

De Historie van de Veenkolonie Musselkanaal

Een historisch verslag in woord en beeld hoe
Musselkanaal is verrezen uit het Bourtangermoeras
in de 17^e tot de 20^e eeuw



Bert Sloots

De Historie van de Veenkolonie Musselkanaal

Bert Sloots

Bert Sloots

De Historie van de Veenkolonie Musselkanaal

Een historisch verslag van de 17^e tot de 20^e eeuw

Copyright © 2026: Bert Sloots
Auteur: Bert Sloots

De auteur aanvaard geen aansprakelijkheid voor schade ontstaan door eventuele fouten en/of onvolkomenheden in het boek, van welke aard dan ook.

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 enige andere manier zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de rechthebbende: Bert Sloots (b.sloots@home.nl)

Inhoud

Voorwoord 2

- 1. Veenkoloniën 3**
- 2. Het Bourtangermoeras 5**
- 3. De Semslinie 14**
- 4. Het Stadskanaal 16**
- 5. De Horsten 22**
- 6. De eerste bewoners in Musselkanaal 28**
- 7. De verlaten (sluizen) van Musselkanaal 31**
- 8. De eerste dokter 33**
- 9. De eerste molens 34**
- 10. De eerste kerken 38**
- 11. De eerste scholen 40**
- 12. De eerste scheepswerven 42**
- 13. Het vervoer van en naar Musselkanaal 44**
- 14. De eerste hotels 47**
- 15. Musselkanaal in de 19^e eeuw 50**
- 16. Musselkanaal in de 20^e eeuw 54**
- 17. Bronvermelding 62**

Voorwoord

Begin jaren 80 van de vorige eeuw verschenen er 2 boeken over de historie van Musselkanaal. In 1984 verscheen het fotoboekje '150 jaar Musselknoal' van de Stichting '150 jaar Musselkanaal'. Een jaar eerder verscheen het boek 'Musselkanaal, een dorp aan het Stadskanaal, van Hanneke Schuurman ook ter gelegenheid van het 150-jarig bestaan van Musselkanaal. Dit laatste boek is een historisch onderzoek en bevat een indrukwekkende verzameling foto's en informatie uit meer dan 150 bronnen over de ontstaansgeschiedenis van Musselkanaal.

We zijn ruim 40 jaar verder er zijn verschillende boeken verschenen over de historie van Oost-Groningen met meer en nieuwe informatie over Musselkanaal. Verder heb je online toegang tot archieven, kaarten en foto's. Dus tijd voor een nieuw boek over de historie van Musselkanaal. Dit boek beschrijft de historie van Musselkanaal vanaf het ontstaan van het Bourtangermoeras tot rond het jaar 1900. Aan de hand van oude kaarten wordt beschreven hoe de Groninger en Drentse veenkoloniën vanaf de 12^e eeuw zijn ontstaan uit het Bourtangermoeras. Verder wordt stilgestaan bij de Semslinie en het graven van het Stadskanaal. Beide zijn van grote invloed geweest op het ontstaan van de veenkolonie Musselkanaal en de aangrenzende Monden.

Als je historisch onderzoek doet, dan spreken bronnen elkaar soms tegen. De uitdaging is om net zolang te zoeken naar de betrouwbaarste bron. Dat dat is in dit boek waarschijnlijk niet altijd gelukt. Wanneer je fouten tegenkomt en een nieuwe betrouwbare bron hebt, stuur mij dan een mail.

Veel leesplezier!

Bert Sloots

Juli 2026

1. Veenkoloniën

Volgens Wikipedia is een veenkolonie een nederzetting die is ontstaan doordat arbeiders naar een gebied trokken waar hoogveen werd afgegraven voor de productie van turf.

De eerste veenkoloniën werden rond de 13e eeuw gesticht in het westen van Noord-Brabant zoals Roosendaal en 's-Gravenmoer. Als we het in de volksmond hebben over *Veenkoloniën* dan denken we meestal aan de streek in het oosten van Groningen en Drenthe, waar vroeger het Bourtangermoeras lag dat vanaf 1600 werd ontgonnen.

In het Bourtangermoeras werd al in de middeleeuwen (500 - 1500 v.Chr.) door kloosters op kleine schaal turf gestoken aan de randen van het Bourtangermoeras. Vanaf de 16^e eeuw nam de vraag naar turf toe en werd de productie grootschaliger. Aan het einde van de 16^e eeuw kwamen alle kloosterlanderijen in bezit van het gewest Groningen toen nog Stad en Lande geheten. Een groot deel van het hoogveen kwam in bezit van de stad. De eerste hoogveengebieden die werden ontgonnen lagen rondom het huidige Kropswolde, Hoogezand, Wildervank en Pekela.

Toen vanaf 1765 het Stadskanaal werd gegraven werd ook de veenontginning steeds grootschaliger, mede omdat de turf uit de Drentse Monden over het Stadskanaal werd afgevoerd naar de stad.

Nadat de turf was afgegraven werd het land geschikt gemaakt voor landbouw en gingen boeren en landarbeiders zich langs de kanalen vestigen. Zo ontstond de karakteristieke lintbebouwing kenmerkend voor een veenkolonie.

Musselkanaal, in het Gronings *Muzzelknoal*, is een veenkolonie in Oost-Groningen, ontstaan rond 1840 langs het Stadskanaal, heeft ruim 7000 inwoners en behoort tot de gemeente Stadskanaal.



*Foto uit 1913 van de Stenen Verlaat of 5^e Verlaat tussen de Sluisstraat en Sluis-
kade, gebouwd in 1851. In 1917 kwam er een 2^e sluis. Op de voorgrond liggen 2
turfschepen te wachten om te worden geschut. (Foto Groninger Archieven).*

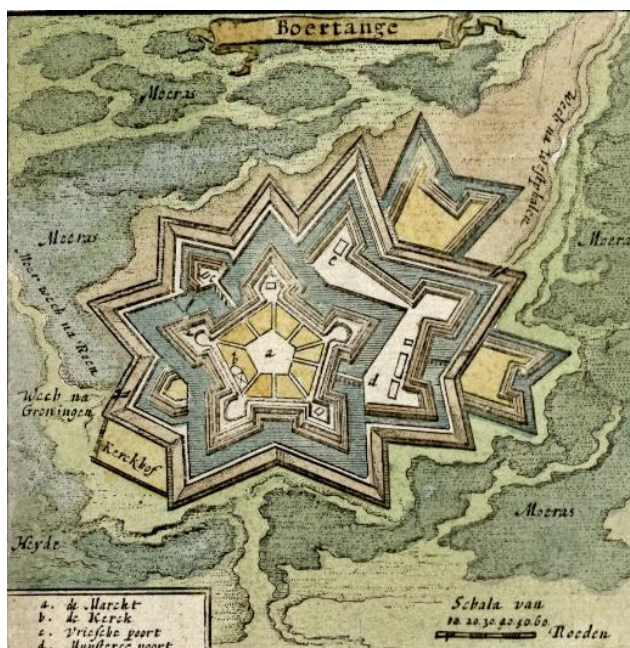
2. Het Bourtangermoeras

Het Bourtangermoeras, in het Duits: Bourtanger Moor) had de vorm van een V. In de V lag het Westerwolde, in het westen werd het moeras begrensd door de Hondsrug, in het noorden ter hoogte van het huidige Hoogezand, in het oosten lag de grens bij de rivier de Eems en in het zuiden liep het moeras door tot aan de Duitse stad Lingen. Het moeras was een ondoordringbaar gebied.



*Bourtangermoeras rond 1600
(afbeelding Wikipedia)*

Op plaatsen waar men wel door het moeras kon trekken werden door en langs het moeras schansen gebouwd, ter verdediging van indringers, zoals de Emmerschans en de Valtherschans in Drenthe en Bourtange, Nieuweschans en Oudeschans in Groningen.



*Schans Bourtange in 1652
(afbeelding Groninger Archieven)*

Uit archeologisch onderzoek is geconcludeerd dat de vorming van het Bourtangermoeras ongeveer 4500 voor Christus is begonnen. De beken in het gebied konden hun water door een stijgende zeespiegel niet meer kwijt richting zee en het gebied begon te vernatten. Rond Stadskanaal en Musselkanaal is de vervening minstens 2000 jaar later begonnen omdat de Mussel A en het Pagediep het water nog lange tijd konden afvoeren. Op luchtfoto's en uit bodemonderzoek zijn ten westen van de Horsten aanwijzingen gevonden van een beek die een verbinding vormde tussen een westelijke tak van de Mussel A en het Pagediep. Deze westelijke tak van de Mussel A is tijdens ontginnen van het veen verdwenen.

Door de vernatting in het gebied stierven planten af en omdat de bodem constant nat is, ontstond er een gebrek aan zuurstof en een hoge zuurgraad met als gevolg dat de afgestorven planten niet verteerden. Er vormde zich in de tijd een steeds dikker pakket afgestorven plantaardig materiaal, het laagveen. Toen dit pakket plantaardig materiaal boven de grondwaterspiegel uitgroeide en alleen nog werd gevoed door regenwater ging er veenmos groeien. Aan de onderkant sterft de plant af, maar verteerde moeilijk zodat er dikke kussens hoogveen ontstond tot wel 10 meter dik. Het huidige Bargerveen in Zuidoost-Drenthe was ooit onderdeel van het Bourtangermoeras en is tot op de dag van vandaag nog steeds het grootste levend hoogveengebied van Nederland.

De eerste vermelding van turf als brandstof is opgeschreven rond 50 n. Chr. door Plinius de Oudere een Romeinse militair. Hij beschreef een Germaanse stam, de Chauken, in Noord-Duitsland die gedroogd veen gebruikte als brandstof.

In de middeleeuwen (500 – 1500 v.Chr.) hadden enkele kloosters in de provincie Groningen veel grond in bezit waaronder enkele veengebieden. Toen de vraag steeg naar brandstof en bakstenen, de zogenaamde kloostermoppen begonnen de kloosters in Groningen zich te interesseren voor de veengebieden die ten oosten van de rivier de Hunze lagen. Het voormalige klooster van Aduard, gesticht in 1192, kocht in 1262 venen en weiden aan de oostzijde van de Hunze van de markegenoten van Zuidlaren. Het klooster stichtte zogenaamde 'uithoven' waar leken onder leiding van kloosterlingen landbouw bedreven of turf wonnen. Samen met het Heilige Geestgasthuis uit Groningen stichtte het klooster een nederzetting die Everswolde werd genoemd, het latere Zuidlaarderveen. In 1263 werd er een kerkje gebouwd in Everswolde, de Sint Bernards Hof. Vanuit Everswolde liep een zijriviertje naar de Hunze. Dit zijriviertje werd uitgediept en gekanaliseerd om een betere afwatering te krijgen en waarover de turf per schuit kon worden vervoerd naar Groningen. Een sloot op de grens van Zuidlaarderveen en Oud-Annerveen, de Hilligjessloot, herinnert nog aan die tijd. Later zijn langs de Hunze dorpen Annerveen, Eexterveen, Gieterveen en Bonnerveen ontstaan.



Kaart uit 1902 (Drents Archief)

Op de kaart ligt op de grens van Zuidlaarderveen en Oud-Annerveen de Hilligjessloot. Een herinnering aan het ontginnen van het veen op de oostelijke oever van de Hunze mede door het Heilige Geestgasthuis uit Groningen



*Deel schilderij van Jacobus Sibrandi Macadan - 1602-1680 (Wikipedia)
Het ontginnen van het veen bij Wildervank*



Kaart uit 1634 van Cornelis Pijnacker (Groninger Archieven)

De rivier de Hunze heette in 1634 nog het Schuytendiep.

Langs het Schuytediep (Hunze) de veenkoloniën Annerveen, Eexterveen, Gie-
terveen en Bonnerveen. Rechts op de kaart zien we Onstwedde, Ter Marsch (het
huidige Ter Maars)

Omdat de vraag naar turf als brandstof sterk groeide kwamen de veengebieden van de kloosters en gasthuizen in de 16^e eeuw het bezit van de stad Groningen en startte met het ontginnen van het Bourtangermoeras. Langs de Hunze werd de eerste turf gestoken en via de rivier de Hunze naar de stad vervoerd. In 1608 ging de stad over tot een grootschalige aankoop van 100 hectare veenland in de omgeving van het latere Veendam. In 1612 kocht de stad een veengebied in het latere Hoogezand-Sappemeer. Richting Zuidbroek werd een kanaal gegraven, het Winschoterdiep die in 1628 gereedkwam.

