

INHOUDSOPGAVE

	Blz.
Inhoudsopgave	1
Orgel in de Dorpskerk van Peize, slot: Interview met de heer en mevrouw Wolff.....	2
Excursie Museumboerderij Ot en Sien.....	4
Kennistest.....	6
Voorwerp getoond tijdens de jaarvergadering	7
Drachtster Tram	8
Uit de Hopbel: gedicht Aarme tuut'n	15
Wie weet het	16
Oplossing kennistest	17



Na de pauze van de jaarvergadering van 9 maart j.l. werd er een dvd vertoond over de Drachtster Tram, periode 1920 - 1985, uit de verzameling van Jan van Bergen. Aansluitend vond er een power point presentatie plaats, ook uit zijn verzameling foto's en gegevens van de NTM (Nederlandsche Tramweg Maatschappij: in de volksmond Drachtster Tram), specifiek over het spoor door de (oude) gemeente Peize.

In een 4-tal uitgaven van de Hopbel in 1986 stonden artikelen van Jan van Bergen over het wel en wee met betrekking tot de aanleg van deze spoorlijn. U vindt ze terug op bladzijde 8 -en verder- in dit *Tiedschrift*, voorzien van een aantal foto's uit de power point presentatie.

Met dit nummer van *Tiedschrift* sluiten we het artikel over het orgel in de Dorpskerk van Peize af. Een verslag van de excursie naar het Ot en Sien museum, wetenswaardigheden over het voorwerp dat tijdens de jaarvergadering werd getoond en antwoorden op de vraag wie weet waar het stuk gereedschap, getoond in *Tiedschrift* 73, voor diende zijn andere artikelen in dit nummer.

Wij wensen u een fijne zomer en veel leesplezier.

ORGEL IN DE DORPSKERK VAN PEIZE

slot

INTERVIEW MET JAAP EN HEINKE WOLFF

Deel 2

De heer Wolff vertelde zeer boeiend over het wel en wee van het orgel. Ook de wat technisch zaken kwamen aan de orde.

Zo maakt een beetje orgelbouwer zelf zijn orgelpijpmetaal vertelde de heer Wolff. De pijpen worden gemaakt van tin en lood. De samenstelling is echter het geheim van de smid. Het mengsel wordt in een zeer lange bak (zoals een behangtafel maar dan groter) met een opstaand randje gegoten. Over het randje wordt een schuif geschoven die op diepte ingesteld kan worden. De verschillende orgelpijpen hebben nl. ook een verschillende diktes.

Het samenstellen van een pijp is vooral handwerk. De pijpen worden na het vormen met de hand geschaafd en geslepen om de gewenste toon te kunnen krijgen. Daarom is een orgel zo vreselijk duur.

In de werkplaats van een orgelbouwer valt geen boormachine te bekennen.



de pijpen staan op een windlade

De pijpen staan bij elkaar op een houten bak, de zogenaamde windlade. In de windlade zitten allemaal gaten waar de pijpen boven staan. Eén en ander is wel afgesloten anders zou de lucht rond de pijp kunnen ontsnappen wat valse tonen zou opleveren. Alle pijpen zijn binnen de windlade in vakjes ingedeeld waar een schuif doorheen kan en met ventielen eronder.

Als er op het orgel gespeeld wordt, dan stroomt door middel van de blaasbalg lucht naar de pijpen. Door het optrekken van een register wordt middels een veer een schuif verplaatst waarmee de pijpen worden ingeschakeld van één bepaalde stem.

Door een toets van het orgel in te drukken stroomt er lucht door naar de pijp(en) en wordt bij andere pijpen juist tegengehouden door een ventiel. Een register -die de stem regelt- is één van de “knoppen” die aan de zijkant van het orgel zijn geplaatst.



De registers naast het toetsenbord (klavier)

Op de windladen staan de pijpen met hun lood/tin voeten in het hout wat “verzuring” met zich mee brengt. Het hout wordt daar aangetast. Vroeger werd zo’n plek in het hout dan geschroeid.

De voet van een pijp is het meest zwakke punt van het orgel. Het gewicht van de pijp komt immers op de pijpvoet terecht. Daarbij komt dat een orgelstemmer bij het stemmen vaak boven op de pijp moet slaat om de juiste klank weer te krijgen.

Bij de restauratie van het orgel bleek dat een aantal authentieke pijpen nog wel goed waren maar een nieuwe pijpvoet nodig hadden. Alleen blijkt achteraf dat het metaal van de nieuwe pijpvoet harder is dan dat van de pijp. Bij het stemmen krijgt de pijp dus nu van 2 kanten een dreun.

Het komt ook wel eens voor dat er een scheurtje in de pijp komt deze moet dan worden gesoldeerd. Dit gebeurt op de werkplaats van een orgelbouwer.

Ondanks zijn 60 jarige orgel ervaring vindt de heer Wolff dat hij nog steeds een amateur is en geen professional. Hij heeft ook nog steeds orgelles.

Wij vinden het fantastisch wat hij doet want er komt erg veel bij kijken om een kerkorgel te kunnen bespelen, dat bleek wel uit dit interview.

Vanaf deze plek bedanken wij de heer en mevrouw Wolff heel hartelijk voor het warme onthaal en de uitleg.

EXCURSIE MUSEUMBOERDERIJ OT EN SIEN

22 APRIL 2017

Ter afsluiting van het seizoen 2016-2017 stond er een excursie gepland naar Museumboerderij Ot en Sien in Surhuisterveen. Er waren 34 deelnemers aanwezig.

