheden. Voor hen was de zon vaak geen genoegen, maar een vloek, die het werken extra zwaar maakte. Een zongebruinde huid gold als een teken van armoede, van ontbering, al sinds vele eeuwen. Het reizen met de koets was in Drenthe geen pretje. Kuilen en karrensporen bemoeilijkten het vervoer. In de winter was het überhaupt vaak onmogelijk om met de koets in Drenthe te reizen. Zandpaden veranderden in modderpoelen. “De enkeling die er nu en dan een hunebed komt bezichtigen, haast zich het gebied te verlaten waar zo moeilijk te reizen valt”, aldus Jacob van Lennep. In de Franse tijd werden meer wegen bestraat met klinkers of keien. Hotels in stadjes als Hogeveen hadden standaard een soort reisdienst naar bezienswaardigheden, zoals het kerkhof in Hollandscheveld. De hotelkoets haalde klanten op van het station, vervoerde hun koffers en bracht hen naar de plaats van bestemming. Op het einde van hun uitje werden de gasten weer netjes vervoerd naar het hotel of het treinstation in Hogeveen. In de zomer kon er in de 19^e eeuw veelal goed gereisd worden op de hoofd- en handelswegen. Toch bleven zandwegen nog lang schering en inslag, zoals in de buitendorpen van Hogeveen. Twintig jaar na Van Lennep trokken Dubbeld Hemsing van der Scheer (uitgever en schrijver) (1791-1859), Harm Boom (journalist) (1810-1885) en Alexander Lodewijk Lesturgeon (predikant en schrijver) (1815-1878) door Drenthe. Onder het pseudoniem de drie podagrissen schreef het driemanschap “Drenthe in vlugtige omtrekken geschetst”. Het werk was een verzameling volksverhalen, volkskundige feiten en dialectwoorden in de vorm van een reisbeschrijving. Het wordt overigens betwijfeld of zij alle drie deze voetreis hebben gemaakt. “Verder op naar Oosterhesselen wordt het gezigt reeds onthaald op de eerstelingen van ‘t Drenthsche natuurschoon, de donkere, melancholieke heide. Hoe veel grond ligt er toch renteloos, waarvan een verstandige industrie kapitalen kon inoogsten, indien er maar een krachtige hand aan de ploeg wierd geslagen! Vandaar, dat Drenthe nog vele jaren lang ‘t gewest der ontwikkeling en des vooruitgangs zal zijn, ook dan nog wanneer men zich in Holland en elders zal beklagen over een toestand van stagnatie en verval. Voor de provincie Drenthe moet zich de gouden eeuw nog onzwoachtelen uit den knop des tijds; hare jeugd en jongelingschap bestaan nog in ‘t vooruitzigt. Nu leeft zij nog slechts in ‘t tijdperk harer onmondige kindschheid. Kanalen en wegen! Dat is de eisch, dien zij doet aan hare curateelen, en zij heeft er ‘t zelfde regt op als hare andere zusters. Geen provincialisme meer in de 19^e eeuw.” Hierbij aangetekend dat in Hogeveen al een heel stelsel van wijken en kanalen was ontwikkeld in verband met de veenderij. In de zomer van 1842 maakten Jonkheer Unico Allard Alberda van Menkema (1803-1859) en zijn vrouw Jonkvrouwe Josina Polman-Gruys (1803-1854) met hun kinderen Gerhard (13 jaar), Jan Ernst (11 jaar) en de tweeling Edzard Willem (1833-1887) en Elizabeth Anna (1833-1891), toen 9 jaar een reis door Nederland. De 9-jarige Elizabeth Anna deed verslag. Een knappe prestatie. “Het was op Woensdag den 27 julij, dat wij, Papa, Mama, broeders en zuster ons te 6 uren des morgens met een rijtuig op reis begaven. Het was een schoonen zomerschen dag, en wij ondernamen allen wel gemoed en verheugd de reis. Wij reden de poort te Groningen uit, langs de straat weg naar Assen, de Hoofdstad der Provincie Drenthe. Deze straat weg van Groningen naar Assen is 26,200 ellen lang. Te 11 uren in den voor middag kwamen wij te Assen alwaar wij in het logement van den kastelein Donker af stapten en een koptje koffy tot verversing gebruikten (...) Nadat wij van Paarden hadden verwisseld vervolgden wij onze reis langs de straatweg naar Meppel. Te Dieverden brug gebruikten wij iets tot verversing en kwamen de middags te Meppel. Meppel is kort bij de grenzen van Overijssel gelegen. Zij is, of schoon open, in de gedaante eener Stad gebouwd, doorsneden met grachten en zindelijk. Te Meppel gebruikten wij het middag maal bij de jufvrouw Bontekoe..” In Meppel zijn nog steeds grachten te bewonderen. Rond 1850 begon de vakantie zoals we die tegenwoordig kennen langzamerhand vorm te krijgen en drong de ‘vooruitgang’ ook steeds meer Drenthe binnen. “Zoo is voor u, eerwaardig Drenthe. Thans óók een lentegetij ontwaakt. Uw weêrgeboorte gaat