Het hoogveen moest eerst ontwaterd worden voordat men het veen kon ontginnen. Er werden sloten, wijken en kanalen gegraven om het veen af te wateren en de turf af te voeren. Het graven was een heel karwei en alles gebeurde in het begin op handkracht. Zoals op de foto hiernaast is te zien zijn de gravers opgesteld zoals een wijk of kanaal werd gegraven, namelijk op 5 niveaus. De onderste gravers stonden op blote voeten in het grondwater te graven. Steeds werd de gegraven grond een niveau hoger verder omhooggewerkt.

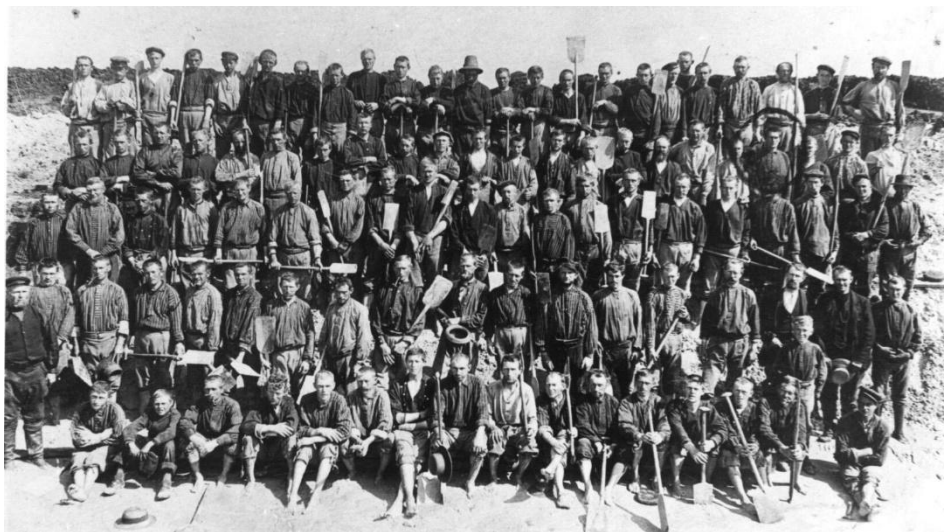


Foto uit 1903 van een groep van ongeveer 85 wijkgravers die het Noorderdiep in Valthermond aan het graven waren onder leiding van de heer de Graaf. (foto Drents Archief, collectie gemeente Odoorn).

De ontginning van het veen ging als volgt:

Het veen werd in rechthoekige stukken verdeeld, zogenaamde plaatsen met een breedte van 80-100 meter. Tussen 2 plaatsen werd een sloot gegraven. Dwars op deze sloot werden greppels gegraven en werd de plaats in akkers verdeeld. Nu kon de plaats indrogen, wat tussen de 2 en 10 jaar kon duren.

Wanneer het veen voldoende was ingedroogd werd de bovenste onbruikbare bonkaarde afgegraven. Daarna werd de turf gestoken.



Op bovenstaande foto (Drents Archief) die genomen is nabij Wijster (Dr.) wordt de werkwijze van het turfsteken mooi in beeld gebracht. Midden op de foto staat 2 veenarbeiders met een stikker de turven op maat snijden. Op de voorgrond wordt de turf gestoken met een oplegger en legt de gestoken turven op de slagkar. De slagkar wordt door de krooier over kroderplanken weggereden naar het naastgelegen zetveld waar de turven te drogen worden gelegd. Rechts op de foto staat de opzichter met een halve-roe-stok in de hand waarmee hij de dikte van veen kon opmeten.

Per dag kon een turfgraversploeg ongeveer 6000 turven produceren. Het hoogseizoen in de turfstekerij duurde ongeveer 100 dagen. Begonnen werd half maart en eind juli stopte men omdat de turf die daarna zou worden gestoken niet voldoende droog zijn om verkocht en verscheept te worden.

De turfstekerij was seizoensarbeid, de vaste veenarbeiders gingen buiten het hoogseizoen verder met het graven van sloten en wijken. De turf werd via de wijken afgevoerd en via het Stadskanaal naar de stad Groningen verscheept, waar het verder over Nederland werd verspreid.



Huisjes van veeneigenaren op nog deels niet afgegraven hoogveen. De huisjes staan op een verhoging t.o.v. de omgeving. 1920, in de buurt van Emmen (foto: Drents Archief)



Stapels gestoken turf liggen te drogen, voordat het per schip vervoerd kon worden



De gedroogde turf is in de stad Groningen aangekomen

3. *Semslinie*

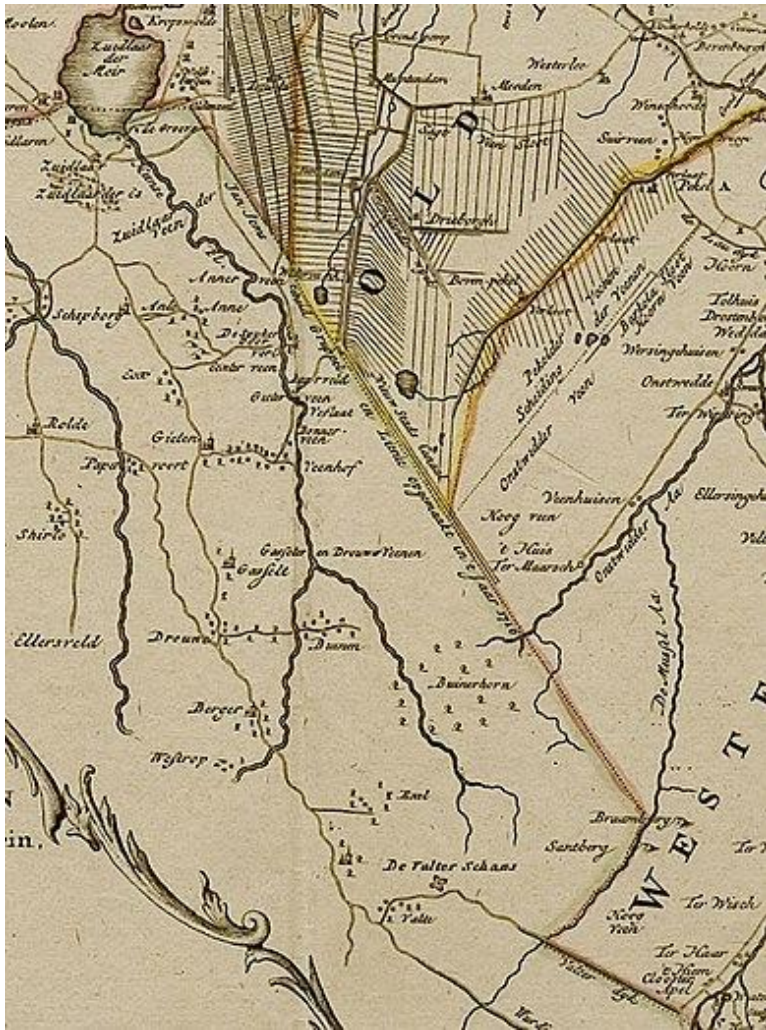
Omdat er veel ruzies waren tussen de boeren uit Onstwedde (Westerwolde) en Valthe (Drenthe) over de te gebruiken weidegronden gingen 2 landmeters in opdracht van stadhouder Willem Lodewijk van Nassau (1560-1620) en de Gedeputeerden van Drenthe aan de slag om een grens vast te stellen tussen Groningen en Westerwolde. De landmeters Johan Sems (1572-1635) en Jan de la Haij gingen in de eerste maanden van 1615 aan de slag. Het vroom van 31 januari tot 8 maart zodat het moeras goed toegankelijk was.

De grens werd bepaald vanaf Wolfsbargen aan het Zuidlaardermeer en liep in rechte lijn ten noorden van de Buinerhorn (het huidige Nieuw-Buinen), tussen de heuvels Zandberg en Braamberg door naar Ter Haar, ten noorden van Ter Apel. Bij Ter Haar werd rechtsaf geslagen naar de grens met Duitsland. Dat betekende dat het klooster in Ter Apel in Drenthe kwam te liggen.

Op de grens werden grenspalen geplaatst met elk 3 kerven. De kaart met daarop de grens was op 2 maart 1615 klaar. Maar de inkt op de kaart was nog niet droog of de boeren uit Wedde en Westerwolde kwamen in opstand en verplaatsten of vernielden de grenspalen. Johan Sems kreeg van stadhouder Willem Lodewijk de opdracht om op 17 september 1615 om naar het klooster van Ter Apel te gaan en van daaruit de grenspalen weer te herstellen en overleg met Westerwolde en Drenthe. Er kwamen enkele kleine wijzigingen en op 10 oktober 1615 werd de grens opnieuw vastgesteld.

De grens wordt tot op de dag van vandaag de Semslinie genoemd. De Semslinie bleef een strijdpunt tussen de Groninger en de Drentenaren. Na het graven van het Stadskanaal en de ontginning van de hoogveengebieden aan weerszijden is de uiteindelijke Semslinie nog diverse keren. Een punt van discussie en ruzies geweest.

In 1817 kwam de definitieve Semslinie via de zogenaamde Koningsraai, waarover later meer.



Kaart Semslinie uit 1792 (Groninger Archiefen)

De Semslinie is in deze kaart tot de de Mussel A (Braamberg) ingetekend, ook is duidelijk te zien tot waar het Stadskanaal is gegraven.

De Barkelazwet (in de buurt van de huidige Gele Klap, Stadskanaal), was belangrijk voor de laatste wijziging van de Semslinie in 1817 (Koningsraai). Op de kaart ligt de Barkelazwet of -sloot op de grens van de Onstwedder en Pekelder Veenen.

4. Het Stadskanaal

Tot 1760 stagneerde de turfwinning, mede door de verslechterde economie in Nederland. Er lagen aan de grens van Drenthe en Groningen nog enorme veengebieden die ontgonnen moesten worden. Met name in Drenthe lagen nog het enorme veengebieden zoals Exloër- en Valtherveen.

Maar het afvoeren van de turf was een probleem. De Hunze werd steeds minder geschikt om grote hoeveelheden turf af te voeren. Veel turf uit het Zuidlaarder- en Annerveen werd via het Kielsterdiep en het Winschoterdiep naar de stad Groningen vervoerd, waarbij voor de Drentse Staten veel tolgelden werd misgelopen.

De Drentse vervener Willem Greijvelink diende een plan in om vanaf Gasselternijveen tot Spijkerboor parallel aan de Hunze een kanaal te graven. Dat plan werd echter afgewezen omdat het te duur zou worden. Ook was er een plan dat de Drentse verveners het Wildervanckse Oosterdiep wilden verlengen tot op Drents grondgebied.

Het stadsbestuur van Groningen beseftte dat er actie ondernomen moest worden om grip te krijgen op het belangrijke vervoer van de turf naar Groningen.

Het bestuur besloot in het geheim dat er een breed en diep kanaal moest worden gegraven parallel aan de Semslinie. Men begreep dat bij deze actie ook de grote Drentse veengebieden gemakkelijker ontsloten konden worden en dat de stad financieel flink zou profiteren van het vervoer over het nieuw te graven kanaal. Hiermee maakte het stadsbestuur een omslag van veenexploitant naar kanaalexploitant.

Omdat de Semslinie nog steeds hier en daar omstreden was besloot men om 60 roeden (250 meter) oostelijk van de Semslinie te gaan graven, om niet op Drents grondgebied te komen.

Er werden stromannen ingehuurd om de gronden langs de Semslinie te kopen. Een veenmeester uit Pekela, Jurjen Koerts, was een belangrijke stroman.

In een geheime resolutie van 11 februari 1765 werd besloten tot het graven van het Stadskanaal vanaf het Oosterdiep in Bareveld van 13 meter breed, 2 meter diep, met een tempo van 100 roeden (400 meter) per jaar.

Er mochten alleen aan de noordoostzijde huizen worden gebouwd. Er was nog 1 knelpunt, Huize Bareveld. Huize Bareveld was een tolhuis in 1758 gebouwd door Arent Aisingh. Door het land van Aisingh was het mogelijk om een kanaal te realiseren vanaf De Hunze naar het Wildervancker Oosterdiep en zo de turf konden afvoeren.