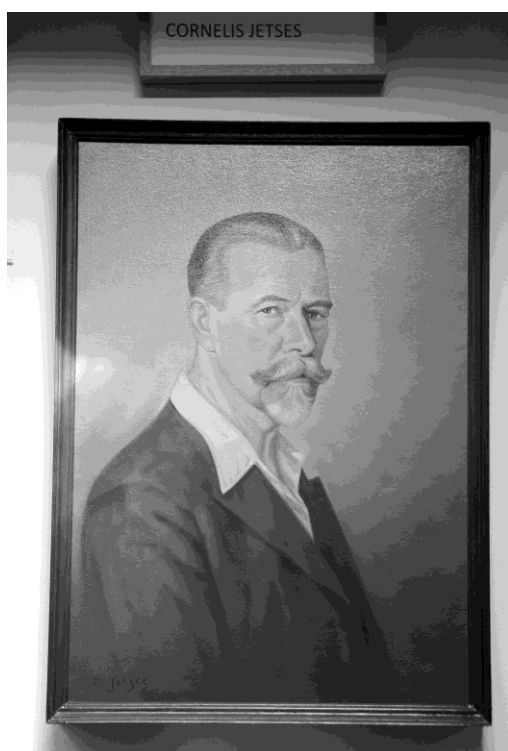
We werden ontvangen met koffie/thee en appelgebak. Ondertussen gaf de eigenaresse, mevrouw Johanna Pitstra, tekst en uitleg over het museum en de bedenker van Ot en Sien; Cornelis Jetses.



Uitleg door Johanna Pitstra



Deelnemers in de zaal met schoolplaten van Jetses



Cornelis Jetses werd geboren op 23 juni 1873 in een arme buurt in Groningen en overleed op 9 juni 1955 in Wassenaar en werd aldaar begraven bij de dorpskerk.

Jetses werd bekend van zijn illustraties in schoolboeken, schoolplaten en historische prenten.

Op jonge leeftijd bleek al dat hij goed kon tekenen en vanaf zijn dertiende volgde hij tekenlessen in de avonduren. Overdag werkte hij in een drukkerij.

Jetses trouwde in 1899 met Albertina Holkamp. In 1900 werd hun dochter Everdina geboren. Ze woonden toen in Bremen. Everdina stond model voor Sien, een buurjongetje voor Ot. Albertina overleed in 1939.

Jetses heeft in totaal 22 [schoolplaten](#) getekend. Hiervan behoorden 18 schoolplaten tot de serie

‘Het Volle Leven’, die gemaakt zijn tussen 1906 en 1911. Twee platen waren geschiedenisplaten: ‘Ter Walvisvaart’ in 1911 en ‘Aan het Hof van Karel de Grote’ in 1941. De andere twee waren vertelselplaten, gemaakt in 1910, die hoorden bij het Leesplankje van Hoogeveen. Het museum heeft alle 22 schoolplaten compleet in haar bezit.

Ook illustreerde Jetses boeken zoals ‘Groot vertelboek het Oude en het Nieuwe Testament’ van [Anne de Vries](#) en ‘Afke’s Tiental’ van [Nienke van Hichtum](#).

Het museum is een plek waar de tijd 100 jaar heeft stilgestaan. Er is nog een winkeltje, een schooltje, en een dokterspraktijk te zien uit de tijd van toen. Verder is er een oude keuken, een opkamer, een arbeidershuisje, een hoekje met meer dan 2500 spaarpotten, borden van diverse merken en tijdperken, poppen in verschillende drachten, een ruimte met oude kinderwagens, schaalmodellen van oude karren, oud boeren gereedschap en nog veel meer te bezichtigen.



Lukina Kuiken
Foto's: Jacob Bezema

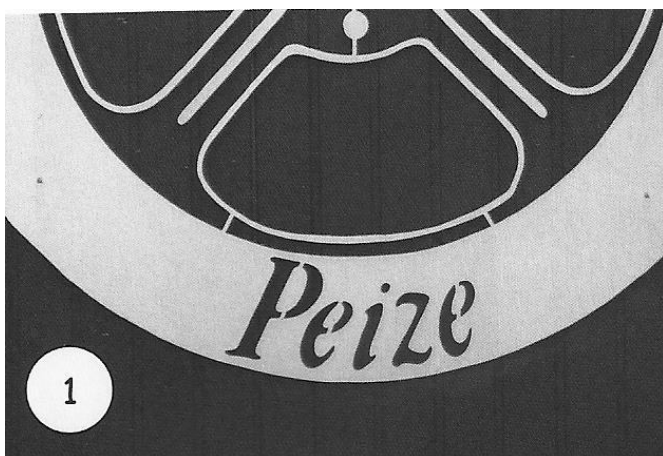
KENNISTEST

In het *Tiedschrift* 73, bladzijde 14 en verder, werd al verslag gedaan over de viering van het 30 jarige jubileum van onze vereniging. De deelnemende leden werden onderworpen aan een kennistest over Peize. We hebben in het bewuste artikel u al kennis laten maken met een paar vragen en antwoorden.

Voor de “thuisblijvers” hebben we nu uit de test een aantal vragen geselecteerd zodat u niet alleen een indruk kunt krijgen van de moeilijkheidsgraad waar de deelnemers mee te maken kregen maar dit ook zelf kan ondervinden.

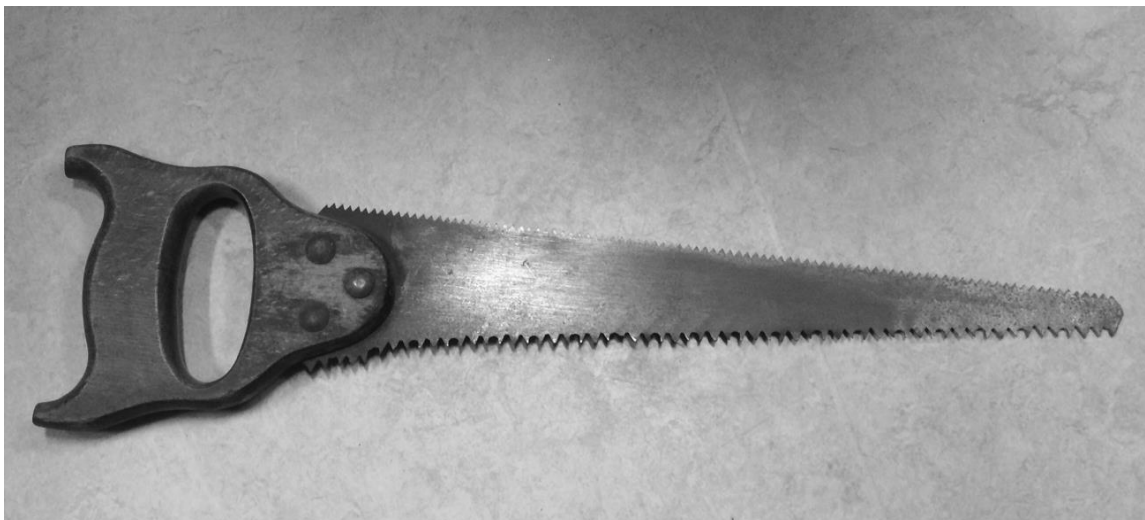
In totaal waren er 6 rubrieken waar we een aantal vragen voor u uit hebben geselecteerd.

