

Dijken door het moeras: leidijken in Drenthe en Westerwolde

HENK BAAS

Het hoogveenmoeras zoals dat eeuwenlang in het noordoosten van ons land heeft gelegen fungeerde tot ver in de 19e eeuw als militaire barrière: het vormde als het ware een natuurlijke verdedigingslinie tegen invallen vanuit het oosten. Om de ontginning van dit hoogveengebied tegen te gaan werd er in de 17e eeuw een verbod op ontginning en ontwatering uitgevaardigd. Bovendien besloten de militaire autoriteiten tot het aanleggen van een groot aantal leidijken. Deze veendijken moesten het afstromende moeraswater tegenhouden. Dat dit op grote weerstand van de plaatselijke bevolking stuitte, mag geen verbazing wekken. Zij wilden het moeras juist ontginnen en ontwateren. In dit artikel wordt bekeken wanneer en waarom de leidijken werden aangelegd en hoe ze hebben gefunctioneerd.

DE AANLEG VAN DE LEIDIJKEN

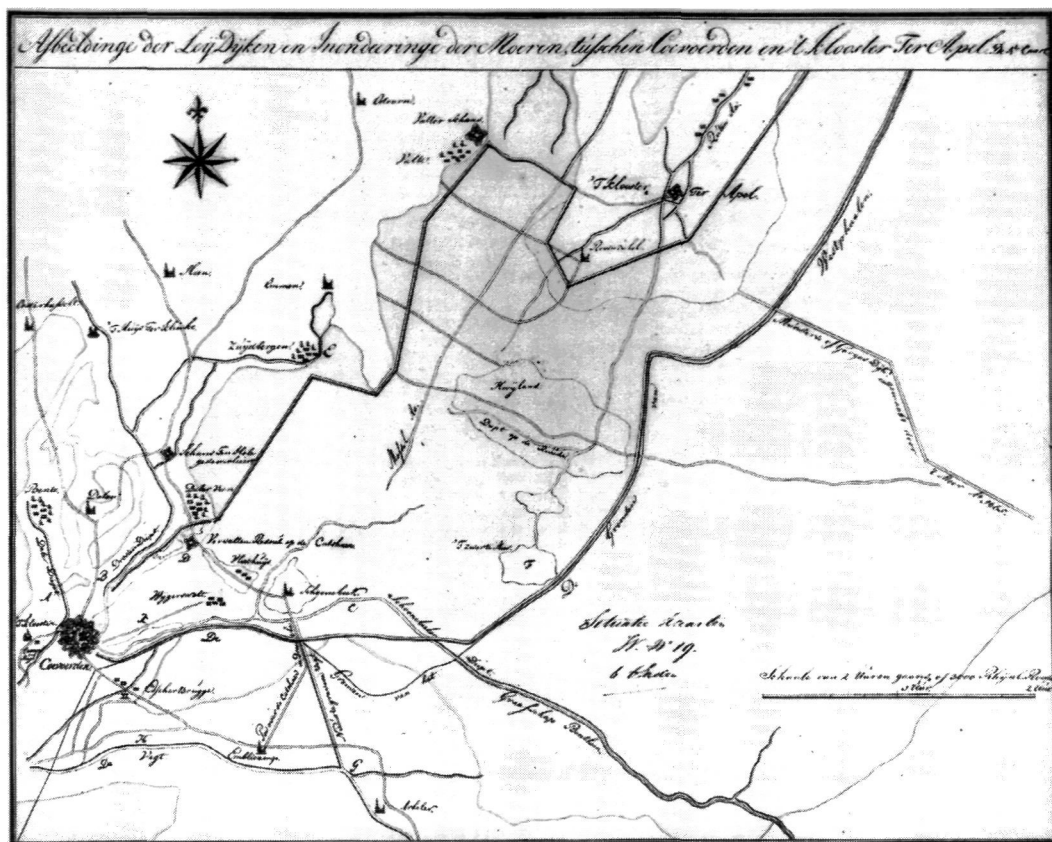
In de tweede helft van de 17e eeuw begonnen militaire autoriteiten zich zorgen te maken over de passeerbaarheid van het moeras, genoemd naar de in 1594 gestichte vesting Bourtange. Uit inspectierapporten¹ blijkt dat het moeras door de bewoners van het veengebied toegankelijker was gemaakt. Zo hadden in 1672 enkele lieden zich een stuk laag gelegen veengebied in de omgeving van Coevorden toegeëigend, en in dit veen veel sloten gegraven. Hierdoor was het moeras, dat nauwelijks een schaaap konde dragen tot landbouwgrond omgevormd (Koster, 1874, p. 19). Zeven jaar eerder signaleerden gecommiteerden van de Raad van State soortgelijke praktijken. Ook constateerden zij toen dat de bewoners van de omliggende dorpen een groot aantal greppels hadden gegraven en dat er water uit de moerassen werd afgetapt (Coert, 1991, p. 160). Vooral dit laatste baarde de militaire autoriteiten grote zorgen.

Ook rond Bourtange had men al in 1672 geprobeerd de ontginning en de daarmee gepaard gaande ontwatering van het veen tegen te houden. Er werd toen een kanaaltje gegraven van de Ruiten Aa naar Bourtange. De uitgegraven aarde werd als leidijk aan de westzijde opgeworpen. Deze leidijk moest het inundatiewater vanaf het riviertje de Ruiten Aa richting Bourtange leiden. Om het rivierwater bij de vesting te kunnen krijgen, werd de Ruiten Aa met behulp van een dam opgestuwd². Ten noorden van Bourtange moest een soortgelijke leidijk, de Bakovenkade,

voorkomen dat het inundatiewater te snel zou wegstromen.