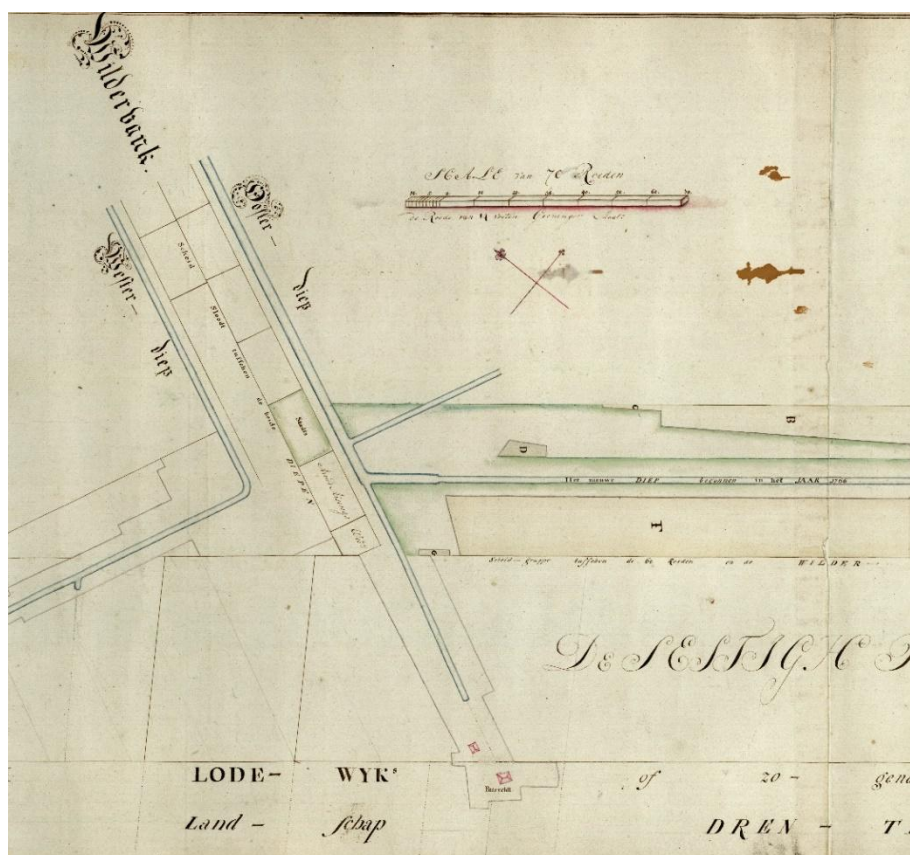
Stroman Koerts werd erop gezet om Huize Bareveld aan te kopen. Dat kostte Jurjen Koerts bijna een jaar, maar uiteindelijk werd Huize Bareveld inclusief het octrooi op de tol en alle landerijen verworven voor 7500 gulden.

In 1765 werd gestart met het graven van het Stadskanaal. Het tempo van 400 meter per jaar werd niet gehaald, in de zomer van 1767 was men nog maar 160 meter gevorderd. In 1771 was men tot 1500 meter gekomen. Omstreeks 1800 was het Stadskanaal gegraven tot de Buinerstreng (Buinerweg).

Intussen waren in 1787 de eerste 13 huizen in (Nieuw-)Stadskanaal gebouwd aan de (huidige) Scheepswerfstraat op de hoek met de Pekelderstraat.

In 1795 kwam Nederland onder gezag van de Fransen en werd de Bataafse republiek uitgeroepen die tot 1813 duurde. Het Stadskanaal werd publiek bezit. Er hoefde geen passagegelden meer te worden betaald bij het gebruik van het kanaal, dus geen inkomsten meer voor de stad Groningen. Ook was er in de afgelopen jaren voortdurend gesteggel geweest over de grens tussen Groningen en Drenthe. Het Groninger bestuur besloot in 1800 van het graven van het Stadskanaal stil te leggen.

In 1813 trokken de Franse legers zich terug uit Nederland en werd Willem I Koning over de Nederlanden. Toen koning Willem I de stad Groningen bezocht in oktober 1814 en werd het slepend grensconflict bij de koning ter sprake gebracht. Van 1814 tot 1817 werd er weer tussen de Drenten en Groningers onderhandeld, waarbij de Haagse overheid een stevige vinger aan de pols hield.



Kaart uit 1767 (Groninger Archieven)

Het Stads kanaal werd vanaf 1764 gegraven vanaf het Oosterdiep in Bareveld. Het Stads kanaal wordt op de kaart aangeduid als 'Het nieuwe diep begonnen in het jaar 1766'. In 1767 was men nog maar 120 tot 160 meter gevorderd. Onder op de kaart staat Huize Bareveld ('Baarveldt').

Bij Bareveld werd nog een dam aangelegd om te voorkomen dat het scheepverkeer van het Eexterveensche- en Annerveenschekanaal gebruik zou maken, zodat er een 'sluiproute' zou komen via het Kielsterdiep naar het Winschoterdiep. Dat was in principe een snellere vaarroute, maar de stad Groningen wilde dat er gevaren werd over het Oosterdiep naar het Winschoterdiep, wat meer tolgeelden opleverde. In 1870 werd via een Koninklijk Besluit bepaald dat de dam bij Bareveld verwijderd moest worden.

Uiteindelijk werd in 1817 via het Koninklijk Besluit '*Convenant voor de inlating in de Kanalen der Stad Groningen over den afvoer langs dezelve, van de producten der na te meldene veenen*', bepaald dat er weer tegen betaling turf kon worden vervoerd over het Stadskanaal. In het Convenant van 1817 werd ook besloten hoe vanaf de Barkelazwet de Semslinie zou gaan lopen. Het klooster in Ter Apel kwam op Groninger bodem te liggen. Vanwege de rol van de koning werd de nieuwe grensscheiding 'Koningsraai' genoemd.

Op het eerste gezicht leken de Drenten de verliezers te zijn bij het Convenant van 1817. Maar wanneer het Stadskanaal verder gegraven zou worden, dan kon het veen ten zuiden van de Semslinie ontgonnen worden door wijken aan te leggen die uitkwamen in het Stadskanaal. Zo ontstonden de Buinermond, de Exloër- en de Valthermonden.

Het Stadskanaal werd weer verder gegraven richting Ter Apel. In 1820 was het Stadskanaal ongeveer gevorderd tot de plaats waar nu de watertoren staat. Bij de watertoren maakt het kanaal een knik (de 1e en de 2e afdraai) om het kanaal door eigen grond te leiden dat de stad Groningen in 1784 van Onstwedde had gekocht. Vanaf de 2e afdraai werd het kanaal in 1 rechte lijn richting Ter Apel gegraven.

Je kunt niet zomaar een kanaal door het hoogveen graven. Het hoogveen is te nat om daar zomaar in te gaan graven. Het graven van een kanaal gebeurde in meerdere stappen. De eerste stap noemt men 'splitting'. Bij 'splitting' wordt een geul door het veen gegraven van ongeveer 4 tot 5 meter breed en 160 tot 200 meter lengte zodat het veen kan ontwateren. Als het veen ontwaterd was en dat kon 2 tot 10 jaar duren afhankelijk van de dikte van het veenpakket, werd de geul verbreed. Uiteindelijk kon het kanaal over de volle lengte van de voorgeschreven breedte van 13 meter met een diepte van 2 meter gegraven worden.

Tussen 1820 en 1832 vorderde het graven van het kanaal maar langzaam. In die periode is er in het gedeelte tussen de 1e en de 2e afdraai, een lengte van 770 meter, alleen maar een veengeul gegraven.



Kaart uit 1817-1820 (Groninger Archieven)

De nieuwe Semsloot, vastgesteld in 1817, loopt van de Barkelazwet of Barkelazloot (rechtsboven op de kaart) naar de Mussel A, dan naar Schaapsberg, bij Schaapsberg naar de Munnikendijk. Wanneer de oude Semsloot was aangehouden dan zou Musselkanaal nu in de provincie Drenthe liggen.

In augustus 1832 vond er een veiling plaats van 'het graven en op wijde brengen' van het Stadskanaal vanaf de 1e afdraai tot aan de 2e afdraai. Voor f. 2,75 per meter werd het gegund aan Jan Johannes Pasveer, een dagloner uit Stadskanaal en aan Jan Hindriks Drenth, een dagloner uit Nieuwe Pekela. Het graven van dit gedeelte werd nog in 1832 voltooid. Vanaf 1832 tot 1850 werden 19 splittings (graven van veengeulen) uitbesteedt vanaf de 2e afdraai tot aan de Mussel-A (even voorbij de huidige IJzeren Klap).

Eind 1838 werd begonnen met het graven van het Stadskanaal vanaf de 2e afdraai over een lengte van 960 meter tot aan de toekomstige Sapsverlaat (4e Verlaat) uitbesteed. De eerste 500 meter werd verkregen door Harm Alberts Pinkster uit Stadskanaal voor f. 332,50 en de laatste 460 meter werd voor f. 226,80 gegund aan Jannes Klaassens van Klinken, die langs de Mussel-A woonde. In het voorjaar werd met het graven gestart.

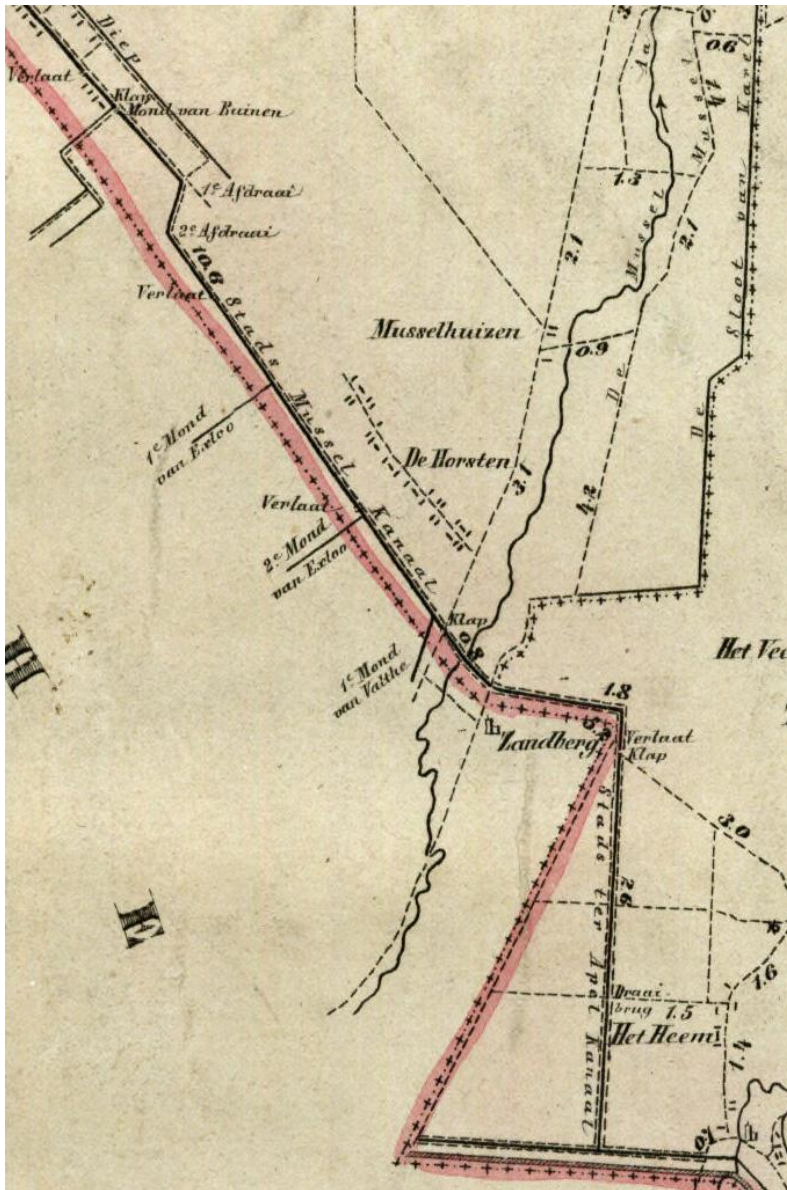
Vanaf de 2e afdraai werd het kanaal ook wel Stads-Mussel-Kanaal genoemd. Rond 1840 was het kanaal tot de 4e verlaat gegraven (ter hoogte van de Akkerweg). In 1851 was men tot Valthermond gekomen en ten slotte na 91 jaar werd In 1856 Ter Apel bereikt.

