





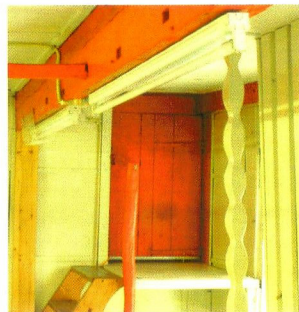
## Doorminne

De Doorminne – naar de naam op de schuur – werd nog in de vorige eeuw soms 'het Posthuis' genoemd. Het huidige voorkomen is echter grotendeels laat-19<sup>de</sup>-eeuws. Het heeft een met pannen gedekt voorhuis dat vroeger het herberggedeelte vormde en later een café was. Het voorhuis is vastgebouwd aan de kop van een rietgedekte 'hallenhuisboerderij met dwarsdeel'. Tegen het voorhuis staat een zogenaamde doorrijschuur waarin zich vijf paardenstallingen hebben bevonden. Vroeger bezat de achterkant van deze schuur hetzelfde type dubbele deuren (zogenaamde wagenpoort) als nu nog aan de voorkant is te zien – aangespannen wagens konden namelijk niet achteruitrijden. Reizigers konden via een tussendeur de gelagkamer betreden. In het voorhuis zijn nog de sporen van een schuifwand te zien die de gelagkamer in een café- en een vergaderdeel kon splitsen. Verder is er een fraaie hoekkast met geldla en houten spoelbak voor glazen, en een bierkelder met daarboven een ruime bedstee.



31) In de voormalige gelagkamer leunt een 19<sup>de</sup>-eeuwse hoekkast nog altijd tegen de bedstee waarop een schuifwand aansloot

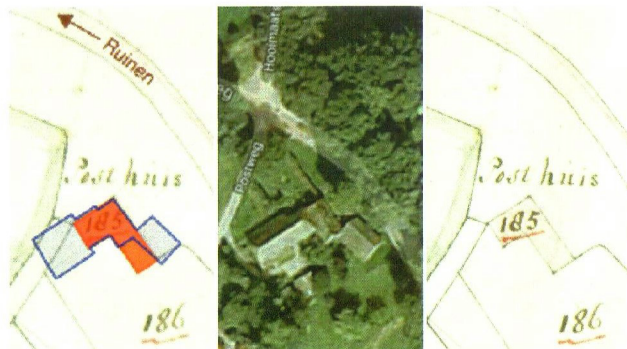
Een trap naar een piepklein deurtje geeft nog altijd toegang tot de zolder waar een gezamenlijke slaapruijnte voor de gasten was.



32) Het kleine deurtje naar de vroegere gastenslaapruijnte op de zolder. Linksboven bevindt zich een als plafondbalk hergebruikte molenwiek. Aan het rode balkje hingen ooit hammen te drogen

## Bouwhistorische bevindingen

Het huidige voorhuis van de Doorminne is een stuk korter dan het lange voorhuis van het posthuis op de kadastrale minuut van 1832.



33) Links zijn in blauw de contouren van de Doorminne – zie luchtfoto midden – geprojecteerd op het posthuis op de kadastrale minuut van 1832 (rechts)

Een latere kadastrale kaart uit 1882 – 1887 laat al het huidige voorhuis en de doorrijschuur zien maar nog niet het boerderijgedeelte, dat dan ook later die eeuw moet zijn gebouwd. De vroege machinale bakstenen waaruit het



voorgedeelte is opgetrokken, wijzen op nieuwbouw rond 1870 – 1880, maar de oude fundering werd aangehouden. Misschien was de reden voor deze *make over* de komst van de treinhalt in 1870, 150 meter verderop.



34) Het boerderijgedeelte vanaf de Postweg gezien. Links het pand waarin Tea Time is gevestigd

Ondanks de vernieuwing bevat het huidige complex wel degelijk restanten van de 17<sup>de</sup> eeuwse voorganger, met name in de kop van het boerderijgedeelte, tussen herberg en stalruimte. Van dit gedeelte bestaan de zuidgevel en de binnenmuren uit kleine geelrode 'appelbloesem' bakstenen. Ze werden op z'n Drents vermetseld met leem en dateren waarschijnlijk uit de eerste helft van de 17<sup>de</sup> eeuw. De kleur doet een herkomst vermoeden uit Friesland of de Kop van Overijssel. Ook in de muren en de fundering van het stalgedeelte en in de rookkanalen van het voorhuis zijn de steentjes te vinden, maar daar zijn ze overduidelijk hergebruikt. Verder bestaat een van de plafondbalken uit een afgeschreven molenwiek van een zeer oud type, mogelijk afkomstig van

de molen die op de Pijnackerkaart bij Echten is te zien. In de dakconstructie van het voorhuis zijn de eiken kappantanten van de 17<sup>de</sup> eeuwse voorganger hergebruikt. Zogenaamde geritste telmerken verraden hun ouderdom.