Vraag 1: Taal Wat is/zijn - Vaail - Nuners - Puutholder - Schinsk - Pörrel	Vraag 2: Wat weet u van Peize - Wat is het grootste pand in Peize? - Wat is de oudste, nog bestaande, vereniging in Peize - Wat staat er boven op de toren van de kerk van Peize?	Vraag 3: Wat weet u van/over de HVPP - Wat is de oprichtingsdatum van de HVPP? - In welk jaar was de tentoonstelling “Ingelijst Peize”
Vraag 4: Wie/wat hoort niet in het rijtje thuis - Edel, Van Bodegom, Stratingh, Van Leenhof - Molenpad, Moleneind, Noorddijk - Kerk, Molen, Gemeentehuis, Pastorie	Vraag 5: Foto details Waar zijn onderstaande foto's 1 en 5 een detail van?	Vraag 6: Gedichten Wie van de volgende 4 dichters schreef ondergenoemd gedicht Anneke Mensen Siegers, Herman Depping, Jennie Rossing-Nolde; Tea Nijhuis Wintertied



Wilt u weten of u het goede antwoord heeft gegeven dan kunt u dit checken op bladzijde 17.

VOORWERP GETOOND TIJDENS DE JAARVERGADERING 9 MAART 2017



Bovenstaande zagen werden getoond tijdens de jaarvergadering van 9 maart jl.
De heer Gerrit Rademaker is op zoek geweest naar meer gegevens over dit antiek gereedschap.
Hij heeft hiervoor verschillende websites -met betrekking tot antiek gereedschap- en musea geraadpleegd en kwam tot het volgende.

De zagen hebben aan elke zijde 2 verschillende tandsoorten en tandzettingen.
Men kon met de grootste tandzetting gewoon doorzagen maar met de kleinste tanden alleen tot de bovenkant van het zaagblad.

Dit type zagen werd in het verleden op verzoek van een gereedschapshandel gemaakt.
Het was een goedkope zaag van minimale staalkwaliteit en uitvoering.

Van de onderste zaag zijn de grove tanden afgeslepen.



DRACHTSTER TRAM

In de Hopbel van 24 mei, 7 juni, 21 juni en 5 juli 1986 stond een artikel van Jan van Bergen wat betrekking heeft op de periode, dat één en ander in beweging was, om te komen tot de aanleg van een tramlijn Groningen – Drachten.

Hierbij speelde het verschil van inzicht bij velen, of nu de aanleg van een spoorweg een noordelijke route of een zuidelijke route diende te worden gevolgd.

Provinciale Staten van Groningen en Drenthe en verdere belanghebbenden bij een tramlijn, zoals diverse gemeentebesturen en notabelen die een commissie hadden gevormd, publiceerden of maakten op andere wijzen hun standpunt bekend aan o.a. invloedrijke organen, om zo te bewerkstelligen, dat de door hun voorgestelde route de juiste en voordeligste route zou zijn.

In onderstaand verhaal werd door “De Commissie voor Snelverkeer te Roden en Peize” gepleit voor de Zuidelijke route Groningen – Peize – Roden – Leek en verder naar Drachten.

Kaartmateriaal en brochure zoals wordt genoemd in het verhaal is niet meer aanwezig. Maar is nu ook niet direct noodzakelijk, omdat elk zal begrijpen waarover wordt gesproken.

De zuidelijke richting met betrekking tot den aanleg van de Stoomtram Drachten – Groningen ± 1905.

Toen de Minister van W. H. en N. (Waterstaat, Handel en Nijverheid) bij de opening van de Tentoonstelling te Groningen in 1903 vermeldde dat in de provincie Groningen nog zoo weinig aan aanleg van locaalsporen en trams was gedaan, had hij zeker ook de dikwijls reeds genoemde verbinding van Drachten of Gorredijk met Groningen op het oog. Sedert echter zijn plannen, die toen sluimerend waren uitgewerkt was daaronder ook de even genoemde verbinding. Het is zeker het oudste, het meest in voorbereiding geweest zijnde, en het belangrijkste, maar tevens het duurste plan.

Om niet verder terug te gaan: er was voor eenige jaren een plan voor locaalspoor van Groningen naar Gorredijk en gelijkelijk een voor een gastram van Groningen naar Drachten. De eerste zou in een richting Zuidelijk van het Leekstermeer worden uitgevoerd, het laatste langs den grintweg Noordelijk van het meer.



1912

Beide plannen zijn vervangen door een Stoomtramplan dat de Noordelijke richting houdt, en gaat van Groningen over Viervelaten, Oostwold, Lettelbert, Leek en verder over Tolbert, Niebert, Nuis en Marum naar Drachten.

Waar wij spreken over Noordelijke of Zuidelijke richting, heeft dit enkel betrekking op het gedeelte van Groningen naar De Leek, omdat de strijd over de richting enkel dit stuk betreft, en volgens een noot op pag. 38 van genoemde brochure ook de Zuidelijke richting nog wordt overwogen.

Daar echter nog geen overwegingen hebben plaats gehad, die tot een opmeting van de Zuidelijke route hebben geleid, heeft onze commissie gemeend, op deze nog eens de aandacht te moeten vestigen, en haar warm aan te bevelen.

Aan de Noordelijke Richting is nog geen steun toegezegd door de gemeente Smallingerland (Drachten. Of dit zoo zal blijven? En of evenzo de gemeente Marum en Leek bij het verleen van f 6.000,- en f 12.000,- renteloos voorschot de bepaling zullen blijven handhaven dat alleen de N.R.¹⁾ mag worden genomen? De gemeente Hoogkerk wenschte de tram niet zooals deze in de B.N.R.²⁾ was beschreven, maar langzaam rijdende over den straatweg door het dorp. Volgens dat ontwerp echter krijgt Viervelaten een tramhalte en gaat de tram langs de spoorlijn. De gemeenten Leek en Marum blijven, om de kortere route, hieraan de voorkeur geven).