Dat het graven van het Stadskanaal af en toe stil lag, kwam omdat de benodigde gronden waardoor het kanaal gegraven moest worden (nog) niet in bezit was van de stad Groningen.

In 1879 werd het Stadskanaal in Ter Apel aangesloten op het Drentse Compascuumkanaal.

Wat leverde het de stad Groningen van het vervoer van turf nu financieel op?

De kosten van de aanleg van het kanaal werd in eerste instantie gefinancierd door de verkoop van turf dat vrijkwam en door het verhuren van de afgegraven veenplaatsen die in gebruik konden worden genomen voor de landbouw. Tot 1817 leed de stad kleine verliezen op het graven van het kanaal, maar daarna werden er forse winsten geboekt omdat er tolgelden geïnd mochten worden. Er werden ook steeds meer wijken uit de Drentse Monden aangesloten op het Stadskanaal. Tussen 1816 en 1848 bedroeg de winst gemiddeld 30.000 gulden per jaar. Tussen 1880 en 1920 brachten alleen al de 7 sluizen in het kanaal 50.000 gulden per jaar op.



Kaart uit 1857 (Groninger Archieven)

Het kanaal heeft na ruim 90 jaar Ter Apel bereikt

De Drentse Monden worden gegraven. Mussel heet nog Musselhuizen.

De Horsten, dat in 1857 meer inwoners had dan Musselkanaal, staat apart op de kaart.

5. De Horsten

Voordat in de jaren 40 van de 19^e eeuw de eerste huizen in Musselkanaal langs het kanaal werden gebouwd, was De Horsten, al bewoond.

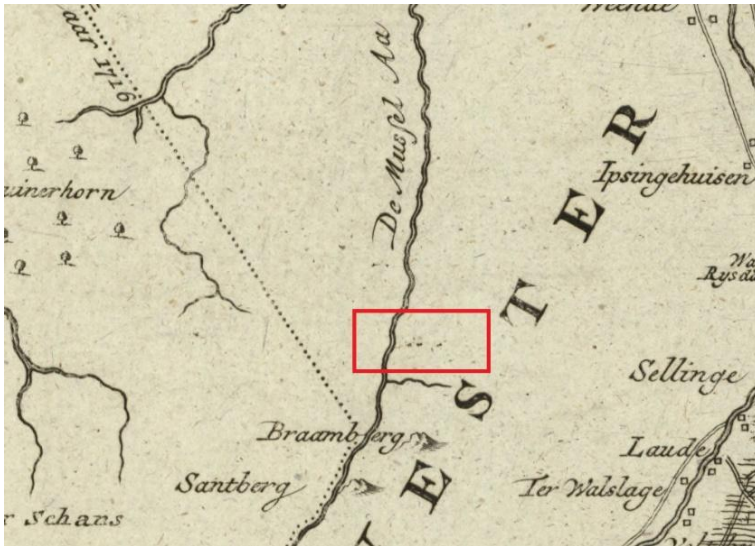
Op een kaart uit 1803 van A. Meursing stond er aan de Mussel A al een huis dat het 'Musselhuusken' of het 'Osseharders Huis'. Het 'Osseharders Huis' was de woning van een 'ossen-herder' of 'koe-herder' die toezicht had op niet melkgevende koeien van boeren uit Onstwedde. Langs de Mussel A lagen in die tijd hooi- en weidelanden. Blijkbaar was het huis onbewoond en kon het afgebroken worden door de eigenaar die het stuk grond in 1829 kocht.



*Kaart uit 1797 van A. Meursing (Groninger Archieven)
Locatie van het 'Osseharders Huis' aan de Mussel A op de scheiding van de
Valther- en Onstwedder Venen, ter hoogte van de Horsten is door de auteur in-
getekend. De stippellijn onder het "Osseharders Huis" is de Semslijn.*

Het 'Osseharders Huis' moet ter hoogte van het huidige Horsten hebben gelegen.

Opmerkelijk is dat op de kaart van A.D.G de Gross uit 1792 ter hoogte van het huidige Horsten 3 stipjes zijn ingetekend. In eerste instantie zou je kunnen denken dat het vlekje zijn, maar de 3 stipjes staan duidelijk 'in lijn'.



Kaart uit 1792 van A.D.G. de Gross (Groninger Archieven)

De Horsten ligt op een smalle zandrug, net als Mussel en Kopstukken. Deze gehuchten worden randveenontginningsnederzettingen genoemd. Vanaf de hogere zandgronden werd het veen ontgonnen en op het vrijgekomen zand kwamen nederzettingen zoals De Horsten. Voordat de eerste bewoners zich op De Horsten vestigden, was Oomsberg al bewoond. Oomsberg, bestaat uit de gehuchten 1e, 2e en 3e Oomsberg. De woningen van Oomsberg zijn gebouwd op zogenaamde dekzandkopjes (zandopduikingen in het veen), net als Vosseberg, Braamberg en Schaapsberg.

In 1840 werd er een wet aangenomen dat er geen belasting betaald hoefde te worden op 'landontginningen en woningbouw op woeste

gronden'.

Waarschijnlijk hebben een aantal Duitse landbouwers zich ruim voor 1840 op De Horsten gevestigd omdat ze vlak over de grens geen toekomst meer hadden.

In het *Tijdschrift Godsdiensstoriend voor den Catholijken* uit 1843 staat dat in het gehucht de Horsten in 1836 'drie hutten stonden'. In 1843 was dat gegroeid tot 52 huisgezinnen waarvan 45 katholiek.

strekken. — Trouwens nog geen 16 jaren geleden, was het gehucht **de Zandberg** onbewoond, doch telt thans 27 Catholijke huisgezinnen; opvallender nogthans is **de** aanwas der bevolking in het aansluitend gehucht genoemd **de Horsten**, gelegen op **de** zuidoostelijke grens van **de** provincie **Groningen**. In het jaar 1836, bestond **de** gansche bevolking aldaar uit **drie**, in hutten wonende huisgezinnen, welke thans tot 52 huisgezinnen is aangegroeid, waarvan 45 Catholijk zijn. Het ondernemen van **de** nieuwe

We kunnen ervan uitgaan dat in 1836 De Horsten al bewoond was.

Op 6 februari 1846 stond het volgende bericht in de Groninger Courant:

— De op heden, voor het Provinciale Gerechtshof behandelde criminele procedure tegen den beschuldigde ROELF JANS VAN DIJK, van beroep wagenaar, wonende te Midwolde, ter zake van diefstal van een paard uit het weideland van de weduwe HUISMAN, landbouwster te Scheemder-Zwaag, heeft het, gelukkiglijk ongewoon, verschijnsel opgeleverd, dat een der getuigen, zekere welbekende FIEBO JANS BRUINIUS, thans op de **Horsten**, in de gemeente Onstwedde, woonachtig, door zijne verklaringen, in hooge mate de verdenking op zich ladende van valsche getuigenis te geven, in den loop der openlijke terechtzitting op bevel van het Hof, in hechtenis is genomen, ten einde tegen denzelfden, ter zake van valsche getuigenis in eene criminele zaak, ten voordeele van den beschuldigde, te kunnen worden geprocedeerd.

'De zeer welbekende Fiebo Jans Bruinius'

In 1849 kreeg De Horsten een school. In de Groninger Courant van 10 april 1849 stond de volgende advertentie:

VERGELIJKEND EXAMEN
ter vervulling van de **ONDERWIJZERS-RETRAK-
TING** in de NIEUWE SCHOOL op de **Horsten** (Ge-
meente **Onstwedde**), den 28sten April aanstaande, te be-
ginnen des morgens te 9 uur, in de School of het Ge-
meente Locaal te **Onstwedde**. **SOLLICITANTEN** van ten
minste den 3den RANG kunnen zich vrachtvrij aanmel-
den bij den Heer **BURGEMEESTER** te **Onstwedde**, vóór
of op den 13den April aanstaande. (Men zie verder de
Bijdragen voor Maart.)

De Nieuwe School op De Horsten

Volgens de 'Schoolbode' uit 1869 gingen er 164 leerlingen naar de school op De Horsten. Het hoofd van de school was E. Schuitema.

Van de 164 leerlingen waren 39 regelmatig afwezig vanwege 'de slechte oogst'.

Het dorp De Horsten groeide snel. Volgens het bevolkingsregister uit 1850 van gemeente Onstwedde had De Horsten 70 huizen met 300 inwoners. De Horsten was in die tijd een relatief groot dorp in de gemeente Onstwedde. Het dorp Onstwedde had 893 inwoners, Nieuw-Stadskanaal 789 en Mussel 35. Musselkanaal (Stadsmusselkanaal) wordt niet genoemd.

In 1851 diende gemeente Onstwedde een verzoek in bij de gemeenteraad van Groningen voor een begraafplaats te Horsten:

14) *Missive van den raad van de gemeente Onstwedde om grond voor den aanleg van eene begraafplaats te Horsten.* — De veencommissie heeft geadviseerd om aan het verzoek te voldoen en daartoe een stuk grond nabij de pastorie te **Horsten** af te staan. — Ter visie.

Het is niet bekend of de begraafplaats er ooit is gekomen.

Er heeft nooit een kerk gestaan op Horsten. In 1878 werd er aan het Stads-Musselkanaal een Ned. Hervormde kerk gebouwd. De grond aan het kanaal waarop de kerk werd gebouwd, heette in die tijd nog De Horsten.

Volgens de overlevering heeft er, voordat er een school op De Horsten kwam in 1849, een houten gebouwtje gestaan dat gebruikt werd als 'school- en kerkewerk'. Waarschijnlijk is dat de 'pastorie' die werd genoemd in het verslag uit 1851 van de gemeenteraad van Groningen.

Op de kaart van J. Kuijper uit 1869 van gemeente Onstwedde blijkt dat Horsten een groot dorp was in de regio. Ook op Oomsberg stonden in die tijd meer huizen dan bijvoorbeeld in Mussel (Musselhuizen) en Musselkanaal (Stadsmusselkanaal).



Kaart J. Kuijper uit 1869 (Groninger Archieven)

In 1871 stonden er 140 huizen op Horsten.

In 1891 was de groei eruit. Toen stonden er nog 137 huizen, waarvan 13 onbewoond.

6. De eerste bewoners in Musselkanaal

Toen het kanaal in 1838 vanaf de 2e afdraai werd gegraven en Musselkanaal zich kon ontwikkelen, stond er al een huisje in het gebied. Zoals in het vorige hoofdstuk is beschreven, stond er langs de Mussel A als een huis, het 'Musselhuusken' of het 'Osseharders Huis'.



Kaart uit 1797 van A. Meursing (Groninger Archieven)

Locatie van het 'Osseharders Huis' aan de Mussel A op de scheiding van de Valther- en Onstwedder Venen, ter hoogte van de Horsten is door de auteur ingetekend. De stippellijn onder het "Osseharders Huis" is de Semslinie.

De veenplas (meerstal) 'Voer Hooi' is niet de juiste locatie.

eigenaren Andreas en Hans Schoo waren.

Maar volgens het boek 'Musselkanaal (een dorp aan het Stadskanaal)'^{*2} werd op 6 november 1840 de 4^e verlaat en een verlaatshuis aanbesteed. Voor f. 38.000,- werd de sluis gebouwd door Ukko Jans Reinders uit Hoogezand. De verlaatshuis werd voor f. 5495,- gebouwd door aannemer Bos uit Bedum.

Een jaar later, dus in de herfst van 1841, werd aan de raad van de stad Groningen medegedeeld dat de sluiswachterswoning klaar was en door de sluiswachter was betrokken.

Op 2 maart 1858 is bij een veenbrand 'achter De Horsten' de verlaatshuis afgebrand. Voor f. 4551,75 is er een nieuw verlaatshuis gebouwd in 1858. De toenmalige verlaatsmeester H. Swart kreeg 100 gulden voor de geleden schade.

