

## Hollandgängers

De groep Hollandgängers kon bestaan uit handelaren, (seizoen)arbeiders en emigranten. Daarmee is gelijk het verschil gelegd tussen passant (met het voornemen om weer naar huis te keren) en migrant (met het voornemen om daar (langdurig) te blijven). Onder de Hollandgänger onderscheiden we verschillende arbeidsgroepen, zoals,

- Gräsmäher/Hannekemaaiër, seizoenarbeiders die gras maaiden en/of de oogst binnenhaalden, bleven circa 6 weken in de maanden mei en juni in Nederland;
- Tödden, reizende handelaren;
- Torfgräber, seizoenarbeider die turfsteekt in het oosten van Nederland. Deze arbeid vangt aan begin april;
- Walfänger, seizoenarbeider die op de walvisvaart gaat, vertrekt voor paas naar Holland (Zaandam/Hoorn/Amsterdam/Rotterdam) en komt laat herfst pas weer terug. Vooral seizoenarbeiders uit Gehrde en Menslage namen hieraan deel.

Hoewel er al in de 16e eeuw Hollandgänger waren, kwam de trek pas in de 18e eeuw goed op gang. Door de Dertigjarige Oorlog (1618-1648) was het Osnabrücker Nordland verzwakt en was er een gebrek aan arbeidskrachten. Pas na 1700 waren de sporen van het oorlogsgeweld uitgewist en ontstond er een overschot aan arbeidskrachten. Dit duurde tot de Franse Revolutie. In het begin van de 19e eeuw waren de verdiensten in Holland sterk teruggelopen en werd de Hollandgängerei langzamerhand omgezet in de grote emigratie-stroming naar de Verenigde Staten. In 1656 telde Menslage 57 en Badbergen 73 Hollandgänger. In percentage van de bevolking was dit slechts 3% respectievelijk 2%. Voor Menslage zou dit aantal in de 18e eeuw nog oplopen. Voor Badbergen nauwelijks. In 1811 telde canton Quakenbrück (met Essen, Quakenbrück, Badbergen en Menslage) 13.000 inwoners met 505 (4%) Hollandgänger. In Canton Vörden lag dit net onder de 10%. In Canton Fürstenau lag dit boven de 10%, in Canton Ankum rond de 14%. In 1829 telde het Amt Bersenbrück zo'n 1.340-1.370 Hollandgänger. Daarvan kwamen er minder dan 500 uit Artland (bijna 5% van de bevolking). Het percentage lag hoger bij de Kirchspielen Ankum, Bersenbrück en Alfhausen (boven de 7%) waar 876 Hollandgänger waren. Badbergen telde 70-80 Hollandgänger, Gehrde 180-200 en Menslage 214. In 1830 was het aantal Hollandgänger uit het Amt Bersenbrück opgelopen tot circa 2.000, vanwege de arbeidscrisis in het Amt. Vanwege de Nederlandse oorlog tegen België viel er echter weinig te verdienen. In 1832 deed dat het merendeel besluiten thuis te blijven, waardoor de armoede in het Amt alleen maar toenam. In 1833 probeerden weer zo'n 2.000 arbeiders geld te verdienen in Holland. Vanwege de slechte oogst verdienden zij gemiddeld slechts zo'n 30 tot 40 Hfl. Vervolgens nam het aantal Hollandgänger alleen nog maar af: 1.850 (1834), 1.649 (1835), 1.572 (1837), 1.190 (1841), 1.121 (1842), 840 (1844), 760 (1846), 510 (1847).

De verdienste van de gemiddelde Hollandgänger was tussen de jaren 1834 en 1847 variërend van 15 tot 24 Rth. (omgerekend 28 tot 44 Hfl.). De seizoenarbeiders bleven meestal 2 tot 3 maanden in het buitenland, doch dit kon uitlopen tot 6 maanden.