Nu echter heeft de gemeente Hoogkerk verklaard, de Zuidelijke richting voor te staan.

Van de N.R.¹⁾ kunnen profiteren: 1000 inwoners van Viervelaten en omstreken, volgens Brochure N.R.²⁾, 5400 van de gemeente Leek, 500 van de gemeente Roden (n.m. Nietap), niet in de B.N.R.²⁾ genoemd. Samen 6900.

Het ware intusschen juist, indien Enumatil (gemeente Leek) niet was meegerekend, daar dit een korteren straatweg heeft naar het spoorstation te Den Horn, van een dagelijksche bootvaart van Lemmer op Groningen profiteert en bovendien door vele Friesche booten wordt aangedaan.

De N.R.¹⁾ is uitgemeten op 14.2 km, 2 km korter dan de straatweg van Groningen langs Nienoord's Singel tot Leek, die 16.2 km lang is. De lijn volgt ongeveer de richting die door ons op de kaart is geteekend volgens de brochure bovengenoemd (B.N.R.).

De kosten van de aanleg worden daar op pag. 51 geraamd op f 990.000,- voor een lengte van 36.65 km, dat is ongeveer f 27.000,- per km.

Het deel Leek – Groningen zou moeten kosten: $\frac{14.2}{36.65} \times f 990.000,- = f 383.575,-$.

In werkelijkheid zijn die kosten echter veel hoger. De onteigeningen nemen in dit deel een grote plaats in. Zij zijn veel duurder dan in het deel Drachten – Leek. Hetzelfde geldt in dat deel van de grondwerken, die niet alleen met de onteigeningen maar ook met de vele en dure kunstwerken verband houden. De baan Leek – Groningen zou moeten kosten volgens de Noordelijke route:

Aan Onteigeningen	f 81.400,-
„ Grondwerken	- 63.450,-
„ Kunstwerken	- 62.050,-
„ Bovenbouw	- 120.205,-
„ Verhardingen	- 11.770,-
„ Gebouwen	- 42.000,-
„ Telefoon	- 4.995,-
„ Rollend materieel	- 55.015,-
„ Diversen	- 1.940,-
„ Geldleening	- 23.310,-
„ Plannen, enz	- 16.805,-
	f 480.940,-

De Zuidelijke Richting, door onze Commissie voorgestaan, verschilt van Drachten tot De Leek in niets van de Noordelijke. Tot beginpunt kozen wij (voor het gemak van de opgave der afstanden)

het logement van Tienkamp, indertijd aangekocht voor Station van het Locaalspoor: Gorredijk - Groningen.

Van Leek gaat de Z.R.³⁾ voor de stoomtram over Nietap, Roden, Peize, Peizerwold en Hoogkerk naar Groningen. Een kaart geeft de lijn aan, zooals deze o.i. wel in overweging kan worden genomen. De juiste richting kan natuurlijk slechts door een nauwkeurige opmeting worden bepaald. Hoewel een vroeger plan, waarbij Hoogkerk niet werd aangedaan, door ons is aanbevolen, en ook een richting van Peize over Eelderwolde is genoemd, die beide dit voor hebben dat zij de N.R.¹⁾ slechts met 1.8 km overtreffen, slechts 16 km lengte hebben, geven wij toch de voorkeur om ook Hoogkerk te kunnen opnemen. De boven aangegeven richting is 17.7 km lang.

Renteloze voorschotten zijn uit den aard der zaak voor deze lijn niet kunnen worden gevraagd.

B. en W. van Groningen hebben echter hun voorkeur geschonken aan de Z.R.³⁾ ook reeds toen Hoogkerk niet in het plan was betrokken. Nu nog te meer. Kan zij van die gevolgen worden, dat een gevraagd subsidie voor de N.R.¹⁾ (groot f 30.000,-) wordt geschonken aan de Z.R.³⁾ dan heeft de gemeente Groningen de Zuidelijke Richting ook financieel op de voorgrond geplaatst. Te motiveren zou deze basis zijn: èn omdat den ingezetenen van Groningen het gerief en genot wordt verschaft dat een bezoek aan het natuurschoon van Peize en vooral Roden oplevert, èn omdat de inwoners van dit deel van Drente op vlugge en billijke wijze naar Groningen worden gebracht. Dit laatste: de vermeerderde handelsbeweging, die daaruit voortvloeit, klemmt wel het meeste.

Van de Z.R.³⁾ kunnen profiteren: 1500 inwoners van de gemeente Hoogkerk, 1800 van de gemeente Peize, 800 van de gemeente Vries (Winde, Bunne en Donderen), 3400 van de gemeente Roden, 1600 van de gemeente Norg, 4900 van de gemeente Leek (niet: Lettelbert en Oostwold), kleine dorpen, waar wij slechts 30 en 31 huizen hebben geteld. Samen 14.000, dus het dubbele van de N.R.¹⁾

De kosten van de aanleg waren voor ons, niet door een deskundig onderzoek voorgelicht, niet gemakkelijk te berekenen. Als leidraad hebben wij daarom de B.N.R.²⁾ genomen, hetgeen dit voor heeft, dat een vergelijking voor belangstellenden en deskundigen gemakkelijker daardoor is. De lezer vergete niet dat wij slechts met onze berekeningen wenschen aan te toonen dat voor een goed objectief oordeel, een vergelijking van beide routes, door deskundigen verricht, hier niet enkel is een vraag van billijkheid en rechtvaardigheid, maar geëischt wordt door het algemeen belang.

Nemen wij het lijstje van de Noordelijke route dan zullen de kosten voor onteigeningen, grondwerken, bovenbouw en kunstwerken ook hier niet een evenredig deel van het geheel van 40 km (de lengte van de baan, als die tevens Hoogkerk aandoet) uitmaken, maar minder zijn.

Zij zouden, indien de vermeerdering van 3.5 km met het gemiddelde van ongeveer f 27.000,- per km moest worden aangevuld, in het geheel bedragen f 900.000,- + 3.5 x f 27.000,- = f 1.084.500,-.