De naam Sapsverlaat is ontleend aan 2 bekende sluiswachters van de 4^e Verlaat, Johannes Egberts Sap (1818-1888) en Otto Geuchien Sap (1841-1919). Het lijkt aannemelijk dat Johannes Egberts Sap in 1841 de eerste bewoner van Musselkanaal is geweest.

^{*1} Twee druk 2022, blz.442

^{*2} Eerste druk 1983, blz. 52

7. De Verlaten (sluizen) in Musselkanaal

Het Stadskanaal loopt van Bareveld naar Ter Apel. Ter Apel ligt 12 meter hoger dan Bareveld. Daarom was het noodzakelijk om sluizen of verlaten aan te leggen om te voorkomen dat het kanaal 'leegloopt'. In totaal zijn er 8 verlaten gebouwd in het Stadskanaal, waarvan er 2 in Musselkanaal liggen, De 4^e verlaat (Sapsverlaat) en de 5^e verlaat (Stenenverlaat).

In 1841 werd het Sapsverlaat voor 38.000 gulden gebouwd door Ukko Jans Reinders uit Hoogezand, aan de Schoolstraat en Schoolkade. De naam Sapsverlaat dankt zijn naam aan de eerste verlaatmeesters Johannes Egberts Sap (1818-1888) en Otto Geuchien Sap (1841-1919). In 1910 werd een 2^e sluis naast de 1^e gebouwd.



*Foto uit 1910 tijdens de bouw van de 2^e sluis van de Sapsverlaat
(Foto Gemeente Stadskanaal)*

In 1851 werd de Stenenverlaat aangelegd aan de Sluisstraat en Sluiskade voor 37.000 gulden door aannemer Huizing Kartstens Smaal uit Farmsum. In 1917 werd een 2^e sluis naast de 1^e gebouwd.



*Foto van de Stenenverlaat vlak nadat de 2^e sluis (rechts) in gebruik werd genomen. In de 2^e sluis worden 2 afgeladen turfschepen geschut.
(Foto Groninger Archieven)*



Stenenverlaat (5^e Verlaat) rond 1900 met turfschepen. In 1917 is er een 2^e sluis naast gebouwd (Groninger Archieven)

De 6^e Verlaat, of Ter Apelverlaat, werd waarschijnlijk in 1856 aangelegd.

8. De eerste dokter

In 1846 kwam er een dokter in Musselkanaal, 'heel- en vroedmeester', Elerus Pekelaer. In 1857 betrok de dokter een herenhuis aan de A-weg. Dokter Pekelaer overleed in 1887 en de praktijk werd overgenomen door dokter Ebert Uniken van der Tuuk.

Op onder staan de foto uit 1890 het pand aan de A-weg waar toentertijd dokter Uniken van der Tuuk woonde, met links op de foto de koets waar hij zijn patiënten mee bezocht.

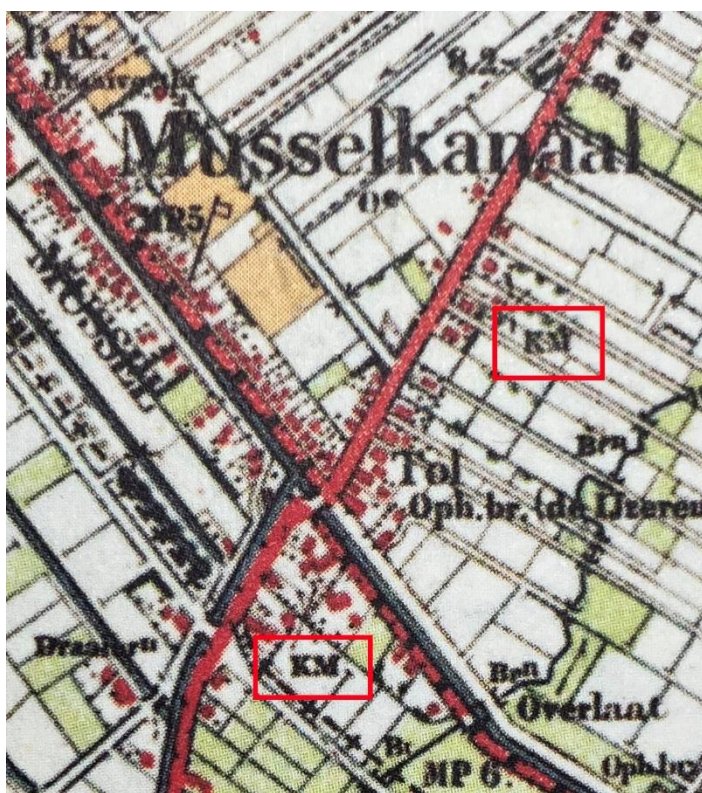
Het huis maakt nu deel uit van zorginstelling 'De Beukenhof'.



Foto collectie Streekhistorisch Centrum Stadskanaal

9. De eerste molens

Op een kaart uit 1902 staan 2 windkorenmolens (KM), 1 nabij het begin van de Valthermond en 1 aan de Beneden Veenweg, nu de Kruisstraat.



Kaart uit 1902

(Historische Topografische kaarten Groningen 1898-1934)

De molen aan de huidige Kruisstraat is in 1844 gebouwd. De eigenaren waren Geert Harms Hebelman en Andreas Schoo.

De molen is in 1888 gesloopt. Op dezelfde plek is in 1888 een molen gebouwd die in 1927 is gesloopt. De eigenaar van deze opnieuw gebouwde molen was Andreas Schoo.



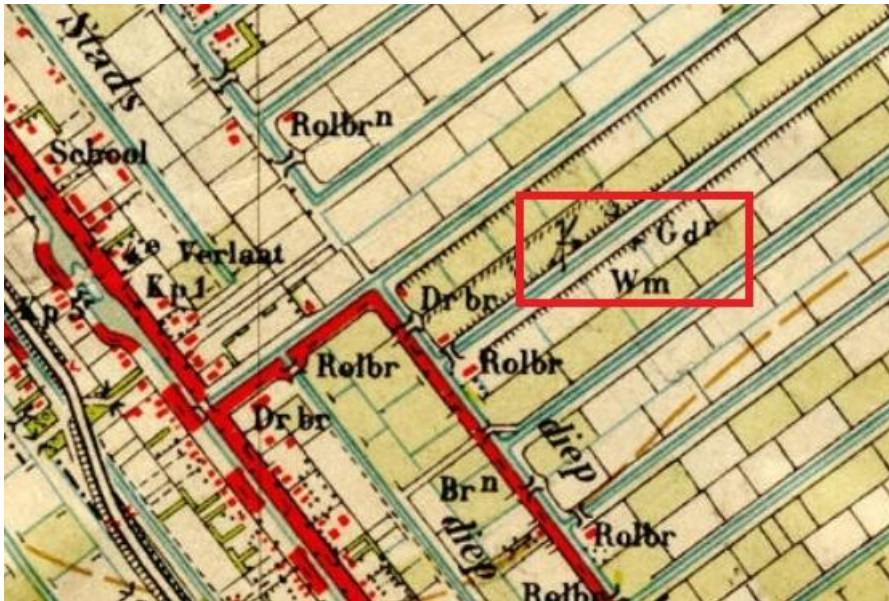
*Foto van de molen van Andreas Schoo omstreeks 1900 aan de onverharde weg van Musselkanaal naar Mussel, nu de huidige Kruisstraat.
(Collectie Streekhistorisch centrum Stadskanaal)*

Landbouwer Jacob de Kort uit Zandberg en J.B. Bakker uit Gasselternijveen kregen in 1854 toestemming om een korenwindmolen te bouwen aan het begin van de Valthermond. Volgens de 'Molen Database' was de molen in 1921 niet meer in gebruik. Het onderste gedeelte is verbouwd tot woning en wordt tot op de dag van vandaag aan de A-weg bewoond.



*Molen van Jacob Kort achter Hotel Valthermond, foto uit 1905.
(Foto Groninger Archieven)*

Op een oude kaart uit 1902 staat een molen (Wm) aan de 2e Boerendiep. Volgens de 'Molen Database' zou het gaan om een windmolen genaamd 'Poldermolen nr.6'. Na 1934 is de molen niet meer op een kaart te vinden en er zijn ook geen foto's van gevonden.



Kaart uit 1902

(Historische Topografische kaarten Groningen 1898-1934)

Aan de Sluisstraat tegenover de 2^e Exloërmond stond een achtkantige stelling korenmolen. Volgens de 'Molen Database' stond de molen eerst in Oude Pekela waar het in 1854 is gebouwd als zaagmolen bij houthandel Koerts. In 1903 is de molen afgebroken en door J. Huizinga in 1903 in Musselkanaal weer opgebouwd als korenmolen. In 1907 is de molen verkocht aan molenaar N. Heinz, die de molen in 1928 weer verkocht aan de fa. Kuipers uit Stadskanaal die een jaar later de molen deels tot op het stenen onderstuk afbrak en er mosterdfabriek vestigde.

In de 2^e Wereldoorlog is het onderstuk van de molen nog als uitkijkpost geweest. De molen werd in 1945 afgebroken.



*Foto uit 1906 van de molen aan de Sluisstraat tegenover de
2^e Exloërmond
(Foto Streekhistorisch Centrum Stadskanaal)*

10. De eerste kerken

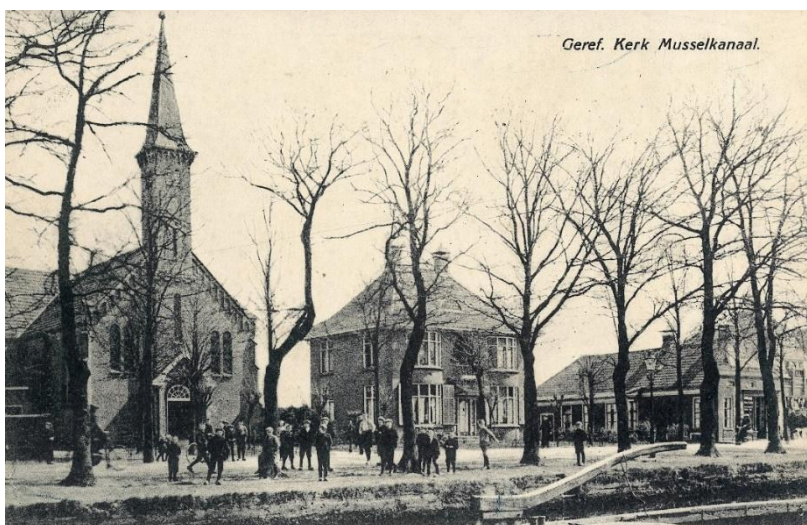
In 1855 werd in de verlaatswoning van de Stenenverlaat de eerste plannen gemaakt voor het bouwen een Ned. Hervormde kerk, de eerste kerk langs het Stads-Musselkanaal, ter hoogte van de 2^e Exloërmond. In 1857 werd begonnen met de bouw van een kerk en pastorie. In 1858 werd de kerk in gebruik genomen. Maar al gauw kwamen er schuren in de muren. Het fundament zakte steeds verder weg in de drassige grond. Besloten werd een nieuwe kerk te gaan bouwen, die op zondag 2 maart 1879 in gebruik is genomen.

Vanaf 2013 wordt de kerk gebruikt door de Boeddhistische Unie Nederland voor de Thais-Nederlandse gemeenschap in Noord-Nederland.



*Foto uit 1915 van de Nederlands Hervormde kerk aan de Marktstraat
(Groninger Archieven)*

In 1868 werd er een Gereformeerde kerk gebouwd. Tijdens een heftige storm, toen de bouw bijna was voltooid, stortte de kerk in. In 1869 werd de kerk alsnog herbouwd. In 1913 werd er een nieuwe kerk met pastorie gebouwd voor f. 18.360, -.



*Foto omstreeks 1915 van de Gereformeerde kerk met pastorie aan de huidige Marktstraat
(Groninger Archieven)*

De Rooms-Katholieken konden vanaf 1843 naar de kerk in Zandberg. Pas in 1905 kregen de Katholieken een kerk in Musselkanaal aan de Marktstraat.