In de leidijk, die naast het in 1672 gegraven kanaaltje was opgeworpen, trof stadhouder Willem III bij zijn bezoek in maart 1681 op veel plaatsen gaten aan, waardoor het inundatiewater Bourtange niet bereikte (Koster, 1874, Bijlage VIII). Ook de zwakke structuur van de leidijk, die was gemaakt van plaggen en veen, baarde hem zorgen. In Drenthe bracht hij een bezoek aan vijf *dijkwegen*, die vanaf de hoge zandgronden het moeras inliepen (figuur 1). Aangezien die wegen doorgangen waren voor een eventuele vijand, werd bevel gegeven ze te vernietigen. Dat de wens van de (militaire) autoriteiten niet altijd werd opgevolgd, blijkt uit het feit dat deze dijkwegen in 1850 nog altijd aanwezig waren.

De bevindingen van Willem III over de toegankelijkheid van de moerassen vormden waarschijnlijk de aanleiding voor de opstelling van een systematisch plan om de moerassen permanent onbegaanbaar te maken (Sijpkens, 1924, p. 7). Nog datzelfde jaar namelijk stuurden de Staten-Generaal, de Raad van State en de Staten van Friesland een aantal afgevaardigden naar het Bourtanger moeras om de situatie in ogen-schouw te nemen³. De afgevaardigden lieten zich vergezellen door ingenieur Johan van Alberdingh. Naar aanleiding van het uitgebrachte rapport kregen drie ingenieurs opdracht een plan te ontwerpen om de moerassen *impassabel* te maken en misschien nog wel belangrijker: te houden. De door deze ingenieurs opgestelde rap-

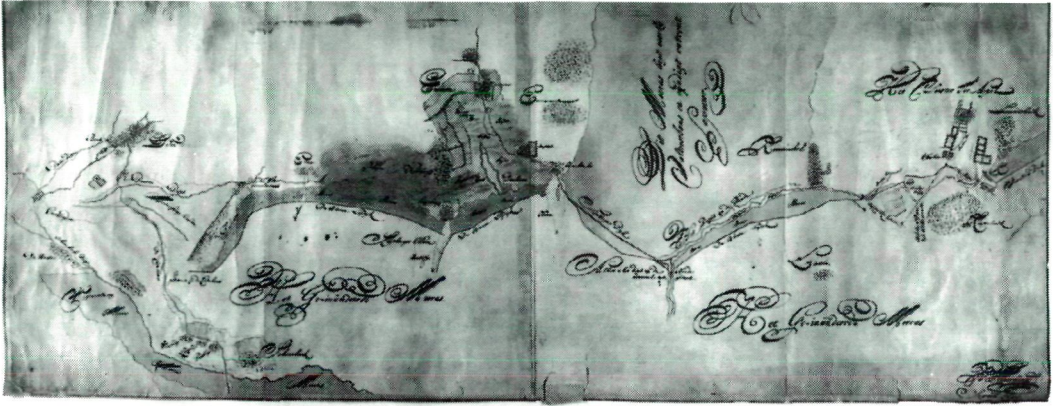


1. Eén van de kaarten van Johan van Alberdingh uit 1681, waarop de geprojecteerde leidijken in het Drentse deel van het Bourtangere moeras staan ingetekend. De meest oostelijke leidijk is nooit aangelegd (zie afbeelding 2). Verder zijn de vijf dijkwegen die vanaf de hoge zandgronden het veengebied inliepen duidelijk waarneembaar, evenals een viertal schansen (ARA, OSK W19, 4e kaart).

porten geven een beeld van de stand van zaken bij de ontginning, ontsluiting en afwatering van deze gebieden⁴. Zij ontwierpen tevens plannen om het water zoveel mogelijk in het moeras te houden en op de doorgangen (accessen) vestingwerken aan te leggen of te verbeteren. Het streven was door middel van leidijken over de hele lengte van het moeras een brede strook onder water te houden. Waar nodig zouden binnen deze strook

wegen, sloten en ontginningen worden vernietigd. Uiteindelijk besloot de Staten-Generaal het plan van ingenieur Van Alberdingh aan te nemen⁵. Het werd in 1687/88 voor een groot deel ook uitgevoerd (figuur 2).

Van Alberdingh ontwierp aan de oost- en zuidzijde van de moerassen een buitenleidijk, die van Hasselt naar Coevorden liep, het Schoonebeekerdiep volgde en zich verder uitstrekte langs de grens met Munster, langs Ter Apel en Bourtange tot aan de Dollard. Een binnenleidijk liep ten noorden van Coevorden langs het Drostendiep naar Zuidbarge en de Valtherschans, langs de Valtherdijk, vervolgens met een boog om Roswinkel en Ter Apel, om zich dan verder in noordelijke richting voort te zetten. De Staten-Generaal besloot echter om de buitenleidijk tussen



Coevorden en Ter Apel niet langs de grens met Westfalen en Munster te laten lopen. Dit had waarschijnlijk te maken met de hoge kosten van aanleg en het feit dat de moerasgordel langs de genoemde grens zonder aanvullende maatregelen onbegaanbaar genoeg werd geacht (Coert, 1991, p.161). De moerassen waren hier immers het meest uitgestrekt. Bovendien zou door de natuurlijke afwatering naar Staats grondgebied de aanleg van een leidijk meer kwaad dan goed doen. De buitenleidijk werd uiteindelijk noordelijker gelegd, in de richting van Roswinkel.