35) In de zuidgevel van de boerderijkop is het 17<sup>de</sup>- eeuwse metselwerk van de Nieuherberg zien

### Oorsprong Nieuherberg

Het gebruik van dure baksteen was destijds in Drenthe nog niet algemeen en vormt een van de aanwijzingen dat de Nieuherberg waarschijnlijk werd gebouwd in opdracht van Roelof van Echten. Nadat hij rond 1630 zowel de ontginning van het gebied ten zuidoosten van Oshaar als de 'Echter Groote Veenen' ter hand had genomen, verwachtte Roelof naar het schijnt een flinke toestroom van gezinnen naar Echten. Er vestigden zich ook inderdaad nieuw mensen in Echten en Oshaar.



Om die reden beijverde hij zich om kerkdiensten en een school in het dorp te realiseren en een nieuwe dorpskerk moet eveneens goed van pas zijn gekomen. Naast een horecagelegenheid was dat namelijk ook de plek waar het dorpsbestuur (de boermarkte) bijeen kwam en zaken konden worden geregeld zoals openbare verkopeningen en verpachtingen. In de herberg werden vermoedelijk ook rechtszittingen gehouden, aangezien Roelof in 1626 bijzondere bestuurlijke en juridische rechten had verworven. De wat latere benaming 'Schoutenhuis' lijkt er op te wijzen dat ook een schout (ofwel schulte) ten behoeve van zijn bestuurlijke en gerechtelijke taken en het handhaven van de openbare orde gebruik heeft gemaakt van het pand. De herberg bleef tot 1950 in handen van Roelofs nazaten.



36) Het enige, helaas omstreden, portret van Roelof van Echten

### Halte op postroute door Drenthe

Lang bleef onduidelijk of Echten al in 1665 een halteplaats was op de eerste postkoetsdienst tussen Groningen en Amersfoort. Het in Kampen opgestelde postkoetsreglement noemt tussen Hasselt en Groningen alleen Staphorst, De Wijk, Beilen en Assen. Vergelijking van trajecttarieven maakt duidelijk dat tussen De Wijk en Beilen een korte route moet zijn gereden, dus niet via

Meppel, zoals veel bronnen veronderstellen. Kon de postkoets tussen De Wijk en Beilen dan zonder halteplaatsen toe? Het antwoord volgt uit een postkoetsreglement uit 1794 dat alle haltes en trajecttijden opsomt. Daaruit blijkt – ruwweg – dat de koetsen met een 'wandelsnelheid' van 5 km/u over de zandwegen reden en gemiddeld om de twee uur stopten bij haltes die circa 10 km uit elkaar lagen. Echten en het nog bestaande Olde Posthuus te Anholt leveren de juiste tussenafstanden op. Daarmee ligt het voor de hand dat de Nieuherberg inderdaad al in 1665 een halteplaats was.

De postkoets was een vroege vorm van openbaar vervoer, meestal bestaande uit een vierspan en een rijtuig voor maximaal zes passagiers. Het woord postkoets is niet afgeleid van de brievenpost, maar van de 'posten' ofwel halteplaatsen die de koetsen volgens een strakke dienstregeling aandeden. Brieven en andere goederen werden alleen meegenomen als dat de welgestelde reizigers geen ongerief opleverde.

### Overstapplaats Echten

Nadat rond 1762, slechts 3,5 km westelijk van Echten, te Struikberg een herberg was gebouwd, stopte de postkoets een tijdlang niet in Echten, zo blijkt uit het reglement van 1794. Op de 'Over-IJsselse' kaart van 1797 is te zien dat westelijk van Echten een pad loopt dat de route wat afsnijdt. Mogelijk is het geen toeval dat alleen uit de jaren negentig van die eeuw bijverdiensten van de kastelein bewaard zijn gebleven! In 1808 keerden de kansen, mogelijk doordat in verband met goederencontroles in het kader van



het continentaal stelsel, het doorgaande verkeer tussen Groningen en Meppel zo veel mogelijk via Assen, Beilen, Hoozevee en vermoedelijk langs de Hoozeveense Vaart, Echten en Koekange moest reizen. De postkoets kon niet langer een stuk afsnijden en stopte weer in Echten. In 1809 blijkt er bovendien een nieuwe postroute tussen Zwartsluis en Coevorden bij Echten te stoppen, die eveneens vermeld wordt in 1837. De koets reed op zaterdagen vanuit Zwartsluis via Meppel naar Echten en terug, hetgeen aansloot op net zo'n koetspendel vanuit Coevorden via Hoozeveen. Zo kon je na aankomst per boot in Zwartsluis ook op zaterdag naar Echten reizen, daar de zondagsrust genieten en op maandag de postkoets naar Groningen nemen.



37) Rasmus Christiansen (1863-1940), Postkoets arriveert op Copenhagen Postgaard (detail)

### Paardenwissel?

De brink voor het posthuis bood voldoende ruimte voor de overstap. Toch is het, gezien het algemene beeld dat er bij elk posthuis paarden werden gewisseld, vreemd dat het pand niet groter was en

in 1832 zelfs nog geen doorrijshuur had. Er zou althans wel erg weinig horecaruimte overblijven wanneer er, naast voorzieningen voor reizigers met eigen paarden, permanent minimaal acht wisselpaarden in een deel van het pand werden gestald. Dit vroeg om nader onderzoek.



