

Het Reitdiep is zonder twijfel de meest opvallende waterloop in het Groninger landschap. De dijken, die als groene linten langs de rivier slingeren, zijn door het open karakter van het landschap al van verre zichtbaar. Het Reitdiep - deels rivier deels kanaal - vormde eeuwenlang de belangrijkste schakel tussen de stad Groningen en de Noordzee. Voor de handel en wandel van de stad was het Diep van levensbelang. De talloze koopvaardijsschepen die de vaak moeizame weg tussen het wad en de stad aflegden, zorgden voor een bonte stadse bedrijvigheid. Daarnaast was er een militair betekenis. Tijdens de belegering van de stad door Bommen Berend werden via het Reitdiep op grote schaal soldaten en munitie in de stad gebracht. Het Reitdiep heeft talloze veranderingen, verbeteringen en aanpassingen gekend. In de huidige tijd heeft de rivier de functie van levensader verloren. Slechts de waterrecreatie is het Reitdiep nog toebedeeld. Dit is het eerste deel van een serie die handelt over de geschiedenis en de betekenis van het Reitdiep.

Groeninghen historisch

HET REITDIEP (1)

Het Reitdiep is de gekanaliseerde verbinding tussen de stad Groningen en de Waddenzee. Tot in de vorige eeuw was het een waterloop die het Drentse water afkomstig van de Hunze, de Drentse Aa, het Peizerdiep en het Eelderdiep in zich verzamelde en naar de zee afvoerde. In de loop van de afgelopen eeuwen zijn de benedenlopen van deze rivieren langzaam vergraven tot het huidige Reitdiep. De rivier die het duidelijkst haar stempel op de geschiedenis van het Reitdiep heeft gedrukt is de Hunze. Hoewel het strikt genoemen niet geheel juist is,

zullen we volstaan met het noemen van de Hunze als de voorloper van het Reitdiep.

De geschiedenis van het Reitdiep hangt nauw samen met de ontwikkeling van de stad Groningen. De waterstaatkundige werken die de stad Groningen aan de Aa en de Hunze verrichtte vormden de aanzet tot het huidige Reitdiep. Groningen ontstond op het uiterste noordpunt van de zandrug die de Hondsrug genoemd wordt. Deze zandrug lag ingeklemd tussen de twee al genoemde rivieren: aan de westzijde stroomde de Drentse Aa aan de oostzijde de Hunze. Beide rivieren hebben een belangrijke rol gespeeld bij de ontwikkeling van de stad. Waar nu de A-kerk staat bevond zich vroeger de oever van de Drentse A. Namen als A-straat, A-kerkhof en Hooge en Laage der A herinneren rechtstreeks aan de plaats waar het riviertje ooit stroomde. In deze omgeving speelde zich de handel af en vertrokken de scheepjes naar zee. Al in de 13e eeuw werd er Hunzewater de stad ingeleid. Omstreeks 1400 werd de loop van de Hunze ingrijpend gewijzigd: vanaf Waterhuizen werd de rivier via het gegraven Schuittendiep de stad binnengeleid. Het peil in de grachten steeg daardoor met ca. anderhalve meter. Dat betekende schoon

water dat goed bruikbaar was voor de vele bierbrouwerijen die de stad toen kende. Via de Hunze kreeg de stad een rechtstreekse verbinding met de Drentse venen. In deze venen was in de dertiende eeuw de turfgraverij op gang gekomen. Het moge duidelijk zijn dat de stad Groningen door zijn strategische positie zeer geprofiteerd van de Aa en de Hunze.