De leidijken dienden een breedte van acht voet (ongeveer 2,40 meter) te krijgen, terwijl de hoogte aan de omstandigheden van het terrein diende te worden aangepast. De totale lengte van de leidijken zou 59.500 roeden bedragen (ongeveer 226 kilometer!). Van Alberdingh schatte de kosten op zes stuivers per roede, wat op een totaal van f 17.850,- uitkwam.

Om het onbegaanbaar houden van de moerassen te verzekeren, vaardigde de Staten-Generaal op 5 juli 1694 een plakkaat uit dat de achteruitgang van de venen en het in cultuur brengen ervan moest verhinderen⁶. Op het graven van greppels binnen de leidijken en op het bebouwen, zaaien en beweiden van het moerasland stond bijvoorbeeld een boete van tweehonderd gulden. De officieren, gelegerd in de verschillende vestingen, werden belast met de afkondiging en verspreiding van het plakkaat. Ondanks de

2. Schetskaart van Johan van Alberdingh uit 1688, waarop de aangelegde leidijken in het Drentse deel van Het Geinundeerde Moeras staan aangegeven (ARA, VTH 3106).

vrij strenge straffen kan niet gezegd worden dat de handhaving van het plakkaat een succes was⁷. De gedeputeerden van Drenthe namen het veelal op voor de ingezetenen van de veengebieden, aangezien strikte naleving van het plakkaat voor hen grote armoede zou betekenen. Kleine ontginningen werden daarom meestal oogluikend toegestaan.

In hoeverre het doel van deze maatregelen – het drassig houden van het moeras – werd bereikt, komt in de volgende paragraaf aan de orde.

HET VERVAL VAN DE LEIDIJKEN

Uit rapporten van militaire ingenieurs blijkt dat de leidijken in Drenthe vrij spoedig na de aanleg in 1688 reeds waren vervallen of verdwenen. In een verbaal uit 1694 werd het volgende over de staat der moerassen medegedeeld: *aldaar vonden wij het moeras langs deze leidijken in een heel kwaader staat, als toen de leidijken eerst gelegd zijn*. De slechte staat van onderhoud van de leidijken blijkt verder uit een rapport uit 1753 van generaal-majoor Imhoff, gouverneur van Coevorden⁸. Rond Dalen blijkt hij tevergeefs naar leidijken te hebben gezocht. De inwoners konden hem daarover niet informeren. Tevens ontbrak

het hem aan kaarten met de ligging van de leidijken. Hij verzocht de Raad van State om een kaart van het gebied waarop de leidijken stonden aangegeven. Verder vroeg hij om informatie over de gewenste hoogte en breedte van de leidijken en hoe ze dienden te worden onderhouden. Hieruit kan worden geconcludeerd dat er nogal wat ontbrak aan het beheer van de leidijken. Als zelfs de gouverneur van Coevorden niet op de hoogte was van hun ligging, hoe kon dan verwacht worden dat er gelet werd op onderhoud en herstel ervan!

Op de *Accurate kaart van Westwoldingerland, een gedeelte van Drenthe en Munsterland en Oost Vrijsland*⁹ uit 1720 staan de leidijken tussen Emmen en Ter Apel niet aangegeven. Deze voor die tijd zeer nauwkeurige kaart doet vermoeden dat veel van de in 1688 aangelegde leidijken in 1720 reeds verdwenen waren. De eerder genoemde vijf dijkwegen die het moerasgebied inliepen zijn echter duidelijk terug te vinden.

De vaststelling dat de leidijken slecht (of in het geheel niet) onderhouden werden, wordt verder ondersteund door een kaart van de ingenieur Sherlenski¹⁰. De bewoners van het Drentse dorp Roswinkel wilden ter bescherming van hun landerijen een nieuwe dijk aanleggen, waarbij ze van de reeds bestaande leidijk gebruik wilden maken. De oude leidijken op de kaart vertonen op veel plaatsen gaten. De legenda van de kaart zegt daarover: *Vervallen leijdijken, Waar verscheidene Gaaten Zig bevinden, die Ingespoelt zijn, en voor't Meerdere gedeelte Gezonken.*

Belangrijke informatie over de toestand en toekomst van de leidijken geeft een zeer uitvoerig rapport van de hertog van Brunswijk, een Duits officier in Nederlandse dienst, uit 1754¹¹. Hij inspecteerde nauwgezet het Drentse en Groningse grensgebied, waarbij hij niet alleen de schansen bezocht. Aangekomen in Coevorden besloot hij het vraagstuk van de functie der moerassen voor de landsverdediging grondig te bestuderen, waarbij de tijdens zijn inspectietocht opgedane ervaringen hem tot leidraad dienden (Bootsma, 1962, p. 216). Om zijn oordeel beter te kunnen

funderen, verzocht hij twee partijen met verschillende belangen hun inzichten op papier te zetten: het Landschap Drenthe en de Raad van State.