38) Op de kruising van de wegen (oranje) naar Ruinen, Zuidwolde en Koekange, bestond het gebied tussen posthuis en hakbos in 1832 uit brinkgrond

In oude reisverslagen heeft men het geregeld over het 'fraicheren' van paarden bij posthuizen. De dieren werden dan uitgespannen, gevoerd, gedrenkt en na een kwartier of langer weer ingespannen. Dit Franse 'fraicheren' ('verfrissen') lijkt later stevast te zijn geïnterpreteerd als het 'verversen' ofwel 'verwisselen' van de paarden. Postkoetsreglementen zeggen echter niets over het wisselen van paarden, op enkele plaatsen in Nederland na, waar dan ook wordt geëist dat ze op tijd klaar staan. Kijken we vervolgens naar het rustige reistempo en de grote afstanden die ook reizigers met eigen koets en paard(en) aflegden, dan lijkt er weinig reden om aan te nemen dat er bij elke posthuis voor de kostbare verzorging van vier wisselpaarden zou zijn gekozen.



Voor zover valt na te gaan werd er op het traject tussen Groningen en Zwolle via Echten, alleen te Beilen van koets en mogelijk paarden gewisseld.

### **Einde horecafunctie**

Trein en tram namen de rol van de postkoetsen over en herbergen werden verdrongen door de luxere hotels. Toen de familie Muller in 1918 de huur van het Posthuis van de familie Seubring overnam, exploiteerden ze het dan ook uitsluitend nog als boerderij met café – voortaan café Muller geheten. Kastelein Roelof Muller maakte zich mede sterk voor de verharding van de weg naar Oshaar. Deze verbetering zou ironisch genoeg het einde voor zijn eigen café betekenen. Op de verbeterde driesprong Oshaarseweg – Zuidwolderweg vestigde zich in 1928 namelijk W.W. Beima met een kruidenierswinkel én café – het huidige Boschzicht. De opheffing in 1934 van de treinhalte in Echten kostte Muller ook klandizie. Maar de doodsteek kwam waarschijnlijk toen niet ver van de driesprong ook paardenhandelaar en boer J.F. Santing zijn voordeel ging doen met het opkomende gemotoriseerde verkeer langs de nieuwe weg. Hij liet in 1936 een boerderij met een ruim café bouwen, dat uitgroeide tot de huidige 'gasterij de Molenhoeve'. Het zal dus geen toeval geweest zijn dat café Muller in 1938 voorgoed de deuren sloot.

### **Einde boerderijfunctie**

Het pand werd vervolgens verhuurd aan boerenfamilie Doldersum, die het een tijdje deelde met de familie Dooren. In 1950 heeft Hendrik Doldersum het van de familie Van Holthe tot Echten kunnen kopen en verkocht het in 1972

weer door. Sindsdien is het bewoond door de familie Schreuder. Willem Schreuder gebruikte de doorrijshuur als expositieruimte voor eigen en ook andermans kunstwerken en was een van de drijvende krachten achter de kunstroutes in en rond Echten. Het voormalige posthuis wordt nu bewoond door zijn zoon, die het samen met twee zussen erfde en er wat herstelwerk aan verricht.

Over het verleden liggen nog veel vragen open, toch is uit dit onderzoek naar voren gekomen dat de Doorminne in de kern een van de oudste gebouwen van Echten is, waarbij gemeente de Wolden nu 1632 als bouwjaar hanteert. Desondanks is het geen erkend monument. Wel behoort het tot het beschermd dorpsgezicht van Echten. Daarmee is dit markante pand, met zijn bijzondere geschiedenis, hopelijk veiliggesteld voor toekomstige generaties.

### **Voornaamste bronnen**

- Diverse historische kaarten, postkoetsreglementen, reisverslagen en een Drentse Almanak uit 1837.*
- Drents Archief, toegang 0614, archiefstukken 266, 353.*
- Kadastrale minuut- en verzamelplannen via RCE en HISGIS.*
- L. Huizing, J. Wattel, Hoogeveen, van Echten's Morgenland (1975).*
- J. Nanninga Uitterdijk, Postwagen van Groningen over Hasselt en Kampen naar Amersfoort (1883).*
- J. Klingers, Het paard op de Groninger Punt (2016).*
- E. Maaskamp, O.C. Howen, C.J.L. Portman, Nieuwe reiziger door het koninkrijk Holland (1809).*
- H.J. de Blécourt, L. Huizing, Dr. E.J. Offerhuis, Echten Achthonderd (1981).*
- Frits Nijstad (alias filosoofvanpannekoekstad) van wiens detailspeurwerk de bouwjaarschatting 1632 is afgeleid.*
- <http://dieluydenvanthoogeveene.nl/dgh/index.php?P=pages/ossehaar> .*
- J. de Haan e.a., Drenthe in de kaart gekeken (1976).*