beginnen. Een nieuwe geest dringt bij u binnen”, aldus Alexander Lodewijk Lesturgeon. Er kwam een soort cultuuromslag. De gebruinde i.p.v. witte huid, ook van adellijke lieden en de nieuwe burgerij, ging men meer vereenzelvigen met een gezond lijf, sportiviteit en charme. Wandelen in de zomer op de hei in Drenthe volstond om een bruine huid te krijgen. De meeste mensen bleven echter nog steeds aangewezen op de benenwagen. Voor de meer gegoeden reed er in 1864 van Groningen een koets die aansloot op de stoomboten van Assen naar Zwolle. De spoorlijn maakte het ook voor meer vakantiegasten mogelijk Drenthe te bezoeken. De spoorlijn Zwolle- Meppel werd in 1867 geopend en in 1870 doorgetrokken naar Groningen. De eerste trein reed in Hogeveen in 1870 en de eerste tram in 1903. Het station in Hogeveen is op 1 mei 1870 geopend. Het oude stationsgebouw in Hogeveen uit 1870 is helaas ter ziele gegaan. Assen ontwikkelde zich als bestuursstad van Drenthe. De turfproductie bereikte een hoogtepunt rond 1850. Veel natuur ging verloren door de turfgraverij. Enkelen gingen zich toen al zorgen maken over het behoud van het natuurschoon in Drenthe. Dit terwijl er in vergelijking met nu veel meer natuur was in Drenthe. Korhoenders waren nog tot de jaren 1960 te zien op de essen van Ruinen, aldus mijn oom. In 1871 schreef de Drentse journalist Harm Boom over een bezoek aan de velden rond Hogeveen in De Provinciale Drentsche en Asser Courant van 12 mei 1871. Zo kwam hij uit bij de oude Hervormde kerk van Hollandscheveld. Een gedeelte daar uit: “’t Hollandsche Veld! Die naam wekt geen aristocratische ideeën op en die van dat oord horende spreken, zich iets uit het verleden herinnert, vindt doorgaans geen aanleiding om in een idealistische wereld rond te zwerven, maar ’t Hollandsche Veld van onze dagen doet het Hollandsche Veld, dat er een halve eeuw geleden was, vergeten. Het Hollandsche Veld is nu Hogeveens Arkadia. Door ’t Haagje wandelde ik, met een conversabel Groninger uit het Oldambt, langs een kanaal dat ons tot aan de kerk, het hoofdkwartier van Flora’s tuin, zou brengen en die weg lag niet met voetangels en klemmen, maar mocht wel een vonder-worstelperk heten, een onophoudelijke oefening om over water te zweven zonder houvast voor handen en voeten. Wil de overheid te Hogeveen, ook door vondergym-nastiek, de bevolking van het Hollandsche Veld levensgeschiktheid in dit tranen- en waterdal doen verwerven – dan, geloven wij, is het loopplank en handvatstelsel over de talloze watertjes, die in het hoofdkanaal uitlopen, goed georganiseerd. (...).” Hotel Luinge aan het Kruis te Hogeveen richtte zich op de “vreemdeling”. Hollandscheveld wordt genoemd als een bijzondere pleisterplaats. We volgen de Provinciale Drentsche en Asser Courant van 26 mei 1885: “Het van ouds bekende hotel Luinge te Hogeveen, voor 250 jaren genaamd “de Koppelpaarden”, dat gedurende al die jaren aan het Kruis te Hogeveen den vreemdeling een gastvrij dak bezorgde, is verplaatst naar de Streek naast het houtstek van den heer M. Robaard Mz. De tegenwoordige eigenaar, de heer J. Flothuis, heeft een nieuw hotel doen bouwen, beter gelegen voor de reizigers en dichter bij het station. Het gebouw, ontworpen door den gemeente -architect Hoegsma te Hogeveen, is een sieraad van de plaats. Met zijne veranda en balkon over de geheele breedte, maakt, de gevel een aangenamen indruk. Het hotel is geheel naar de tegenwoordige eischen ingericht (badkamer, elektrische schellen, ventilatie-toestellen enz.) Een groote zaal biedt gelegenheid tot het houden van groote vergaderingen en festiviteiten. Voor vreemdelingen, die de interessante en schoone omstreken van Hogeveen en Hollandscheveld bezoeken (een watertochtje door het Hollandscheveld is misschien eenig in Nederland), biedt dit hotel een aangename verblijfplaats aan.” Het hotel van F. Flothuis in Hogeveen genoot een goede reputatie en verzorgde wandeltochten en fietstochten in Drenthe voor haar gasten. Het hotel werkte samen met de in 1883 opgerichte Nederlandsche Vélocipèdisten-Bond, naar het toen in Nederland gangbare Franse woord voor de niet lang daarvoor uitgevonden fiets: vélocipède. Uit deze bond is de Algemene Nederlandsche Wielrijders Bond (ANWB) ontstaan in 1885. Naast de ijver die de ANWB aan de dag legde voor het aanleggen van fietspaden en het plaatsen van verkeersborden, was er aandacht voor het aanbieden van overnachtingplaatsen, vooral in hotels, voor mensen die op vakantie wilden. De eerste fietsen waren nogal oncomfortabel. Maar met de uitvinding van de ketting en de luchtband,