De vertegenwoordigers van Drenthe zetten uiteen dat de moerassen voor hun ingezetenen van groot belang waren voor de boekweitcultuur, het turfsteken en als weidegrond¹². Het militaire belang werd naar hun oordeel door het gebruik van het veen niet geschaad, omdat het slechts om kleine stukjes ging. Sterker nog, zij verzekerden dat venen die met boekweit bebouwd waren geweest, beter geïnundeerd konden worden dan ruwe venen. Als bewijs toonden zij een aantal onder ede afgelegde verklaringen van veenbewoners. Een nieuw verbod om *te boekweiten* zou de boeren ernstig duperen.

De Raad van State hield vast aan het principe van Van Alberdingh, om door middel van leidijken de moerassen nat te houden. De geraadpleegde militaire ingenieurs meldden dat de ingezetenen de leidijken zo nu en dan hadden doorstoken en verbrand. Hierdoor werd het moeras ontwaterd en tot bouwland gemaakt. Het afbranden van het veen leidde volgens hen tot vermindering van de moerassige bovenlaag en zij voorspelden dat het moerasgebied op deze manier over enkele jaren geheel passeerbaar zou zijn. Daardoor zou het militaire belang van de venen ernstig geschaad worden. Zij adviseerden derhalve het turfsteken en zaaïen van boekweit te beletten. Hierdoor zou de natuurlijke staat van het moeras zich weer kunnen herstellen, mits ook de leidijken werden gerepareerd. Tevens moesten er in de riviertjes damsluisjes worden gelegd, om het rivierwater voldoende te kunnen opstuweten behoeve van inundatie.

Om een beter oordeel te kunnen vormen, bestudeerde de hertog de rapporten van Menno van Coehoorn uit 1700¹³ en van Van Alberdingh uit 1681. De militaire ingenieurs haalden het rapport van Van Alberdingh ook aan, maar verzuimden te vermelden dat diens plan gebaseerd was op het inmiddels verloren bezit van de schansen Leeroord en Dijle en op de niet meer bestaande vrijheid van de Republiek om in Oostfriesland

naar eigen goeddunken militaire maatregelen te treffen. Ook de omstandigheid dat de Langakkerschans aan het einde van de 17e eeuw veel dichterbij de Dollard lag dan in 1754, vergaten zij mee te nemen in hun rapport. Verder hadden commissies van de Raad van State meermalen over de verdroging van de moerassen geklaagd. De aanleg van leidijken had dit proces dus niet kunnen stoppen¹⁴.

Omdat rond 1750 Menno van Coehoorn als de belangrijkste vestingbouwkundige werd beschouwd, was diens oordeel voor de hertog doorslaggevend. Hij wees er met nadruk op dat Van Coehoorn zo goed als niets over de toestand van de venen had gezegd en evenmin op handhaving van het plakkaat van 1694 had aangedrongen. Van Coehoorn's aandacht ging veel meer uit naar het vernietigen van de wegen door het moeras. De hertog sloot zich daar graag bij aan, maar vond bovendien dat de leidijken meer kwaad dan goed hadden gedaan. Zij waren gemaakt van veenplaggen en op veel plaatsen poreus, waardoor doorbraken veelvuldig voorkwamen. Tevens konden ze als weg gebruikt worden door een eventuele vijand, net als de boeren in de omgeving deden, die de leidijken benutten bij het binnenhalen van hun oogst. Volgens de hertog resulteerde ook de boekweitteelt niet altijd in een beter begaanbaar moeras. Dit was afhankelijk van de veensoort en de gesteldheid van het terrein. Hij was het eens met de gedeputeerden van Drenthe dat strikte handhaving van het plakkaat van 1694 de ondergang zou betekenen van veel bewoners. Zijn conclusie luidde dat het moeras, in welke hoedanigheid dan ook, altijd een soort natuurlijke hindernis vormde, mits de grote toegangswegen onder controle werden gehouden.

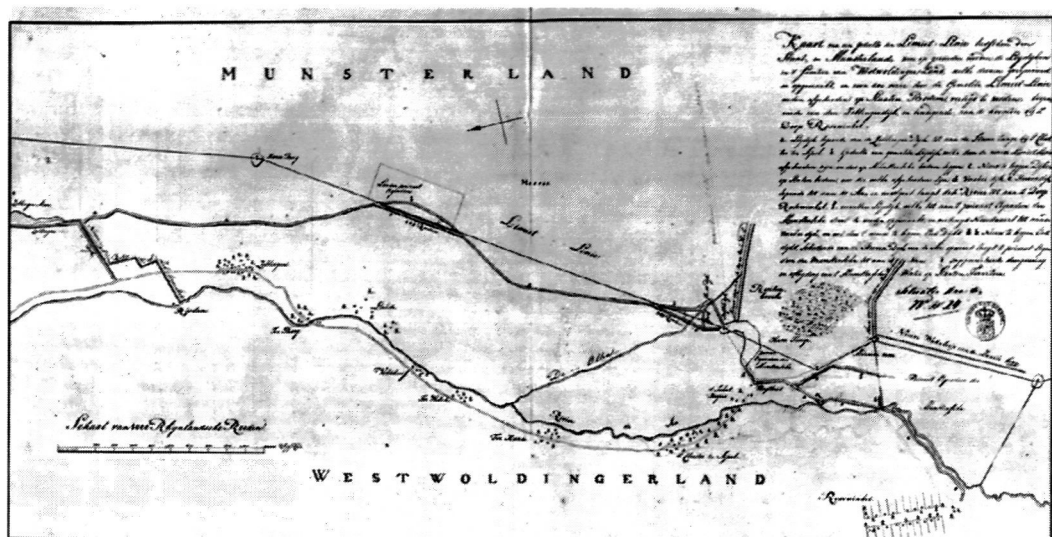
Een overeenkomstig idee over het beheer van het veengebied bleek uit een plakkaat van 1755, waarin toestemming werd verleend voor beboekweiting van de moerassen op de grenzen van Friesland, Overijssel en Westerwolde. Het verbod op wegeaanleg, het graven van kanalen en kolonisatie bleef echter van kracht. In 1764 en 1775 werd opnieuw vergunning gegeven voor het

beboekweiten. Rondom de belangrijke vestingen Bourtange en Coevorden bleven echter strikte beperkingen voor het gebruik van de venen van kracht.