Onze begrooting van de baan Leek – Groningen is voor de Zuidelijke Route:

Aan Onteigeningen	f 71.215,-
„ Grondwerken	- 28.450,-
„ Kunstwerken	- 20.200,-
„ Bovenbouw	- 149.835,-
„ Verhardingen	- 11.365,-
„ Gebouwen	- 40.500,-
„ Telefoon	- 6.230,-
„ Rollend materieel	- 68.580,-
„ Diversen	- 2.415,-
„ Geldlening	- 26.500,-
„ Plannen, enz	- 20.945,-
	f 446.295,-

Het eind tusschen De Leek en Drachten moet gerekend worden op:

f 990.000,- – f 480.940,- = f 509.060,-

Voeg daarbij kosten der Z.R.³⁾ = f 446.295,-

Dan is het totaal f 955.345,-

Het verschil is met de Noordelijke Richting dus f 34.645,-. Het voordelig saldo berekend, is voor de Zuidelijke Richting niet onbeduidend. Daar wij echter met opzet de becijferingen eer ten onze nadeele, dan ten onzen gunste berekend hebben is zij beslist de goedkoopste. Is reeds de Z.R.³⁾ minder duur dan de N.R.¹⁾ nu Hoogkerk er in begrepen is, nog meer zal dit het geval zijn, zoo de baan van 16 km wordt gekozen. 't Wil ons voorkomen dat dan de richting Eelderwolde de minste kosten zal vragen.

Bij het plan over Hoogkerk, zijn alleen onteigeningen daar en bij Groningen kostbaar, in Drente niet, evenmin de grondwerken, omdat de arbeidsloonen hier lager zijn, terwijl de kunstwerken onbeduidend zijn. Toch hebben wij alles meer naar de verhoudingen in de prov. Friesland en Groningen berekend.

Het verschil is in een cijfer uitgedrukt. De waarde is natuurlijk betrekkelijk. Een cijfer van een leek is hier een ruwe schets. Wij hopen echter dat deze aanleiding mag geven tot een flink belijnde en sterk belichte teekening, als alleen er uit kan ontstaan door een opmeting met deskundige hand. Ook een leek kan echter nu reeds overtuigd worden, dat de vrijheid van beweging in Drente, de goedkoopere aanleg in de hand werkt, vooral waar deze bij de N.R.¹⁾ wordt gemist en één bepaalde richting is aangewezen, waarbij groote terreinbezwaren en kunstwerken niet kunnen worden ontgaan.



± 1930

Waar een vergelijking der beide routes nog niet heeft plaats gehad, is volledigheidshalve een opsomming van ons ter oore gekomen, critische opmerkingen, zeker niet misplaatst.

- a. Volgens de ontwerpers van de N.R.¹⁾, zou het weinig geven plaatsen aan de tram te brengen, die reeds dicht bij een groote stad als Groningen liggen.

Wij vragen, waarom de tram dan in Vierverlaten stopt, waar tevens een spoorstation is. Liggen bovendien de dorpen Lettelbert en Oostwold, waar gestopt wordt, verder van Groningen dan de gem. Peize en Roden? Komt de groote hoeveelheid vrachten van passagiers en goederen, als in Drente is te verwachten, niet aan de rentabiliteit ten goede? Zal het aantal passagiers, dicht bij Groningen, niet betrekkelijk nogal hoog zijn, omdat deze plaats vooral de dagelijksche benodigdheden verschaft aan de naastbijgelegen dorpen? En worden ook niet trams voor kleine afstanden geëxploiteerd ja zelfs in de stad Groningen?

- b. Ook geven zij op dat de Z.R.³⁾ toch zal blijken grotere omweg te zijn dan de 1.8 km. Volgens de nauwkeurige opnamen, langs den weg en raadpleging van Stafkaarten is die bewering totaal onhoudbaar. Men lette echter op de inschakeling van Hoogkerk.
- c. Eveneens dat de noordelijke straatweg meer wordt bewoond en meer wordt gepasseerd dan de zuidelijke.
- Beide opmerkingen zijn juist. De bewoners van Lettelbert en Oostwold wonen bijna allen langs den weg. Het land, vooral bij Oostwold, en speciaal naar het meer gelegen, is zeer laag. Het aantal inwoners dier plaatsen is echter niet groot, stel 400, 600 of eenigen meer (?). In 't overeenkomstige deel van Drente wonen 7600. Kunnen de Noordelijke bewoners direct in de tram stappen, de Zuidelijke zullen zich de moeite van een kwartier of half uur te gaan, stellig getroosten. Moeten ook zij niet even goed reizen als vroeger? Maakt het bovendien voor een tram wat uit, of deze tramsgewijze (zooals bij de Z.R.³⁾) wordt bezet? Wie vullen bovendien de tram beter: de 600 bewoners van Lettelbert en Oostwold of de 7600 uit Drente? Wat de passage betreft: de N Straatweg is de Oud-Friesche weg. De dorpen Lettelbert en Oostwold passeeren b.v. 11.000 Friezen, 4500 uit Marum, 5400 uit Leek, 500 uit Nietap, reken dus 21.400 personen. De Peizermade daarentegen: 7100 (d.i. 7600, verminderd met 500 van Nietap). Doch, gaan zij niet samen wanneer één tram allen opneemt? En verandert het feit dat de N Straatweg drie maal meer passeert dat de Z. iets aan de opgaven, die aantoonen dat de geheele Zuidelijke tramroute dubbel zoveel reizigers zal trekken dan de Noordelijke?
- d. Dan dat de Z.R.³⁾ behalve door den omweg, ook door een minder vasten bodem van de Peizermade, financieel grotere uitgaven noodig maakt.
- De omweg maakt, als hier al is aangetoond, de lijn goedkoper en wat de bodem betreft: indertijd is door de N.T.M. (Nederlandsche Tramweg Maatschappij) een plan ontworpen om een locaalspoor te leggen in de volle lengte over de Peizermade. Dat de bezwaren van financiëlen aard hier de plannen niet tot uitvoering lieten komen, ja zeker. Mocht ook de bodemgesteldheid de kosten nog hebben verzwaaard, anders in het met een tramaanleg. De breede bermen van den straatweg naar Peize zijn zeker vast genoeg, en o.i. verre te verkiezen boven de N.R.¹⁾ door het waterrijke groenland. De Peizermade wordt trouwens bebouwd en bewoond.
- e. Ook wordt beweerd, dat reizigers van Drachten, Marum en Leek bij de iets langere reis ook nog meer vracht zullen moeten betalen.
- Die omreis is zeker niet groter dan 10 minuten, wat b.v. voor Leek beteekent dat men nu 65 in plaats van 55 minuten van Groningen af, nodig heeft, terwijl, wanneer Hoogkerk niet werd aangedaan, het verschil slechts 5 in plaats van 10 minuten zou worden. Wat de vrachtprijzen betreft: deze kunnen natuurlijk en door goedkoopere exploitatie en door meer vracht juist lager worden. Ook zouden Leek en Marum aan de voorwaarden voor het renteloos voorschot de conditie kunnen verbinden, dat zij het even goed zou geven voor de Z.R.³⁾, mits de vrachtprijzen voor de N.R.¹⁾ bleven gehandhaafd.
- f. Door de K.v.K. en F. te Groningen werd omtrent de belangrijkheid van de gemeenten Peize en Roden gevraagd, of deze een omweg van 4.4 km (zooals toen de onware meening was) gedoogde, en of de reisgelegenheid in 't Zuiden niet voldoende was geregeld.
- Onze commissie heeft een begroting gemaakt van de handelsbeweging alhier (speciaal met het oog op tramverkeer). Deze lijst is voor belanghebbenden ter inzage. 't Totaal aan inkomsten, dat de tram zou kunnen maken voor Peize, Roden en omstreken, indien de tram 't vervoer kreeg van alle passagiers, het vervoer van alle levende have, zowel het in- als het uitgevoerde, het vervoer van alle waren vanuit Groningen naar onze streken, als omgekeerd, wordt door ons begroot op f 28.500. Bij de berekening van het vervoer van passagiers voor zaken en voor plezier hebben wij nagegaan, hoeveel hier tegenwoordig reizen, dit aantal hebben wij vermeerderd naar een maatstaf, die wij vonden in het vervoer met de Eelder- en Zuidlaarder paardetrans en van de Eerste Drentsche Stoomtram-Maatschappij. Bij de berekening de inkomsten van vervoer van vee en goederen hebben wij niet meer opgegeven dan het vervoer tegenwoordig reeds belooft. Een opgave van dien aard is van Lettelbert en Oostwold nooit vernomen. Die plaatsen hebben geen jaarmarkten, die in Roden, benevens in Norg zeer belangrijk zijn. Daarbij is Roden bekend