*Foto van de Rooms-Katholieke kerk aan de Marktstraat uit 1915
(Groninger Archieven)*

11. De eerste scholen

Op De Horsten was in 1840 al een school, gesticht door de Duitse kolonisten. In 1849 werd deze school vervangen door een school waar ook de kinderen van de nieuwe kolonie Musselkanaal naar toekonden. In 1865 besloot de gemeente Onstwedde dat er een openbare school moest komen aan het Stads-Musselkanaal. De school, genaamd 'School 1', werd gebouwd nabij de Sapsverlaat aan de huidige Schoolstraat. Op 12 oktober 1866 geopend door A. Winkler Prins, een predikant uit Veendam, ook bekend van de Winkler Prins Encyclopedie. In 1972 werd de naam van School 1 veranderd in 'De Badde'. In 2019 is de school verhuist naar de multifunctionele accommodatie 'De Schakel' aan de Ceresstraat. In 2023 is het schoolgebouw gesloopt.



School De Badde aan de Schoolstraat (foto Google Street View)

In 1870 vonden Gedeputeerde Staten de school op De Horsten te klein en schadelijk voor de gezondheid. Omdat het inwonertal in Musselkanaal toenam besloot gemeente Onstwedde om een nieuwe school te bouwen aan de Marktstraat in Musselkanaal en niet op De Horsten. De opening van de school was in 1871. De school kwam bekend te staan als 'School 3'.

Opmerkelijk, omdat het de 2e school was in Musselkanaal. 'School 2' aan het huidige Metzlaantje werd pas in 1908 in gebruik genomen. School 3, in de volksmond ook 'school van Schuitema' genoemd, omdat E. Schuitema, afkomstig van de school op De Horsten, de eerste hoofdonderwijzer was. Vanaf 1972 werd de school 'Musselhorst' genoemd.



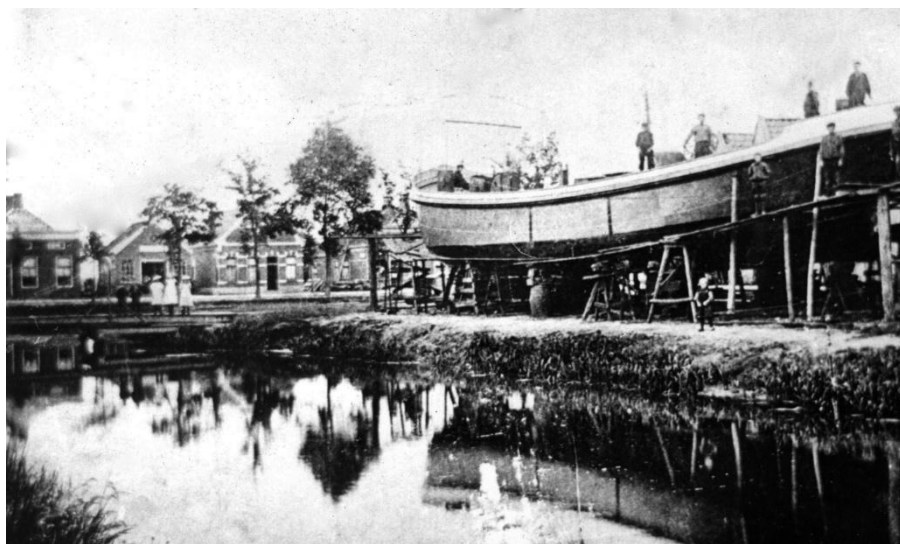
Foto uit 1940 van School 3, vanaf 1972 'Musselhorst'
(Foto Groninger Archieven)

De school op De Horsten werd in 1871 gesloten. In 1873, 1884 en 1885 deden de inwoners van De Horsten bij de gemeente Onstwedde het verzoek om weer een school te bouwen op de Horsten. Dit verzoek werd niet gehonoreerd, maar er werd wel een voetpad voor de kinderen aangelegd vanaf De Horsten naar School 3 aan de Marktstraat. In 1878 werd de school gesloten.

12. De eerste scheepswerven

Waarschijnlijk stond de eerste scheepswerf van houten schepen in Musselkanaal op de hoek van de Schoolkade en de Cereskade (de 2^e afdraai). De eigenaar was Hendrik de Boer geboren in 1843.

Bij de ingang van de 1^e Exloërmond op de hoek met de Sluiskade was er voor 1878 al een scheepswerf. Het jaar van oprichting is onbekend, ook wie toen de eigenaar was. In 1904 was Abel Vegter de eigenaar. In 1905 werd de werf gehuurd door de gebr. Hendrikus en Eligius Muller. In 1910 vertrekken de gebr. Muller naar Foxholsterbosch om daar een scheepswerf te beginnen. Abel Vegter biedt eind 1910 de werf te huur of te koop aan met een *'Burgerbehuizing en met een flinke houten loods'*. Dat is niet gelukt, want de 5 jaar later heeft de zoon van Vegter op die plek een rijwielhandel gevestigd.



1^e scheepswerf van de gebr. Muller bij de 1^e Exloërmond, foto waarschijnlijk uit 1910 (Foto Streekhistorisch Centrum Stadskanaal)

In 1890 werd er een 'Scheepsbouw- en Werktuigenfabriek' gebouwd aan de Marktkade tegenover de huidige Technicumstraat. De eigenaar was Gerhardus Bernardus Meijer die zich 10 jaar eerder aan de Marktstraat had gevestigd als smid. Er werden grote ijzeren schepen gebouwd tot 300 ton. Op de plek van de scheepswerf werd in 1920 de Stationsstraat aangelegd.

Nabij de IJzeren Klap aan de Marktkade bij de ingang van Valthermond begon Wilke Jacobus de Boer in 1871 een sleephelling voor onderhoud en reparaties aan schepen. Blijkbaar werd de helling uitgebreid met een scheepsbouwwerf, want in 1905 kreeg de Boer toestemming van de gemeente om de werf uit te breiden voor de bouw van ijzeren schepen. Zoon Willem neemt de werf over van zijn vader maar gaat in 1912 failliet.

13. Het vervoer van en naar Musselkanaal

Het vervoer rondom Musselkanaal gebeurde in de 2e helft van de 19e eeuw met de snikke, postkoets of omnibus.

Vanaf 1 oktober 1859 kwam het eerste openbaar personenvervoer in Musselkanaal. Een snikke of trekschuit onderhield een lijndienst tussen Groningen en Ter Apel.

Een retourtje Stadskanaal – Ter Apel kostte ‘in de roef’ 30 cent, ‘in het ruim’ 20 cent.



Foto rond 1900 met een scheepsjager te paard, met een snikke of trekschuit.

Een trekschuit werd soms ook op pure mankracht getrokken.

(Foto Groninger Archieven)

In 1869 kwam er een openbaar vervoermiddel bij, de omnibus- of wagentdienst getrokken door paarden. J.E. Lottering kreeg een vergunning voor een lijndienst tussen Stadskanaal, Wildervank en Ter Apel. In 1872 kwam er dienst voor het vervoer van personen en goederen tussen Stadskanaal en Musselkanaal.

Later in 1888 kwam er ook een lijndienst tussen Musselkanaal, Stadskanaal

naal en Ter Apel. In Stadskanaal kon je verder met een omnibus naar Nieuwe Pekela en Winschoten.

Deze omnibussen waren overdekte wagens met 9 zitplaatsen.

Maar na jaren van trekschuiten en omnibussen kwamen er steeds meer modernere transportmiddelen.

In 1864 kwam in Den Haag de eerste paardentramlijn al snel gevolgd door de stoomtram.

Er werden lokale tramlijnen aangelegd, vaak langs bestaande wegen, op voorwaarde dat de voertuigen niet harder mochten rijden dan 30 km per uur.

In 1868 werd de spoorlijn Groningen- Nieuweschans in gebruik genomen.

Er werden diverse pogingen ondernomen om ook Oost-Groningen per stoomtram te ontsluiten, maar veel gemeenten vonden een stoomtram veel te gevaarlijk.

In 1879 richtte dominee Winkler Prins en een paar anderen de Eerste Groninger Tramway Maatschappij (EGTM) op. In 1880 kreeg de EGTM een vergunning om een tramlijn aan te leggen langs bestaande straatwegen.

In 1880 werd de eerste tramlijn geopend tussen Zuidbroek en Veendam.

In 1881 werd de tramlijn doorgetrokken naar de Buinermond in Stadskanaal. Daar was wel een voorwaarde aan verbonden. De weg langs het kanaal was eigendom van de stad Groningen en die stelde als voorwaarde dat binnen 15 jaar de lijn doorgetrokken moest worden naar Ter Apel. Daar geen de EGTM mee akkoord.

Maar de tram werd nog steeds getrokken door paarden.

In 1884 werd op de lijn Zuidbroek-Stadskanaal een proef gedaan met een stoomtram, maar de boeren in Wildervank waren tegen en een ingenieur van de stadsvenen was bang dat de bruggen de locomotief niet konden houden.

Vanuit Musselkanaal en de Monden werd het verzoek gedaan om de tramlijn vanuit Stadskanaal door te trekken, maar de directie van de EGTM vond dat er te weinig verdiend kon worden in het gebied dat nog dunbevolkt was.

In 1894 ging de EGTM overstag en reden de eerste trams door Musselka-

naal. Een jaar later werd de tramlijn doorgetrokken naar Ter Apel. De lijn tussen Zuidbroek en Ter Apel was met 40 km de langste paardentramlijn van Europa. De reis duurde ongeveer 3,5 uur. In Musselkanaal waren 3 halteplaatsen, bij de 2^e afdraai, bij de biscuitfabriek 'Het Anker' en bij de IJzeren Klap. Toch reden er al stoomtrams in Oost-Groningen. In 1882 tussen Winschoten en Scheemda en in 1885 reed er een stoomtram van Winschoten via Oude- en Nieuwe Pekela naar Stadskanaal-West. In 1905 werd door de Noord-Ooster Locaal-Spoorwegmaatschappij (NOLS) de spoorlijn Ommen-Stadskanaal voltooid met een zijtak naar Assen. In 1907 werd de tramlijn van de Dedemsvaartsche Stoomtramweg Maatschappij (DSM) doorgetrokken naar Ter Apel. Musselkanaal kreeg pas een station toen in 1924 door de Groningsch-Drentsche Spoorwegmaatschappij Stadskanaal-Ter Apel-Rijksgrens (STAR) werd voltooid. De EGTM heeft verschillende pogingen gedaan om de tramlijn langs het Stadskanaal onder stoom te brengen, maar na veel protesten van boeren en burgers is men daar mee gestopt. Zo bleven de paardentrams ook na 1900 een vertrouwd beeld in Musselkanaal.



*Goederenvervoer met de paardentram in 1912 bij de fabriek 'Het Anker' (voorheen Branbergen).
(Foto Groninger Archieven)*

14. De eerste hotels in Musselkanaal

De hotels in de 19^e eeuw concentreerden zich rond de brug de IJzeren Klap. De brug is in 1852 gebouwd door aannemer Jacob Berends Pestman te Groningen voor 3.170 gulden.

De IJzeren Klap werd al snel een druk verkeersknooppunt.

In 1872 werd besloten om er 2x per jaar een veemarkt te houden voor paarden, runderen en varkens, op de 4^e woensdag in mei en de 3^e donderdag in oktober. De 'Klapstermarkt' groeide uit tot een soort kermis met marktkramen en draaimolens. 's Morgens werd het vee verhandeld en 's middags begon het feest. Vooral in oktober trok de 'Klapstermarkt' duizenden bezoekers die van heide en ver naar Musselkanaal kwamen.

In 1875 werden rond de IJzeren Klap straatlantaarns met petroleumverlichting geplaatst.



Klapster Markt in 1915. Rechts hotel de Boer, dan een winkel en daarachter hotel Schot (foto Groninger Archieven)

Er stonden in die tijd 3 logementen of hotels rond de IJzeren Klap. In 1888 stond bij de IJzeren Klap logement H.P. de Boer. In die tijd de opstapplaats voor de omnibus naar Stadskanaal en Ter Apel. In 1897 bouwde zijn zoon P. de Boer op dezelfde plek een nieuw hotel, later Hotel Platen en waar nu café-restaurant De Gelegenheid is gevestigd.



Hotel de Boer rond 1910 (Foto Groninger Archieven)

In hotel de Boer was een bioscoopzaal gevestigd, die op zondagavond 8 januari 1939 is afgebrand. De brand ontstond door het vlamvatten van een film, tijdens een kindervoorstelling. De 150 kinderen konden de bioscoop veilig verlaten. Het hotel en de ernaast gelegen kapperszaak werden compleet verwoest.