De opzichter van de moerassen in Westerwolde, Hommes, maakte in 1758 melding van de *zeer vervallen* leidijken in Westerwolde. Op sommige plaatsen lagen ze al geheel *versoncken in het moer* of waren ze als gevolg van boekweitbranden verdwenen¹⁵. De Drost van Westerwolde, die Hommes opdracht had gegeven voor de inspectie, achtte het zeer noodzakelijk dat de leidijken weer werden hersteld. Alleen zo zouden de moerassen in zijn ogen te behouden zijn als barrière tegen vijandelijke invallen. Om het doorsteken tegen te gaan moesten er tevens wachtposten langs de leidijken worden gezet. Op een kaart uit omstreeks 1800 zien we een aantal van die wachtposten rond Ter Apel¹⁶.

Niet alleen de Drost pleitte in de 18e eeuw nog voor herstel van de leidijken. In 1786 hield ook de toenmalige inspecteur-generaal der fortificatiën, Du Moulin, een pleidooi voor het herstel van de leidijken, die *in deplorabelen staat waren gebracht* (Koster, 1874, p.18). Hij stelde voor *al het boekweiten en turfgraven binnen de leidijken en alle afloop van water uit de moerassen te beletten en daartoe alle afleidingen af te dammen*. Of men aan het principe van de leidijken vasthield, was dus blijkbaar sterk afhankelijk van wie er inspecteur-generaal der fortificatiën was.

In 1784 sloot de Republiek een nieuwe grensovereenkomst met de bisschop van Munster. Deze overeenkomst is belangrijk geweest voor de geschiedenis van het noordoostelijk grensgebied. In dit verdrag werd een nieuwe grenslijn vastgesteld. Voorts werd het aanleggen van vaste zandwegen door de moerassen ter weerszijden van de grens verboden. Het nieuwe verloop van de grens betekende dat een aantal leidijken tussen Ter Apel en Bourtange op Munsterse bodem kwam te liggen. Een kaart van ingenieur Sorgen (figuur 3) toont dit¹⁷. Zo werd de leidijk van de Sellingerdijk tot aan de *Hanetange* bij Ter Apel op twee plaatsen door de nieuwe grens afgesneden. De daardoor



3. Kaart van de nieuwe grenslijn, zoals die in 1784 werd vastgesteld. Duidelijk te zien is dat de bestaande leidijk in Westerwolde op een aantal plaatsen werd doorsneden door de nieuwe grenslijn. Als gevolg hiervan besloot men tot de aanleg van een nieuwe leidijk tussen Ter Apel en Bourtange. Sorgen, z.j., waarschijnlijk rond 1784 (ARA, OSK W 24).

noodzakelijk geworden aanleg van een nieuw stuk leidijk had min of meer het verloop dat de Topografische en Militaire Kaart toont. Deze dijk is op de kaart van Hottinger¹⁸ weergegeven als de *Nieuw Gemaakte Leidijk*.

Een rapport van de opzichter van de moerasen, Heijes, uit 1791 bericht ons over de toestand waarin de nieuwe leidijk zich bevond. Op 3 maart van dat jaar inspecteerde hij deze leidijk vanaf de Sellingerdijk tot aan Ter Apel. Hij concludeerde dat de dijk voldoende in staat was het moeraswater tegen te houden. Waarschijnlijk had men de aanleg beter aangepakt dan in 1688. De leidijken waren voor de boeren van Westerwolde van groot belang geworden vanwege de inmiddels gestarte ontginning van het Bourtanger moeras aan de Munsterse zijde, waardoor veel water vanuit het oosten werd aangevoerd.

Uit het bovenstaande kunnen we concluderen dat men in Drenthe al rond 1800 van het principe van de leidijken was afgestapt. Belangrijkste reden was de tegenstand van Drost en gedeputeerden van Drenthe, die het voor hun ingezetenen opnamen. In het Generaliteitsland Westerwolde daarentegen werden de leidijken langer als nuttig beschouwd. Hier hadden de Staten-Generaal immers niet zo'n sterke opponent die de militaire projecten kon tegenhouden. Ook de veel geringere breedte van het veengebied in vergelijking met Drenthe kan daarop van invloed zijn geweest. Blijkens militaire rapporten uit de 18e en 19e eeuw werden de leidijken in Westerwolde ook toen nog geïnspecteerd.

HET OPHEFFEN VAN DE VERDEDIGINGSLINIE

In juni 1818 diende C.R.T. Krayenhoff, inspecteur-generaal der fortificatiën, een rapport in met zijn ideeën over de wijze van verdediging van het *noordoostelijk frontier*¹⁹. Hoewel door de ontginningen het eertijds uitgestrekte Bourtanger moeras al flink in omvang was gereduceerd, dekte het veengebied in zijn ogen de provincies Groningen en Drenthe voldoende. De vijf dijkwegen die in Drenthe nog altijd aanwezig waren,

vormden in zijn ogen geen probleem voor de verdediging. Deze konden in noodsituaties snel worden vernietigd.