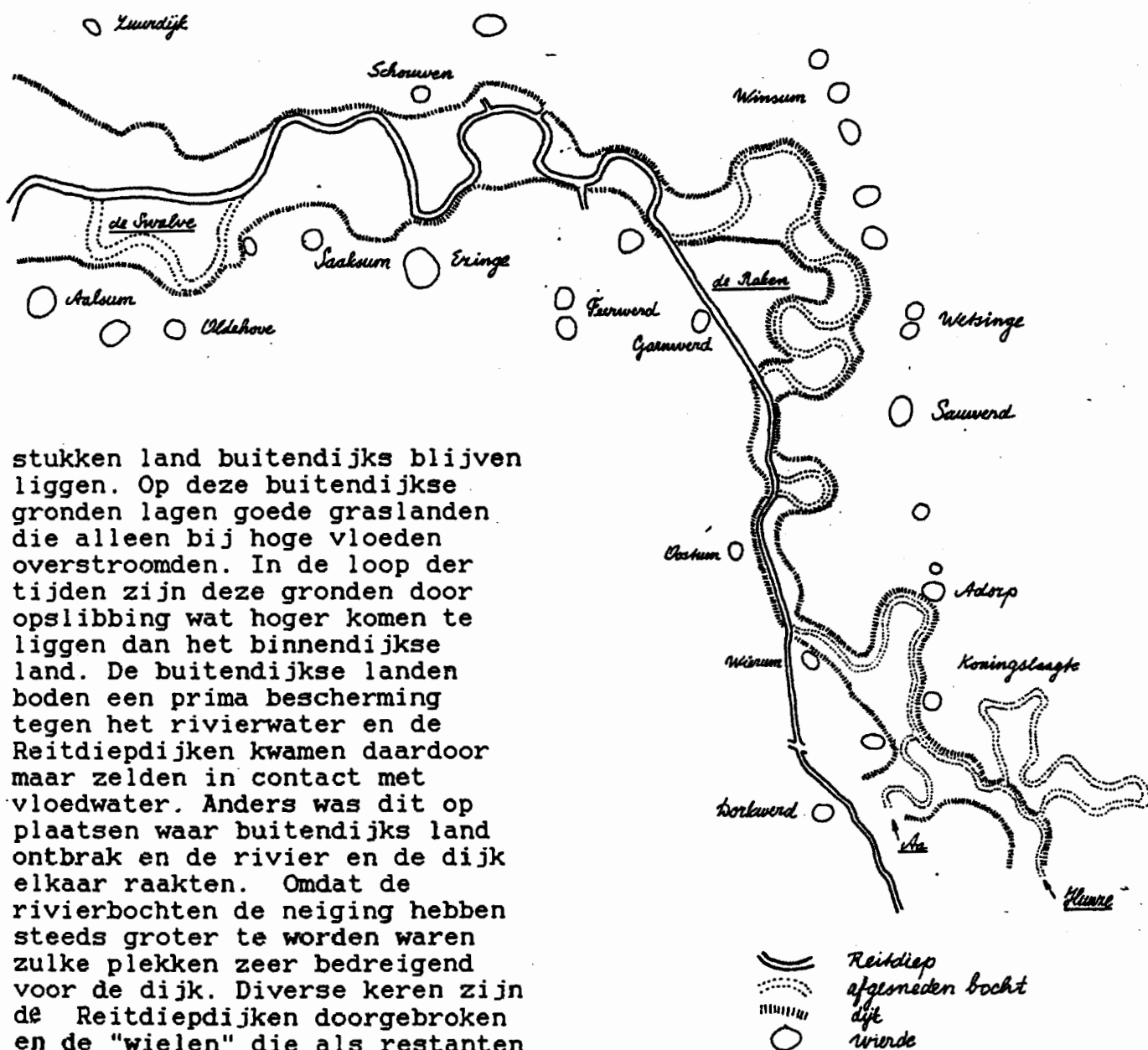
Vanaf de plek waar de Hondsrug onder de klei verdwijnt (even ten noorden van de stad Groningen) stroomden van oudsher de Hunze en de Aa samen verder. Deze verenigde rivier nam nog enkele Drentse stroompjes in zich op (o.a. het Eelderdiep en het Peizerdiep) en bereikte uiteindelijk via het Lauwerszee de Wadden. Door het geringe verval kronkelde de rivier zeer sterk. Al vanaf de dertiende eeuw heeft deze rivier belangrijke waterstaatkundige veranderingen ondergaan. Diverse ingrepen hebben de bochtige Hunze verandert in een bedijkt kanaal waarin nog een enkele natuurlijke loop is opgenomen. Op het kaartje zijn deze ingrepen schematisch weergegeven. Dit kanaal werd de afgelopen eeuwen met diverse namen aangeduid. Men vindt op oude kaarten namen als Hunze, Hunse, Oude Hunze, Groeningher Diep, Loopende Diep, Oude Diep, Reid Diep. Sedert anderhalve eeuw wordt vooral de benaming Reitdiep gebruikt. Erg origineel is deze benaming niet. Veel waterlopen die op zee afwateren worden in het kleiland met Reit of Riet aangeduid. Met Riet (*Phragmites communis*) heeft de benaming niets te maken.

De eerste bocht die afgesneden werd lag in de Koningslaagte. De Koningslaagte is een laag gelegen kleigebied even ten noorden van de stad. De voormalige bedding is er blijven liggen en is nog altijd goed herkenbaar