In 1901 is op de plaats waar logement weduwe J.H. Schot was gevestigd een nieuw hotel gebouwd dat tot 1945 bekend stond als hotel Schot.



Het door brand verwoeste Hotel de Boer, links op de foto Hotel Schot

Vlak over de IJzer Klap aan de A-weg stond hotel Valthermond, voorheen hotel Kubbinga, later hotel de IJzeren Klap.

Bij hotel Valthermond was een remise van de paardentram van de Eerste Groninger Tramway-Maatschappij (EGTM). Bij de remise werden de paarden verwisseld.



*Hotel Valthermond met paardentram en remise omstreeks 1905
(Foto Groninger Archieven)*

15. Musselkanaal in de 19^e eeuw

Links en rechts van het kanaal lagen in de 2e helft van de 19e eeuw nog grote veengebieden. De familie Jonkers, afkomstig uit Hoogezand, vestigden in Musselkanaal en begonnen de veengebieden van 2e Exloërmond te ontginnen. Ten noorden van Musselkanaal lag het Plaatsterveen en het Vledderveen. In het Vledderveen lagen enkele zogenaamde 'zandopduikingen', de 1e, 2e en 3e Oomsberg. Rond 1860 begon daar de grootschalige ontginning.

Nadat in 1851 de 5e Verlaat (Stenen Verlaat) aan de Sluisstraat en Sluis-kade was gebouwd, groeide Musselkanaal snel. Er kwamen er o.a. bakkers, kleermakers, schoenmakers, slachters, wagenmakers en zelfs horlogemakers. Vooral rond de verlaten (sluizen) kwamen veel winkels en cafés. In de cafés deden de turfgravers en scheepsjagers zich tegoed aan de sterke drank die in de omgeving werd gemaakt. In 1847 stond er een aard-appelmoutwijnfabriek naast de herenboerderij van de fam. Uneken in het westen van Stadskanaal.

Vanaf 1872 had Musselkanaal bij de IJzeren Klap 2 veemarkten, op de 4e woensdag in mei en op de 3e donderdag in oktober. In de volksmond werd de markt de 'Klapstermarkt' genoemd. 's Morgens was de veemarkt met paarden, runderen, varkens en schapen. De Klapstermarkt groeide uit tot een soort kermis met overal tenten en draaimolens.



*Veemarkt nabij de IJzeren Klap in 1915. Op de foto rechts Hotel de Boer daar-
achter Hotel 't Schot.*

(Foto Groninger Archieven)

In de 2^e helft van de 19^e eeuw werd het vervoer over het Stadskanaal steeds drukker. In de Drentse Monden werden kanalen gegraven, het veen ontgonnen en de turf werd afgevoerd via het Stadskanaal. Dit zorgde voor een sterke groei van de bevolking.

In 1859 woonden er in Musselkanaal inclusief de gehuchten Mussel en Oomsberg 360 mensen. Op de Horsten woonden er meer: 570. In 1869 was het inwonertal in Musselkanaal opgelopen tot naar 600 en op de Horsten: 750.

In 1900 was het inwonertal in Musselkanaal gestegen tot ruim 2300 en de Horsten telde 850 bewoners. Op Oomsberg en Braamberg leefden ongeveer 400 personen.

In de Drentse Monden was het ontginnen van het veen in de 19^e eeuw nog volop in bedrijf. Het hoogveen werd ontwaterd, vervolgens werd het veen in rechthoekige stukken verdeeld, zogenaamde plaatsen met een breedte van 80-100 meter. Tussen 2 plaatsen werd een sloot (raai) gegraven.

ven. Dwars op deze sloot werden weer sloten gegraven en werd de plaats in akkers verdeeld. Het water werd via wijken en kanalen afgevoerd, zodat het veen kon indrogen, wat tot wel 10 jaar kon duren.

Wanneer het veen deels ingedroogd was, kon er boekweit op worden verbouwd en konden er bijenkorven worden geplaatst. In de 1^e helft van de 19^e eeuw stonden er in de Drentse Monden meer dan 1000 bijenkorven op het deels ontwaterde hoogveen.



Boekweit is gemakkelijk te verbouwen op arme grond

Het is moeilijk om een goed beeld te krijgen van de verdiensten en de uitgaven waren van een veenarbeider.

De ene bron vermeldt dat een veenarbeider medio de 19^e eeuw, 10 gulden per week verdiende. Een andere bron heeft het over f. 6,70. In het onderzoek van M. Gerding 'Vier eeuwen turfwinning', wordt een uitgavenboekje uit 1869 vermeld, van een veenarbeidersgezin van 8 personen.

Dit gezin gaf per week uit aan boodschappen:

- 24 kilogram roggebrood f. 2,08
- 10 kilogram boekweitmeel f. 2,20
- 1 kilogram gesmolten vet f. 0,75
- 1 kilogram boter f. 1,10
- Koffie f. 0,75
- 1 kilogram cichorei f. 0,20
- 1 kilogram zout f. 0,14
- 1 kilogram gort f. 0,16
- 2,5 kilogram rijst f. 0,55

- 1 hectoliter aardappelen f. 1,50
 - 1 liter raapolie f. 0,45
 - 6 liter melk f. 0,40
- Totaal f. 10,28**

Het was dus geen vetpot in een veenarbeidersgezin. Ongetwijfeld zullen de oudste kinderen van het gezin ook in het veen hebben gewerkt. Met hun gezamenlijke inkomen kon het gezin het hoofd boven water houden. Met name in de Monden was er veel armoede onder de turfgravers omdat ze werden uitgebuit door de veen-eigenaren.

De turfgravers woonden vaak in houten hutjes, soms bedekt met veenplaggen, de plaggenhutjes.

Op onderstaande afbeelding uit 1926 in Valthermond stonden deze hutjes er nog.



QR-code voor een korte video uit 1926 van de leefomstandigheden van veenarbeiders in de Drentse Monden.

16. Musselkanaal in de 20^e eeuw

Musselkanaal was begin van de 20^e eeuw een dorp met een bloeiende economie, groter dan bv. Stadskanaal.

Jan Branbergen, geboren in 1852 in Stadskanaal, zoon van een bakker. Hij begon in 1880 een bakkerij aan de Sluisstraat in Musselkanaal.

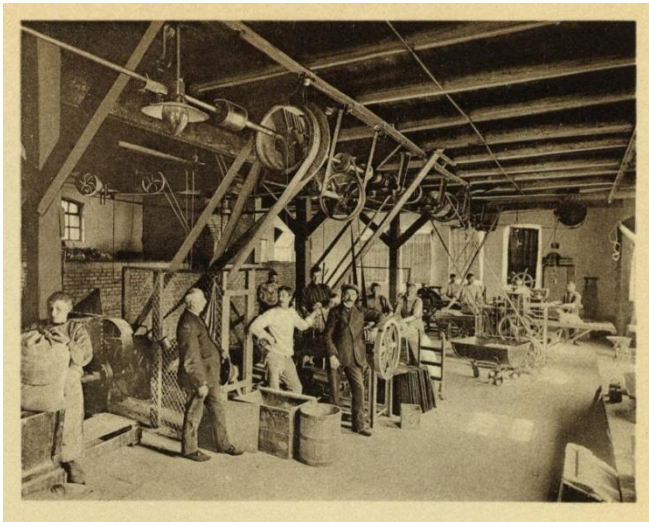
Zijn Groninger hardbroden waren fameus in de wijde omgeving met een hondenkar rondgebracht.

In 1886 bouwde Branbergen een fabriek met de nieuwste machines en begon met het produceren van scheepsbeschuit en biscuits. Voorheen werden de biscuits voornamelijk in Engeland gemaakt. De biscuits van Branbergen waren van zo'n goede kwaliteit dat ze tot ver over de grens werden besteld, tot in Turkije.

In 1912 kwamen de 2 zoons in het bedrijf en werd de naam van de fabriek N.V. Biscuitfabriek "Het Anker", v/h J. Branbergen.

Het assortiment werd uitgebreid met 'suikerwerk', wafels enz.

In 1913 was Branbergen de grootste werkgever in Musselkanaal.



*Foto rond 1913, in kostuum Jan Branbergen
(Foto Groninger Archieven)*



Foto rond 1913, kinderarbeid was in die tijd nog 'gewoon'
(Foto Groninger Archieven)



Foto rond 1913, het verpakken van scheepsbesluit
(Foto Groninger Archieven)



*N.V. Biscuitfabriek "Het Anker", v/h J. Branbergen in 1920
(Foto Groninger Archieven)*

In 1931 kregen de biscuits de naam 'Bruintje Beer', vernoemd naar het Engelse stripverhaal 'Rupert the Bear'.

In 1938 werd de oude fabriek door brand verwoest en werd er een nieuwe gebouwd.



De fabriek rond 1950 (Foto Groninger Archieven)

In 1955 werkten in de fabriek ongeveer 400 werknemers en was een van de grootste werkgevers in de regio.

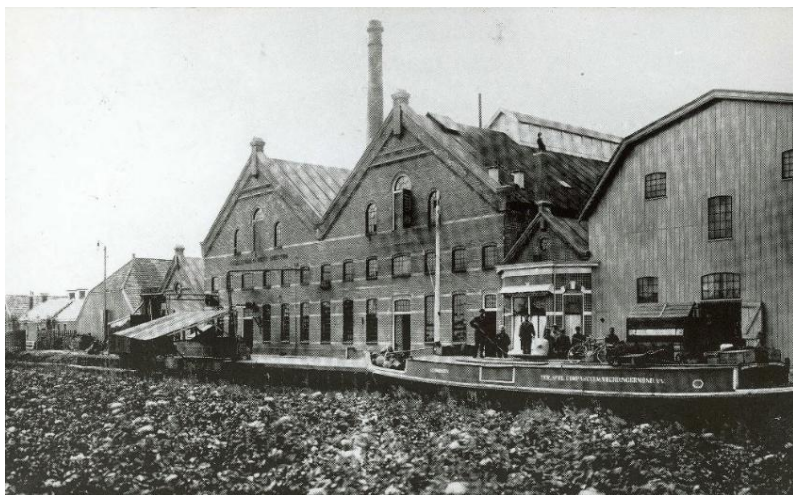
In 1971 stopte Branbergen en nam Ten Kate de fabriek over.

Sjoerd Ten Kate was ook aan de Sluisstraat in 1920 begonnen met het produceren van vet, kaas en margarine. In 1971 begon Ten Kate in de voormalige koekjesfabriek met het smelten van dierlijke vetten.

In 2001 verhuisde de fabriek naar Ter Apelkanaal en werden de fabriekshallen afgebroken. Het hoofdkantoor en het laboratorium van ten Kate staan nog wel aan de Sluisstraat.

In het centrum van Musselkanaal staat het beeld van Bruintje Beer ter herinnering van een deze grote werkgever in Musselkanaal en omstreken.

In de 20^e eeuw stond er in Musselkanaal o.a. een aardappelmeelfabriek, een schoenenfabriek 'S. Snel en Zonen', een drukkerij waar de krant 'De Veenbode' werd gedrukt, mosterdfabriek Heinz en een margarinefabriek van L. Schomaker. Verder was er een bloeiende middenstand.



Aardappelmeelfabriek Musselkanaal en omstreken, locatie Ter Apelkanaal

In 1905 werd een spoorlijn geopend tussen Assen en Stadskanaal, de NOLS (NoordOostLocaalSpoorweg -Maatschappij). Op 1 mei 1924 werd de spoorlijn Stadskanaal - Ter Apel - Rijksgrens (STAR) in gebruik genomen, met een station in Musselkanaal. Het passagiersvervoer stopte echter alweer na 2 jaar.



*Stationsstraat met op de achtergrond station Musselkanaal
(Foto Groninger Archieven)*

Daarna kwam er een kentering in de economische bloei van de Kanaalstreek.

Terwijl de rest van Nederland in de 2^e helft van de 19^e eeuw bezig was met de industrialisatie van de scheepsbouw en landbouwnijverheid, was men in de jonge veenkoloniën Stadskanaal en Musselkanaal nog bezig om turf te steken. Toen Stadskanaal en Musselkanaal in de loop van de 20^e eeuw klaar waren om er aan deel te nemen, was het te laat. Zo was er vraag naar grote schepen, maar de werven langs het Stadskanaal konden die niet bouwen. De grote schepen konden niet door de talrijke smalle bruggen.