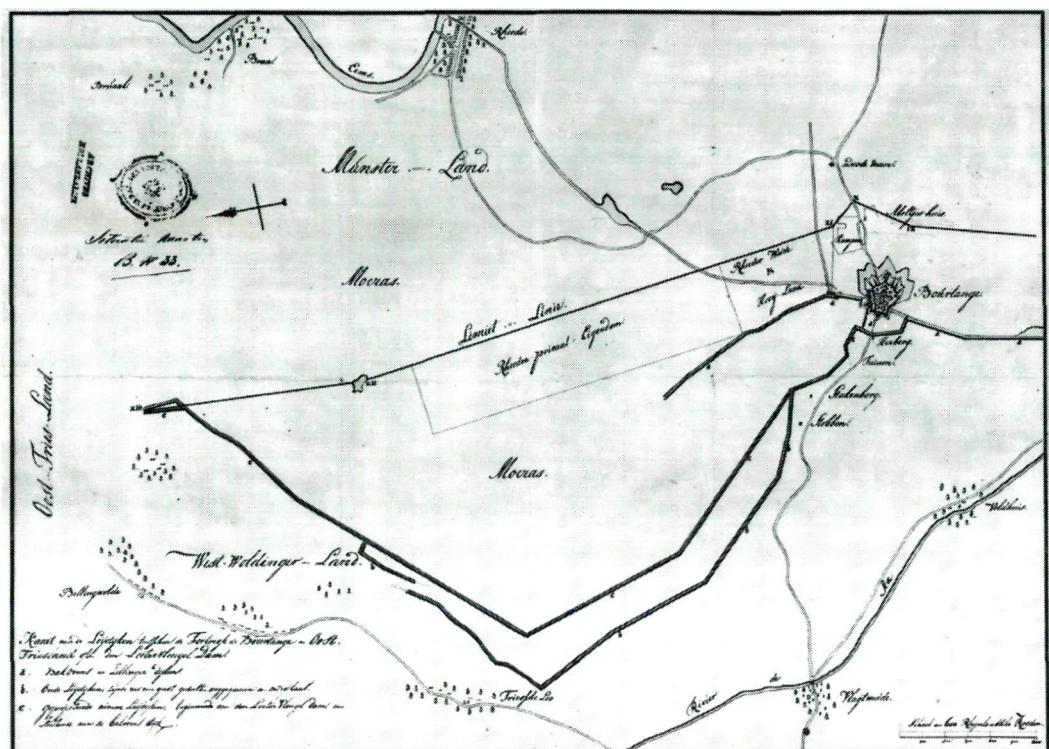
Diezelfde maand diende Krayenhoff samen met generaal-majoor Siderius een nieuw rapport in²⁰. Zij schreven hierin dat het Bourtanger moeras tussen Bourtange en Coevorden in staat was een grote militaire operatie tegen te houden. Bovendien namen zij een duidelijk standpunt in over de leidijken. Volgens hen hadden deze altijd meer een waterstaatkundige betekenis dan een militaire. Ze vonden daarom dat het Departement van Waterstaat de zorg voor de leidijken diende over te nemen. Daarbij stelden ze als voorwaarde dat het opgestuwde water in tijden van oorlog voor inundatie gebruikt moest kunnen worden.

Een jaar later, op 21 mei 1819, deden Krayenhoff en Siderius opnieuw verslag van een inspectieocht langs het oostelijk frontier. Zij stelden

voor om in de toekomst geen aandacht meer te besteden aan de militaire functie van de leidijken. De belangrijkste reden was dat in tijden van oorlog de vijand deze leidijken zou doorsteken, net zoals de Westfaalse kolonisten in vreedstijd. In plaats van leidijken moesten er in hun ogen stuwten in de Ruiten A worden gelegd, waardoor een inundatie kon worden bewerkstelligd. Dit diende vooral richting Bourtange te geschieden, omdat de moerassen in het droge seizoen voor voetgangers – soms zelfs voor boerenwagens – passeerbaar waren.

Door de ver gevorderde ontwatering van de

4. Kaart van de leidijken die rond 1830 tussen Bourtange en Bellingwolde werden aangelegd. Ditmaal waren het geen militaire belangen die tot aanleg deden besluiten, maar burgerbelangen. De dubbele leidijk moest de toevoer van water uit het veengebied aan Munsterse zijde keren (ARA, OSK B33).



moerassen was in de ogen van de Staten-Generaal de barrièrefunctie van het moerasgebied al zo ver afgenomen dat men rond 1850 besloot tot het geleidelijk opheffen van de verdedigingslinie. De investeringen nodig voor het herstel van vestingen en waterstaatkundige werken waren zo groot dat men hiervan afzag. Verscheidene vestingwerken van de verdedigingslinie werden afgestoten, zoals Bourtange, schans Barnflair, de Bonerschans, de Emmerschans, de schans Katshaar en de redoute bij Roswinkel. De Oude Schans was reeds in 1815 verkocht en nadien grotendeels geslecht. De nog gehandhaafde vestingwerken werden uiteindelijk in 1870 bij Koninklijk Besluit opgeheven.