werd rijden op een fiets een stuk aangenamer. Sinds de ANWB vanaf 1905 formeel ‘toeristenbond’ heet, hebben de letters ANWB geen betekenis meer. De reislustige predikant Jacobus Craandijk (1834-1912) legde zijn publiek omstandig uit dat Drenthe de moeite van een bezoek waard was. Eerst verwees hij naar het gangbare cliché over het gebied en noemde de afkeer van de heide: “Als een land van heide, heide en nogmaals heide, staat Drenthe voor den geest van niet weinigen, en van alles wat vervelend en verschrikkelijk is, geldt voor menigeen heide als ’t vervelendste en verschrikkelijkste: is zij inderdaad niets anders dan een “dorre, eenvormige wildernis, waar niets te zien en waarvan niets te zeggen is? Nee, zo poneerde Craandijk resoluut: “Zij [de heide] keert als opzettelijk haar ongunstigste zijde naar den reiziger, die zich haast haar te ontvlieden (...) maar haar loon heeft zij voor wie haar met liefde en geduld in haar stille, verborgen schoonheid leert kennen (...) zij veroverd geen harten, maar zij wint toch, door den invloed van haar eenvoud en haar majesteit. Zij laat indrukken na van verhevenheid en kalmte, die onuitwischaar zijn, en herinneringen van vrede en weemoedigen ernst, die niet ligt verloren gaat”. Evenals de schilders van de Haagse School die het publiek de ogen openden voor de “nog niet vermoede schoonheid in een zo verguisde, nederige plek in Gods natuur als moeras, heide en zandverstuivingen”, wist ook Craandijk zijn lezers te overtuigen van de “stille pracht” van deze “eenvoudige natuur”. De heide ging deel uitmaken van de landschappelijke canon, de verzameling van bijzondere landschappen die behoren tot “ons mooie Nederland”. Voor het eerst werden in verschillende toeristische gidsen illustraties opgenomen van de heide. En niet lang daarna verschenen de eerste ansichtkaarten met heide en zandverstuivingen. Zelfs voor de stereoscoop kon de gebruiker nu een reeks prenten van heidelandschappen aanschaffen naast de series van steden, beroemde personen en exotische volkeren. Bekende schilders van de eerder genoemde Haagse School, zoals Johannes Warnardus Bilders (1811-1890) en de gebroeders Mesdag bezochten Drenthe. Voor hen was het oeroude Drentse landschap met z’n schilderachtige dorpen een grote bron van inspiratie. In het Drents Museum zijn verschillende schilderijen die het landschap van Drenthe verbeelden te zien. Schilders als Anton Mauve (1838-1888) en Anton van Rappard (1858-1892) stimuleerden Vincent van Gogh (1853-1890) om de schoonheid van de heide te aanschouwen in Drenthe. Vanuit Hoogeveen bezocht hij in het najaar van 1883 ondermeer het nog steeds bij dagjesmensen en toeristen geliefde kerkhof in Hollandscheveld. In Drenthe vond Van Gogh de heide die hij kende uit zijn Brabantse jeugd, maar die in Brabant op veel plekken al verloren was gegaan. “Mooi is het hier alles,” schreef hij in september 1883 vanuit Hoogeveen aan zijn broer Theo, “waar men ook gaat. De heide is veel uitgestrekter dan de Brabantsche, bij Zundert of Etten althans – ietwat monotoon als het middag is & de zon schijnt vooral, doch juist ook dat effect, ’twelk ik vruchteloos een paar maal reeds toch heb willen schilderen, zou ik niet willen missen.” De schilders droegen (ongewild) bij aan een geromaniseerd beeld van de provincie Drenthe. Voor de armen was de wereld klein. Met mat met kleinere maten. Vakantie beperkte zich tot uitstapjes in de buurt voor het gros van de bevolking. Zo was in de gemeente Hoogeveen Hollandscheveld een uitgestrekt bosgebied dat veel toeristen aantrok voor wie de slecht onderhouden met heide begroeide begraafplaats van het Hollandscheveld een lokale attractie was. Een andere organisatie voor het toerisme in Drenthe was de in 1896 opgerichte Vereniging voor Vreemdelingenverkeer (VVV) te Assen, in 1910 gevolgd door Hoogeveen. In 1910 kwam ook een Provinciale Bond voor Vreemdelingenverkeer tot stand, 4 jaar voordat een landelijke vereniging van start ging. In eerste instantie ging het om het verbeteren van het hotel- en pensionwezen, door middel van cursussen in tafelbediening en het behandelen van het wasgoed. Het VVV kantoor gaf bezoekers informatie over de betreffende stad of streek en bemiddelde bij het reserveren van overnachtingen en dergelijke. Daarnaast trachtten zij het toerisme en de economie verder te ontwikkelen.



Landschap in Drenthe. Alphonse Stengelin. Circa 1895. Rijksmuseum Amsterdam