Om in Holland te mogen werken hadden de seizoenarbeiders toestemming nodig van het Amt (Fürstenau of Vörden). Echter een flink aantal arbeiders trok zonder toestemming naar Holland. In 1656 werd hierop gereageerd en kregen de 'Unerlaubten' en geldstraf van 5 Rth. naast de administratiekosten (Amtsgeld/Verwaltungsgebühr). Omdat 1656 een slecht arbeidsjaar geweest was, waarin veel seizoenarbeiders slechts met 1 Rth. thuisgekomen was, konden zij eenvoudigweg deze boete niet betalen.

Bippen was een plaats waar veel trekarbeiders passeerden. In 1850 passeerden daar zo'n 2.000 personen uit Oldenburg en Diepholz. Tussen Ankum en Ueffelen lag de zogenaamde Breite Stein, een grote zwerfkei waar verschillende groepen zich verzamelden om gezamenlijk verder te reizen. Deze steen ligt nu voor de lutherse kerk in Badbergen als het Bismarck gedenkteken. In Lingen stak men met het veerschip de Ems over, om vervolgens via Neuenhaus en Uelsen naar Venebrugge en Hardenberg te lopen. In Hardenberg kon men overnachten. Rond 1844 waren hier nog zo'n 130 herbergen. Vanaf daar kon de bagage met wagen of schuit (over de Vecht) naar Hasselt vervoerd worden. De trekarbeiders volgde lopend de zogenaamde Hessenweg, ten noorden van Dalfsen en Ommen en ten zuiden van het hoogveen.

De wegen waren in de regel onverhard en na een flinke regenbui vaak moeilijk begaanbaar. Ook het reizen met paard en wagen was niet aangenaam. Tot het midden van de 19e eeuw was reizen over water het meest comfortabel. Alleen in de winterperiode (december-maart) waren de waterwegen meestal onbevaarbaar. Onderweg waren de wandelaars niet alleen blootgesteld aan weer en wind maar ook aan wilde dieren (wolven) en rovers. Daarom reisden ze veelal in groepen.

Hasselt was voor de overtocht naar Amsterdam over de Zuiderzee het voordeligst, doch Zwolle was een alternatief. Hasselt was voor deze overtocht echter gunstiger gelegen en had verschillende kontrakten met het Amsterdamse schippersgilde afgesloten ten einde deze overtocht te monopoliseren dit ten koste van Zwolle en andere Overijsselse plaatsen. De Zwollenaren lieten het hier niet bij zitten en probeerden op alle mogelijke manieren de arbeiders op te pikken voor ze in Hasselt waren. Meestal gebeurde dit door ze in te laten schepen bij de Berkummer Brug of bij de Noodhaven, ook genaamd het Varkensgat. In 1733 was deze concurrentiestrijd een climax. De Zwolse schippers plaatsten in het veld bij Ommen en Dalfsen palen met het opschrift dat trekarbeiders uitsluitend de aangewezen route mochten volgen. Toen de arbeiders zich daar niets van aantrokken, probeerde men hen met behulp van soldaten te dwingen naar de Zwolse schepen te lopen. Ook dat lukte niet. Ten slotte sloten de Zwollenaren met de Hardenbergse praamschippers een geheime overeenkomst dat zij de bagage van de arbeiders niet naar Hasselt, maar naar het Varkensgat zouden brengen. Als de arbeiders naar Hasselt gingen lieten zij Dalfsen links liggen en gingen zij via het 'poepen-' of 'pikmaaierspad' en via het sluisje genaamd 'poepestouwe' (nu bij het gemaal Streukeldijk) bij de hoge noordelijke dijk langs het Zwarte Water. Dan kon men Hasselt in de verte al zien liggen. Vlak voor het stadje liep men de Engpoort door waarna men aan de rechterhand de Heilige Stede had, een kapelletje op het Eiland voor de katholieken die in 1357 gesticht was en in 1551 de Pauselijk aflaat verkregen had wegens de wonderen die daar plaats gevonden hadden. In Hasselt waren zo'n 210 herbergen. De schepen legde in Amsterdam allen aan dezelfde kade aan, bij de Oude Brug, ook wel Moffenbeurs genaamd. Daar waren bovendien veel gelegenheden waar de trekarbeiders overnachten konden.

Auteur: R. Voortman