NIEUWE LEIDIJKEN

De leidijken in Westerwolde bleven na de zojuist beschreven opheffing van de verdedigingslinie hun functie als waterkering houden. Was het eerder het militair belang dat prevaleerde, nu behielden de leidijken hun functie ter bescherming van de landbouwgronden tegen wateroverlast vanuit Munsterland. Door de stichting van enkele nieuwe nederzettingen vlak over de grens (Rütenbrock en Hahnentange) was die toegenomen. De Munsterse ontginners leidden het water namelijk naar de nabije, lager gelegen Nederlandse gronden (Sijpkens, 1924, p. 27). Door gebrek aan onderhoud konden de langs de grens liggende leidijken dit afstromende water niet tegenhouden. Door persoonlijke bemoeienis van koning Willem I werden er onderhandelingen gestart om de watertoevoer uit Munsterland te reguleren. De benodigde maatregelen werden uiteindelijk in 1824 in een grenstractaat bekrachtigd.

Om het gevaar van doorbraak en overstroming te verminderen, begon men met de aanleg van nieuwe leidijken. In de Veeler- en Vlagtwedervenen is op ongeveer 500 meter oostelijk van de Oude Veendijk een tweede dijk aangelegd (figuur 4). Het exacte jaar van aanleg van deze Nieuwe Leidijk is onbekend, maar moet rond 1830 liggen²¹. Dat daarmee de wateroverlast nog niet over was, blijkt uit het feit dat er gedurende

de 19e eeuw overstromingen plaatsvonden in Westerwolde. Zo stond het land rond Bellingwolde en Vriescheloo in de winters van 1841/42 en 1843/44 geheel blank (Sijpkens, 1924, p. 77).

Ook de op gang gekomen ontginning van de Drentse hoogvenen bracht een enorme watertoevoer naar Westerwolde met zich mee. In 1891 werd de *Vereeniging tot bevordering der kanalisatie in Westerwolde* opgericht om de problemen met het van elders aangevoerde water op te lossen (Delvigne en Koopman, 1991). Door het reguleren van de afwatering middels het graven van nieuwe kanalen kwam er een einde aan de functie van de leidijken. De resterende delen werden niet meer onderhouden en verdwenen voor een groot deel bij de uitvoering van de werkzaamheden. De huidige kanalen (Mussel Aa-kanaal en Ruiten Aa-kanaal) volgen overigens voor een groot deel het vroegere tracé van de leidijken.

BESLUIT

Uit het voorgaande valt af te leiden dat militaire ingenieurs met grote ijver voor het behoud van de moerassen als barrière tegen vijandelijke mogendheden hebben gestreden. Daarin waren ze echter lang niet altijd succesvol. Hierbij kunnen we een onderscheid maken tussen Westerwolde en Drenthe.

Gebleken is dat het plan van Van Alberdingh, om met behulp van een aantal leidijken een groot stuk moeras permanent nat te houden, in Drenthe mislukte. Hiervoor zijn verschillende oorzaken aan te wijzen. Als eerste de enorme weerstand die een dergelijk plan opriep bij de plaatselijke bevolking. Deze probeerde het marginale bestaan met alle mogelijke middelen te verbeteren. In Drenthe ondervonden de ingezetenen bij dit streven steun van Drost en gedeputeerden. De plannen van de militaire ingenieurs stonden haaks op de wens tot ontwatering en ontginning van het veen. In het Generaliteitsland Westerwolde heeft het systeem van leidijken beter en langduriger gefunctioneerd. Hier hadden de bewoners minder invloed op het bestuur van hun eigen gebied. Door de geringere breedte van het



5. De Bakovenkade verbindt Bourtange met de door de Fransen in 1796 aangelegde Linie van Abeltjeshuis. Deze leidijk is nog altijd zeer goed herkenbaar in het landschap en bezit grote natuur- en cultuurhistorische waarde (foto auteur).

moeras waren de lokale bewoners bovendien juist gebaat bij de leidijken: deze hielden water afkomstig uit het oosten tegen.

Een tweede reden voor het mislukken van Van Alberdings plan was het gebrek aan onderhoud. Wellicht heeft dit te maken gehad met het moedwillig negeren van de onderhoudsplicht. Zoals gezegd waren de onderhoudsplichtigen geen voorstander van de leidijken. Ook het feit dat de leidijken gemaakt waren van turfplaggen zal bijgedragen hebben aan hun slechte staat.

Verder kan worden vastgesteld dat lang niet alle militaire ingenieurs dezelfde mening waren toegeedaan ten aanzien van de leidijken. In navolging van Menno van Coehoorn zag een groot aantal van hen meer kwaads dan goeds in deze dijken.

Tegenwoordig zijn door de ingrijpende verveeningen van de 19e en de 20e eeuw en door de kanalisatiewerkzaamheden in Westerwolde de leidijken voor het merendeel verdwenen. Alleen bij Ter Apel en Bourtange treffen we nog enkele fragmenten van dit eertijds zo omvangrijke dijkensysteem aan (figuur 5). Wel is er nog een groot aantal schansen overgebleven. Zij herinneren aan de belangrijke rol die dit grensgebied speelde in onze krijgsgeschiedenis.