om zijn natuurschoon en lokt een steeds toenemend aantal bezoekers, terwijl Lettelbert en Oostwold dat niet doen. Men zie het Meinummer van “Het Noorden”, van Veen en Evers, Groningen. Uit het Drentsche Noorderveld. I. een bezoek aan Roden, enz.

De mindere belangrijkheid van de dorpen Lettelbert en Oostwold, tegenover de gemeenten Roden en Peize behoeft eigenlijk ook niet verder te worden betoogd. De beide dorpjes samen kunnen het best worden vergeleken bij Roderwolde, zoowel in zielental, als ook in andere opzichten. Roderwolde is echter lang geïsoleerd geweest, terwijl Lettelbert en Oostwold, ondanks hun gunstige ligging, zich weinig hebben ontwikkeld. En indien de tram vandaar ook al het dubbele betrok dan de Z.R.³⁾ van Roderwolde, zou dit gewicht in de schaal leggen?

Of er bij Groningen andere gemeenten liggen, die zich, juist door het betere verkeer op die stad in zóó korten tijd zóó krachtig hebben ontwikkeld als Roden en Peize, mag stellig ernstig worden betwijfeld.

Wat de reisgelegenheid in 't Noorden en Zuiden betreft: het vaarwater in 't Westerkwartier geeft naar Friesland goed scheepsverkeer. Met uitzondering van Tolbert (zelfs Lettelbert heeft een vaarwater, waarlangs soms de Leekster booten varen) liggen de plaatsen van de gemeente Leek allen aan een geschikten waterweg. Hierop komen van de gemeenten Peize en Roden het Peizerdiep en het Roderkanaal uit, beide volstrekt geen vlugge verbinding met Groningen vormende. Alleen de straatwegen winnen het in het Zuiden. Roden bijvoorbeeld is 14 km van Groningen, evenver ligt Midwolde van de stad. Wat geeft echter in de practijk het voordeel, dat Roden in ruim 2½ uur, Leek in 3 uur van Groningen te voet te bereiken is?

Het genoemde verschil geeft echter voldoende aan, waarom het weinig waard zou zijn van De Leek een omnibus naar Roden te laten rijden (indertijd aangeboden). Men zou dan 1½ uur voor de reis naar Groningen noodig hebben, en zal dus evenlief den gebruikelijken wagen van daar nemen. Bovendien zouden de belangen van Peize, Norg en Vries niet gediend zijn.

Gaan wij nog even nader in op de belangen van beide provinciën en der verschillende gemeenten, dan blijkt dat slechts een klein deel der gemeente Leek door de Z.R.³⁾ wordt benadeeld, tegenover vier gemeenten der provincie Drente, die in het nadeel blijven bij de N.R.¹⁾ Drente wenscht daarom evenzoo de Z.R.³⁾ te steunen als de prov. Groningen de N.R.¹⁾

Bovendien krijgt de provincie Groningen op een andere wijze vergoeding, en wel doordat bij den tramaanleg volgens de Z.R.³⁾ de gemeente Hoogkerk meer zal worden gebaat dan volgens de N.R.¹⁾, zoowel van belang voor Hoogkerk als voor de gemeente Groningen. Het bevorderen der belangen van Hoogkerk en Groningen is voor de provincie van meer gewicht dan dat van de gemeente Leek alleen.

Verder krijgt de nijverheidsplaats Leek echter door de Z.R.³⁾ betere aansluiting met Roden, Peize en Norg, hetgeen zoowel dagelijks als bij de voorjaars- en herfstmarkten te Nietap, Tolbert en ook Marum van veel belang is. Leek heeft er bovendien veel belang bij de relaties te behouden die het altijd met dit deel van Noord-Drente heeft gehad.

Ook kan het de provincie Groningen niet onverschillig zijn, dat bij aanleg in Z.R.³⁾ de zusterprovincie een groot deel van de gevraagde provincie overneemt.