De verving liep snel terug en de bedrijven gelieerd aan de turfwinning moesten stoppen.

Er was weinig werk. De turfwinning was minimaal en in de landbouw was minder werk door de toenemende mechanisatie. In de strokarton- en aardappelmeelfabrieken was werk, maar daar konden lang niet alle arbeiders terecht. Het werk in de aardappelmeelfabrieken was seizoenar-

beid, zodat veel, vooral ongehuwde, landarbeiders naar de zogenaamde campagne trokken in Noord-Frankrijk om daar te helpen bij de oogst. De Telegraaf schreef in november 1921, dat in Stadskanaal en de aangrenzende Monden de werkloosheid groot is, de werkloosheidsuitkering niet toereikend en kinderen naar de boeren worden gestuurd om wat eten te vragen.

In 1929 was de beurscrash in Amerika, waar de aandelen op Wall Street plotseling sterk daalden. Dat had wereldwijde grote economische gevolgen (Grote Depressie). Ook in Nederland. De werkloosheid piekte in 1935 op bijna 20% (ruim 600.000 mensen). In de Veenkoloniën was het niet veel beter. De situatie van de boeren was heel slecht. Overal in de wereld waren er buitengewone oogsten zodat de boeren in de Veenkoloniën, maar 60-70% van de prijs voor hun producten kregen dan voorheen.

Er kwam een migratie op gang in de Kanaalstreek. Met name inwoners met wat geld en middelen en die de durf hadden trokken weg uit de Kanaalstreek. Families verhuisden naar Limburg om in de mijnen te gaan werken. Anderen verhuisden naar Zuid-Holland om in de scheepsbouw te gaan werken. Daar was goed geld te verdienen. Ook Philips in Eindhoven was een goede werkgever. Daar kon je 23 gulden per week verdienen! Door de economische crisis in de jaren voor de 2^e wereldoorlog kwam Hitler in 1933 in Duitsland aan de macht. Hitler beloofde voorspoed en economisch ging het inderdaad beter in nazi-Duitsland. In Nederland werd de politieke partij de NSB opgericht met dezelfde idealen als Hitler. De boeren in Nederland zagen dat in Duitsland de boeren een veel hogere prijs kregen voor hun producten. Veel Veenkoloniale boeren werden lid van de NSB, die geleid werd door Anton Adriaan Mussert.

Toen kwam de 2^e Wereldoorlog. In de nacht van 9 op 10 mei trekken om 's nachts 3.00 uur Duitse troepen de grens over bij Nieuweschans en in het zuiden van Drenthe.

Vrij snel na de inval van de Duitsers ging het leven gewoon door. Een week na de inval verschijnt op zaterdag 18 mei alweer de krant 'De Noord-Ooster' met daarin de mededeling: *'Voor alles is noodig, kalm en rustig te blijven en aan den arbeid te gaan'*. Wel stond er in hetzelfde bericht dat

de door de Duitse autoriteiten uitgevaardigde voorschriften nauwkeurig nageleefd moesten worden. Verder mocht men uitsluitend naar Duitse zenders worden geluisterd. Overtrad men de regels dan stonden daar zware straffen op.

Net als in de rest van Nederland kregen de joden in gemeente Stadskanaal (toen nog gemeente Onstwedde), het zwaar te verduren. In 1940 woonden er ongeveer 160 joden in de gemeente. In januari 1941 moesten de joden zich registreren. In april 1942 moesten ze de gele Jodenster dragen en in juni moesten ze hun fiets inleveren. In juli 1942 werden alle joden gekeurd voor de zogenaamde 'tewerkstelling'. In Musselkanaal gebeurde dat in het Groene Kruisgebouw. Daarna worden de 'goedgekeurde' joden op transport gezet naar het 'werkkamp' Westerbork en vandaar ging het per trein naar Auschwitz, waar de meesten in de gaskamers sterven.

Op 6 juni 1944 (D-Day) landden Amerikaanse, Canadese en Engelse troepen op de stranden van Normandië met het doel om West-Europa te bevrijden van nazi-Duitsland.

Eind juli 1945 stak de Poolse 1^e Pantserdivisie vanuit Engeland het Kanaal over. Langs de Nederlands-Duitse grens trok de divisie op 11 april 1945 naar Musselkanaal. De Duitsers waren toen al gevlucht. Voor Musselkanaal is de oorlog voorbij.

Na de 2^e Wereldoorlog bleef de economische situatie in Oost-Groningen slecht. De landbouw in de Veenkoloniën mechaniseerde in hoog tempo. Dit zorgde voor hogere productiviteit, maar ook voor een groot overschot aan landarbeiders, wat net als voor de oorlog leidde tot hoge werkloosheid en emigratie uit de regio.

Door de komst van Philips in Stadskanaal in 1955 verbeterde de situatie. Er werden in Stadskanaal woonwijken gebouwd, er kwam een ziekenhuis en een theater. Ook in Musselkanaal kwam een nieuwbouwwijk. Op het hoogtepunt begin jaren 70 werkten er meer dan 3000 mensen bij Philips. Vanaf begin jaren 80 wordt de vestiging in Stadskanaal door concurrentie vanuit Azië langzaam afgebouwd en in 2006 sluit Philips Stadskanaal definitief.



QR-code film *'De (h)eerlijke jaren 50 in Stadskanaal'*, van het tv-programma *'Andere Tijden'*.

In de video krijg je een duidelijk beeld van de Veenkoloniën in de jaren 50.

Toen de afbouw van Philips begon in de jaren 80 ging het economisch weer slechter in de regio. De werkloosheidscijfers werden weer hoog in vergelijking met de rest van Nederland.

De laatste jaren gaat het economisch wat beter in gemeente Stadskanaal. Door een groter aanbod van werk is de werkloosheid gedaald. Toch blijft de regio achter bij de rest van Nederland. Het aantal werkloze jongeren is 2x hoger dan in de rest van Nederland, mensen in de bijstand is 20% hoger, er zijn 40% meer WMO-cliënten dan gemiddeld in Nederland. Van die 40% WMO-cliënten zit een groot deel in Musselkanaal.

Toch zijn er ook positieve geluiden te horen. In Oost-Groningen scoort het welzijnsgevoel hoger in vergelijking met de rest van Nederland. Zo scoren zaken als persoonlijke ontwikkeling, sociale contacten en werk-privé balans 6,5% hoger dan in de rest van Nederland. Ook stijgt in gemeente Stadskanaal het inwonertal sinds 2020. Een van de oorzaken is dat na corona mensen 'uit de Randstad' op zoek naar meer rust en ruimte.

Het is dus niet allemaal kommer en kwel in Oost-Groningen.

17. Bronvermelding

1. 250 jaar Stadskanaal (Van Bareveld tot Barnflair), uitgave: Stichting 400 jaar Veenkoloniën i.s.m. Profiel Uitgeverij, 2009, ISBN: 978-90- 5294-471-5
2. Musselkanaal (een dorp aan het Stadskanaal), H. Schuurman, Drukkerij Roorda Stadskanaal, 1^e druk 1983, ISBN: 90-70171-09-0
3. 400 jaar Semslinie (De oudste lijnrechte grens ter wereld), 2015, WBOOKS Zwolle, ISBN: 978-94-625-8099-2
4. Landschapsbiografie van Westerwolde, 2021, Uitgeverij Van Gorkum Assen, ISBN: 9789023258933
5. Historische Topografische kaarten Groningen 1898-1934, Uitgeverij 12 Provinciën, Landsmeer, ISBN: 978-90-77350-21-8
6. 150 jaar Musselknoal, 1984, H. Oosterhuis, Stichting Musselkanaal
7. Het Veenkoloniënboek, 2012, Martin Hillenga, WBOOKS Zwolle, ISBN: 978-90-400-0765-1
8. Vier eeuwen turfwinning, De vervening in Groningen Friesland, Drenthe en Overijsel tussen 1550 en 1950, M.A.W. Gerding, 1995, Afdeling Agrarische Geschiedenis, Landbouw Universiteit Wageningen.
9. Eexterveen, door de jaren heen, 1982 (?), fotokomissie 'oud-Eexterveen'.
10. Op zoek naar de horizon, 1997, Henny Groenendijk, Regio-Project Uitgevers Groningen, ISBN: 90-5028-083-8
11. Drents Daip blij altied stromen, Stichting Gemeenschapshuis Annerveen-Spijkerboor, 1993, ISBN: 90-705573-19-9
12. Uit de geschiedenis van Zuidlaarderveen, het oude Everswolde, Jan Folkerts, www.dorpzuidlaarderveen.nl
13. Knoalster scheepsbouw, De scheepswerven van Stadskanaal en Musselkanaal 1880-1930, George Snijder, 2015, Uitgeverij Aeolus – Alphen a/d/ Rijn
14. Uneswido in Westerwalde – Historische gedenkboek 'Onstwedde 1100', 1977, Stichting 'OCREA' Onstwedde

15. Geschiedenis van Groningen – II Nieuwe tijd, 2008, Waanders Uitgeverij Zwolle, ISBN: 978-90-400-8540-6
16. Geschiedenis der Groninger veenkoloniën, H.J. Top, 1893, oorspronkelijke uitgever: E.E.A. Mulder – Veendam, heruitgegeven i 1972, J.G. Schuur – Veendam
17. Het verhaal van Groningen, Jan de Vries, 1999, Regio Project Uitgevers – Groningen, ISBN: 90-5028-096-X
18. Oud Musselkanaal, Jacco Pranger, 2007, Super de Boer – Musselkanaal
19. Musselkanaal – (een) verhaal over turf, groei en bedrijvigheid, Bert Roossien, 2000/2006, Banga Book Productions, ISBN: 90-804643-9-2
20. De IJzeren Klap, Jan Mooibroek, 2001
21. In de Veenkoloniën is alles, Herman Sandman, artikel Dagblad van het Noorden, 10 februari 2024
22. Kort verhaal van Stadskanaal, W.H. van der Ploeg, 1998, Uitgeverij Meinders-Scheemda, ISBN: 90-72672-37-2
23. Westerwolde, Frank Tamis, Uitgeverij Noordboek, ISBN: 90-330-0553-0
24. Historische Verkenningen in de Veenkoloniën, Wim Daudt, 1980, Drukkerij- en Uitgeversbedrijf J.D. van der Veen-Winschoten
25. Wikipedia (internet)
26. Molen Database (internet)
27. De Godsdienstvriend, tijdschrift voor den Catholijken, 1843, deel 51
28. Verslag gemeenteraad Groningen, 1851
29. Schoolbode, 1869
30. Waarheid en eenheid in het spanningsveld, Gedenkboek ter gelegenheid van het honderdjarig bestaan van het Ned. Herv. Kerkgebouw 1878-1978, Friedrich J. Ockels en Jan Vissering Gzn., Drukkerij Roorda Stadskanaal, 1978, ISBN: 90-70171-03-1
31. Groninger Courant
32. 400 jaar Veenkoloniën, Strepen aan het water, uitgave Stichting 400 jaar Veenkoloniën, 2011, Profiel Uitgeverij, ISBN: 978-90-5294-520-0

33. Mobilisatie, collaboratie, liberatie, De jaren 1938-1948 in Stadskanaal, Hans Onderwater, 1977, 2^e druk, Drukkerij Roorda Stadskanaal, ISBN: 90-70-17-10-15
34. Een leven lang zwijgen, Getuigenissen van voormalige NSB'ers en hun familie, Alie Noorlag, 2007, Profiel Uitgeverij, ISBN: 978-90-5294-394-7
35. Het ontstaan van 2^e Exloërmond door ijs, wind en water, Jantje en Geert Schuurman, 2025, ISBN: 978-90-5786-163-5
36. Najaarsnota gemeente Stadskanaal, november 2025
37. Jaarverslag 2023, gemeente Stadskanaal
38. Raboresearch, Rabo & Co, voorjaar 2026
39. Armoede van generatie op generatie in de Veenkoloniën – 2019, Sociaal Planbureau Groningen, Trend Bureau Drenthe, Rijksuniversiteit Groningen, oktober 2019.

Foto verantwoording:

Bij de foto's zijn de credits vermeld bij de foto. Waar dit niet het geval is, zijn de foto's zelf gemaakt of vrij van copyright.