Dikes across the fen: lei-dikes in Drenthe and Westerwolde

The peat area in the north of the Dutch Republic had a military function until the 19th century. It was a natural border against an aggressor from the east. To preserve the natural inaccessibility, the military authorities forbade drainage and cultivation of this area. In 1688 they decided to construct about 226 kilometers of lei-dikes. These dikes should keep the abundant water inside the peat area, preserving the natural situation. The construction of these dikes in the province of Drenthe was no success as they seem to have disappeared shortly afterwards. Probably this was due to the attitude of the Drenthe authorities. They stood up for the interests of the inhabitants, who needed the area to improve their poor living conditions. In the area called Westerwolde, lei-dikes survived much longer. The Staten-general governed this region directly and resistance to military measures could not gain as much ground as in Drenthe. Moreover, in the 18th and 19th century Westerwolde needed protection against affluence of water from reclaimed peat areas east of the border. Around 1830 even new lei-dikes were built here. Large scale canalization in the 20th century meant the end of these lei-dikes. Only small tracts remind us today of these defensive structures.

LITERATUUR

- BAAS, H.G. (1993). Het verboden moeras. Een onderzoek naar de functie van het voormalige hoogveen van Groningen en Drenthe in de verdediging van Nederland en de gevolgen daarvan voor de bewoningsgeschiedenis en landschapsontwikkeling. Scriptie UvA, Amsterdam.
- BOOTSMA, N.A. (1962). De Hertog van Brunswijk 1750-1759. Assen.
- COERT, G.A. (1991). Stromen en schutten, vaarten en voordoen. Geschiedenis van de natte waterstaat in Drenthe 1291-1988. Meppel/Amsterdam.
- DELVIGNE, I.J. & G.J. KOOPMAN (1991). De geschiedenis van Westerwolde, deel 1: Het Landschap. Groningen.
- ELERIE, J.N.H. (1989). Het veengebied tot 1850. In: M.A.W. GERDING E.A. (red.), Geschiedenis van Emmen en Zuidoost-Drenthe. Meppel/Amsterdam, pp. 53-93.
- KOENDERS, M. (1994). Militaire landschappen. Een vorm van parasitaire ruimtegebruik? In: WERK GROEP SYMPOSIUM CLUVERIUS (red.). Jonge landschappen 1800-1940. Het recente verleden in de aanbidding. Utrecht, pp. 69-80.
- KOSTER, J.P. (1874). De provincie Groningen en hare defensie in de laatste twee eeuwen. Groningen.
- SCHOLTEN, F.W.J. (1989). Militaire topografische kaarten en stadspattingronden van Nederland 1579-1795. Alphen aan den Rijn.
- SIJPKENS, J. (1924), Bijdrage tot de geschiedenis van de waterstaatstoestanden van Westerwolde. Groningen.
- VELEMA, H. EN W.E. GOELEMA (1992). Water naar Bourtange. In: J.N.H. ELERIE E.A. (red.). Dollardzilverst, gepeild en aangekaart: een kartografische kijk op de geschiedenis van water en land van Oost-Groningen en Drenthe. Groningen, pp. 82-84.
- OMM Memoriën uit het Genieearchief (ARA, kaartenafdeling)
- VTH Collectie Hingman (ARA, kaartenafdeling)
- 1 Deze rapporten bevinden zich in het Genieearchief van het ARA.
 - 2 Velema en Goelema (1992); ARA: OSK B34.
 - 3 ARA: Staten Generaal Res. 24-7-1681; tevens Scholten (1989), p.29.
 - 4 ARA: Staten Generaal, inv.nr. 8910 bij Van Thijnen en Wolfsen; inv.nr. 8914 en 8915 bij Van Alberdingh. Tevens ARA: OMM E1.
 - 5 ARA: Staten Generaal, Res. 5-7-1687.
 - 6 Plakkaat van 1694, bijlage in onder meer ARA: OMM E1.
 - 7 Zie onder meer ARA: Staten Generaal, inv.nr. 8932. Uit dit verbaal uit 1694 blijkt dat de leidijken op talloze plekken reeds waren doorgestoken.
 - 8 ARA: Raad van State, inv.nr. 286 van 27-8-1753; tevens OMM E9.
 - 9 ARA: OSK W20.
 - 10 ARA: OSK A23; VTH 3087.
 - 11 ARA: Raad van State, inv. nr. 1902; tevens ARA: OMM E12. Zie ook Bootsma (1962).
 - 12 Zie hiervoor de memorie van Van Lier en Ellents met bijbehorende stukken: bijlagen 23 t/m 32 van het rapport van de hertog van Brunswijk.
 - 13 ARA: OMM E3.
 - 14 Zie onder meer ARA: Raad van State: inv.nrs. 1673 t/m 1677 en nr. 1860.
 - 15 ARA: OMM B172.
 - 16 ARA: OSK E3.
 - 17 ARA: OSK W24.
 - 18 Atlas topographique van het frontier des IJssels, Wedde en Westwoldingerland 1788-1792, ARA: OSK W17.
 - 19 ARA: OMM N94(b).
 - 20 ARA: OMM N94(b).
 - 21 De dijk is nog niet te zien op de verder zeer accurate kaart uit de periode 1820-1824 met als titel 'Topografische kaart van de provincies Groningen, Friesland en Drenthe en een gedeelte van Overijssel' (ARA: OSK G28), terwijl deze op de Topografische en Militaire Kaart (verkenning 1842/53) wel staat aangegeven.

NOTEN

Afkortingen gebruikt in de noten en in de bijschriften bij de afbeeldingen:

- ARA Algemeen Rijksarchief te 's-Gravenhage
 OSK Situatiekaarten Genieearchief (ARA, kaartenafdeling)