Veronderstel toch dat beide provincies gelijkelijk f 3.000,- per km subsidiëren, dan is dit voor de 14.2 km N.R.¹⁾ f 42.600,- voor de provincie Groningen.

De Z.R.³⁾ over Hoogkerk ligt slechts 4.8 km in de provincie Groningen, dat is dus aan subsidie f 14.400,- of f 28.200,- besparing. Op de totaalsom der subsidie der provincie Groningen, die anders f 89.910,- zou bedragen, maakt dit dus nogal iets uit.

Om de andere voordelen mee, die de provincie Groningen van de Z.R.³⁾ geniet, is het te hopen dat zij ook voor de Z.R.³⁾ de volle subsidie geeft, dat is f 89.910,- – f 28.200,- = f 61.710,- dan geeft, zoo wij ten volle vertrouwen, Drente hetzelfde, dat is f 38.720,- en Friesland eveneens f 20.040,- waardoor de totstandkoming van de lijn het best wordt gewaarborgd.

Komt de Z.R.³⁾ belangrijk goedkooper uit, dan wordt bij vergoeding van het Rijk van een derde der hoofdsom, ook hier een belangrijke besparing verkregen. Zou de lijn echter nog f 955.000,- moeten

kosten, dan werd het renteloos voorschot toch f 318.000,- in plaats van f 330.000,-, dit is f 12.000,- minder.

Op grond van bovengenoemde overwegingen meenen wij te mogen concluderen dat de Zuidelijke Richting:

- Slechts weinig langer is.
- Het dubbele zielental aan den weg brengt
- Goedkoper is in aanleg.
- Flugger kan worden opgeleverd, omdat de aanleg veel eenvoudiger is
- Naast de verbinding der eindpunten het lokaal verkeer het best behartigt.
- De verschillende uiteenlopende belangen het best dient.
- De rentabiliteit aanmerkelijk verhoogd.

Doch afgezien van dit alles: mag een groot deel van Drente een verbinding worden onthouden, waarop deze provincie aardrijkskundig alle recht heeft? En waar nu gereede aanleiding bestaat om haar mede aan Groningen en Friesland te verbinden?

Hebben niet het Zuid Oosten van Friesland, het Zuiden van het Westerkwartier en het Noord Westen van Drente alle belangen gemeen? Bloeit daar niet algemeen de landbouw, veeteelt en de boterbereiding? Is daar niet overal groote aanvoer naar- en invoer uit Groningen? Wisselen niet vele huurboeren hier dikwijls van woonplaats?

Waar bovendien de provincie Groningen steun verwacht van Drente voor de verbetering van den waterweg tusschen Delfzijl over Groningen naar Lemmer, mag daar Drente niet eveneens hetzelfde verlangen van Groningen, voor een lijn die een deel uitmaakt van een groot geheel, waarvan stad en provincie eens de schoonste vruchten hopen te plukken?

Mag tenslotte op eigen terrein worden toegelaten, dat twee dorpjes worden bevoorrecht, waar het verwaarlozen van de belangen van vier gemeente mee gepaard zou gaan?

DE COMMISSIE VOOR SNELVERKEER TE RODEN EN PEIZE.

TRAMDIENSTREGELING. 1 Oct. 1913											
DRACHTEN—GRONINGEN.											
Drachten	—	4.20	6.08	9.23	12.42	4.36	8.10				
Weg (Rottevalle	V.	4.35	6.23	9.38	12.57	4.51	8.25				
naar (Drachtst.-Comp.)	"	5.03	5.15	6.53	10.08	1.27	5.21	8.55			
Marum (Kruisweg)	"	5.11	5.25	7.01	10.16	1.35	5.29	9.03			
Nuis	"	5.18	5.34	7.08	10.23	1.42	5.36	9.10			
Niebert	"	5.23	5.40	7.13	10.28	1.47	5.41	9.15			
Tolbert	"	5.31	5.50	7.21	10.36	1.55	5.49	9.23			
Leek	"	5.44	6.05	7.34	10.49	2.08	6.02	9.36			
Roden	"	5.58	6.20	7.48	11.03	2.22	6.16	9.50			
Peize	"	6.25	6.50	8.15	11.30	2.49	6.43	10.17			
Groningen	A.										
GRONINGEN—DRACHTEN.											
Groningen	V.	6.53	8.46	1.27	3.—	4.55	8.29	10.50			
Peize	"	7.20	9.13	1.54	3.30	5.22	8.56	11.17			
Roden	"	7.34	9.27	2.08	3.46	5.36	9.10	11.31			
Leek	"	7.47	9.40	2.21	4.05	5.49	9.23	11.44			
Tolbert	"	7.55	9.48	2.29	4.15	5.57	9.31	11.52			
Niebert	"	8.—	9.53	2.34	4.20	6.02	9.36	11.57			
Nuis	"	8.07	10.—	2.41	4.28	6.09	9.43	12.04			
Marum (Kruisweg)	"	8.15	10.08	2.49	4.36	6.17	9.51	12.12			
Weg (Rottevalle	"	8.45	10.38	3.19	5.09	6.47	10.21	—			
naar Drachtst.-Comp.	"	9.—	10.53	3.34	5.25	7.02	10.36	—			
Drachten	A.										

Bronsema's Courant wordt door iedereen gelezen.

Uitgever: H. J. BRONSEMA. Leek.

Sectie C.

1913

- N.R. = Noordelijke Richting
- B.N.R. = Brochure Noordelijk Richting
- Z.R. = Zuidelijke Richting

Uit de HOPBEL
van zaterdag 20 april 1985

Aarme tuut'n

Een jong en 'n wichie woond'n soam'n
In 'n hoes met 'n stukkie laand;
Ze haar'n doar ok wat deier'n ,
Doaran haar'n z'heur haart verpaand.
In 'n binn'nhok zaat'n wat tuut'n,
Dei waar'n goud veur een scharrelaai;
En boet'n luip'n wat schoap'n,
Dei haar'n 't doar huil goud in de waai.
Mör de winter kwam, bar, kold,
Schoap'n luip'n in snaai op boet'n;
Jong keek d'aarme beist'n an,
Doaran zul wat gebeur'n mout'n.
Weit je wat? Tuut'n binn'n mor klaain,
Dei dou ik boet'n op heur stok
En dei aarme kolle schoap'n
Dei dou 'k in 't tuutehok.
Zo gezegd, zo ok gedoan.
Schoap'n vond'n het wel wat roar.
Mor wat was er met zien tuut'n?
Ze kreup'n in ein bult bai mekoar!
Ze kwamm'n huil niet van heur stee,
Ze pikt'n gien vouer, dat was mis
Jong docht: "'k Goa eis nor buurman tou,
Misschien weit dei wat 't is".
Hij vertelde 't probleem an de buurman.
'Ik docht schoap'n kunn'n niet in boet'n
met dit weer,
Mor mien tuut'n loop'n troan'n over snoavel.
En vreet'n huildal niet meer!"

Buurman dat was een boer,
Dei lusterde rustig nor hom;
En zee, toen 't verhoal oet was:
"Dat was niet slim mien jong, mor dom!
Kiek, schoap'n hebbe'n een dikke vaacht,
Dei word'n doarin nooit kold;
Mor 'n tuut dat is een deier
Dat wel van wat waarmte holt.
En dan, mien beste goje jong,
Wat dien tuut'n scheelt zut elk kind,
Dien tuut'n binn'n huildal niet zeik,
Mor dei binn'n hartstikke snaaiblind!
Wissel ze mor gauw weerom,
De schoap'n weer in de snaai
En de tuut'n weer in heur eig'n hok,
Dat is het allerbest, dunkt mai".

Hij dee 't! Schoap'n waar'n bliede,
Het was heur veuls te waarm in 't hok;
De tuut'n, lekker waarm weer binn'n
Dei koakelden huil haard: tók-tók!

Toch haar dit moezie nog een staartie:
Tuut'n vakbondsveurzitter zee: "Luster 'n keer:
Ik roup hierbai een stoaking oet,
Wai legg'n veureerst niet weer!"
Zo muzz'n ze 'n schoft heur aigie miss'n.
Noa de stoaking ging alles weer goud.
Mor jong verruuld nooit weer de schoap'n
en houner;
Hij weit nou veur eins en altied hoe het mout!!

Wat niet in de Hopbel stond vermeld is wie de
dichter is geweest.
Weet u het?

WIE WEET HET

Het voorwerp getoond op bladzijde 16 in *Tiedschrift* 73 heeft de volgende reacties opgeleverd:

- spitvork; slootklaus; mestklaus, mesthaak;
- van mevrouw T. Mensinga: een handcultivator. Buurman Wilkens heeft er jarenlang mee gewerkt;
- van de heer G. Brink: een baggelklaus.

Laatstgenoemde opmerking heeft ons er toe gebracht om in samenwerking met de heer Brink het gebruik van de baggelklaus nader toe te lichten. De heer Brink heeft in zijn 'jonge' jaren, samen met zijn vader, dit werk nog verricht.

De baggelklaus werd gebruikt bij het vervenen voor eigen gebruik. Dit gebeurde meestal in de kleinere veentjes en waren over het algemeen laagveenplassen.

Er werd begonnen met het egaliseren van het zetveld. Dat is het veld waar de turven werden gelegd. Rond het zetveld werden planken gezet om het wegdrijven van de weke veenmodder tegen te gaan. Op de wal naast de turfput stond een vierkante baggelbak van 2 x 2 meter en ca 25 a 30 cm hoog. Eén zijkant van de bak was scheef. Deze kant werd gebruikt om het uitscheppen van de bagger makkelijker te maken. De natte veenbrokken -ook wel klijn of klijn genoemd- werden met een schop in de bak gegooid en met een speciaal daarvoor gemaakte ijzeren klauw -oftewel de baggelklaus- kapot geslagen. De man die in de bak stond had stevelklompen aan. Dit waren klompen met leren bovenstukken. Met deze stevelklompen werd de bagger nog fijner getrapt. Ook werd er voldoende water in de bak geschept zodat het geheel een dikke brij werd. Was de bak vol, en het veen fijn genoeg, dan werd de brij uit de bak geschept en over het zetveld verspreidt tot een dikte van ca 20/25 cm.

Als de bagger enigszins gedroogd was werd ze aangetrapt om de massa steviger te maken. Dit gebeurde met baggeltrappers/trippen; klompen waaronder een plankje van ca 20 x 30 cm was getimmerd. Als de bagger droog genoeg was werd deze met een baggelstikker tot de bodem doorgestoken. Een baggelstikker was een recht mes met een ronde onderkant en een rechte stok met een brede kruk erop.

Werden de sneden tussen de blokken breder, na verder drogen, dan werd de bagger opengebroken. De eerste rij werd dan onderste boven gelegd waarna de tweede rij er met de droge kant bovenop werd gelegd. Doordat de randen van de bagger nogal hard waren gebruikte men ook wel een opbreker. Dit was een houten schopje dat tussen de rijen werd gestoken en dan omgelegd. Nadat de bovenste bagger was gedroogd, moest ze "omdiekt" worden. De bovenste laag ging dan naar onder en de onderste laag naar boven.

Als de baggerturven na het omdijken droog genoeg waren werden ze in dijken gezet en met plaggen afgedekt om nog een tijd na te drogen. In de zomer werden ze naar huis gehaald en in het brandvak opgestapeld.

De baggerturf had een hoger rendement dan steekturf.

Bronnen:

* De heer G. Brink, Bunne

* Boek "Gemeente Vries. Het land van de Zweedse Kornoelje", Dr. G.H. Kocks e.a.
Hoofdstuk Ontginning, vervening: J. Bennink, Zeijen. Blz. 99 e.v.



Oplossing vragen kennistest bladzijde 6

- Vaail = dweil - Nuners = schelpen - Puutholder = penningmeester - Schinsk = takkenbos - Pörrrel = papieren zak	- De Westerd 18 Op=Op - de IJsvereniging 1887 - paard	- 9 december 1986 - 2001, t.g.v. 15 jarig bestaan van de HVPP
- Stratingh was geen burgemeester - Moleneind staat geen molen meer - Gemeentehuis is van na 1900 (1918)	1. Molenclub Freewheeler, Hornweg 5. Hek bij ingang van het Kerkhof aan de Oude Velddijk	Herman Depping