in het veld. Misschien is de afsnijding spontaan gebeurt op een moment dat de Noordzee zich opdrong. Rond 700 zijn er diverse inbraken geweest vanuit het noordwesten. Geschreven bronnen zijn over de afsnijding niet voorhanden. De eerste dijken zullen rond 1200 zijn verschenen. Al in 1332 werd een zijkanaal aangelegd. De zijkanaal zou nabij Harssens in de Paddepoel hebben gelegen. Het temmen van een getijdenrivier in een primitief bedijkt is een gedurfde prestatie. Het waren de kloosterlingen die hier het initiatief toe namen. In 1435 werd het water van de Hunze en de Aa - dat inmiddels in de stadsgrachten samenvloede - via een gemeenschappelijk kanaal de stad uitgeleid. Dit kanaal, dat langs Dorkwerd tot Wierum werd gegraven, vormt het letterlijk en figuurlijk het begin van het Reitdiep. Het bestaat nog steeds. Het kanaal bevatte delen van de natuurlijke loop van de Hunze en de Aa. Een aanwijzing hiertoe levert de vondst van een Vikingzwaard nabij Dorkwerd in het Reitdiep. In de tijd dat deze noorddeling te water raakte (900-1000) was er immers nog niet aan de Aa en de Hunze gegraven. Door de aanleg van dit kanaal werd de bocht langs Harssens en Adorp afgesneden. Het haventje van de Adorpers werd plotseling heel wat rustiger: er voeren geen zeeschepen meer voorbij.

De 17e eeuw, een periode van grote ondernemingen, liet ook het Reitdiep niet onberoerd. De rivier onderging een aantal ingrijpende veranderingen, waarbij een groot aantal lastige kronkels werd afgesneden. Meer en meer kreeg de oude Hunze de vorm van het huidige Reitdiep.

Op de figuur is te zien dat de oorspronkelijke loop van het Reitdiep heen en weer slingerde tussen beide dijken. Door deze aanpak waren tamelijk grote



stukken land buitendijks blijven liggen. Op deze buitendijkse gronden lagen goede graslanden die alleen bij hoge vloed overstromden. In de loop der tijden zijn deze gronden door opslibbing wat hoger komen te liggen dan het binnendijkse land. De buitendijkse landen boden een prima bescherming tegen het rivierwater en de Reitdiepdijken kwamen daardoor maar zelden in contact met vloedwater. Anders was dit op plaatsen waar buitendijks land ontbrak en de rivier en de dijk elkaar raakten. Omdat de rivierbochten de neiging hebben steeds groter te worden waren zulke plekken zeer bedreigend voor de dijk. Diverse keren zijn de Reitdiepdijken doorgebroken en de "wielen" die als restanten van zo'n doorbraak zijn blijven liggen vindt men da steevast op plaatsen waar de rivierloop de dijk naderde. Men vatte het plan op om de gevaarlijkste bochten in het Reitdiep af te snijden. Allereerst werd de Swalvebocht afgesneden. De Swalve was een scherpe bocht in de rivier ter hoogte van Oldehove. Tijdens noordwesterstormen schuurde het sterk opstuwende water de buitenbocht van de Swalve voortdurend uit zodat de dijk bedreigd werd. Uit voorzorg was de dijk al een aantal malen naar het zuiden toe uitgelegd of "geschoord". Men spreekt van een schoordijk. Naar verloop van tijd was verder "schoren" nauwelijks meer mogelijk en werd

Oldehove en daarmee het hele Humsterland met overstromingen bedreigd. Nabij de schoordijk was de Swalve zo diep geworden dat zelfs het slaan van paalwerk niet meer lukte. De Humsterlanders bedachten het plan om de Swalvebocht eenvoudigweg te doorsnijden en zij bestookten de Staten van Groningen met dit voornemen. Het plan was echter geheel niet naar de zin van de Zuurdijksters die bij de doorsnijding van de Swalve immers een groot deel van hun buitendijkse landen zouden verliezen (zie kaartje). Ook de Stadgroningers voelden niet voor dit plan, ze waren veel meer geïnteresseerd

in een afsnijding van de Raken nabij Garnwerd, waardoor de scheepvaartroute naar de stad aanmerkelijk zou worden verkort. Men kan zich voorstellen dat er in de Staten van Groningen een ingewikkeld politiek spel werd gespeeld, dat na jaren vertraging uiteindelijk leidde tot de doorgraving van de Swalve (1624). Doordat de doorgraving geheel in buitendijkse land plaats vond, was er geen nieuwe dijk aanleg nodig. Het eilandje Kampen dat tijdens het graafwerk ontstond, werd toegedeeld aan Oldehove. Na de doorgraving werd de Swalvebocht in het midden afgedamd zodat door de getidewerking water in beide delen van de afgesneden arm kon blijven binnenstromen. Dat was een uitgekiende ingreep waardoor de Swalvebedding langzaam opslibde en uiteindelijk aan de uiterdijkse landen kon worden toegevoegd. Deze wijze van afdammen verklaart dat we heden-
tendage weinig meer kunnen terugvinden van de oude Swalve-

bedding. Als we bij Oldehove de twee wegen aflopen die de Reitdiepdijk in noordelijke richting doorsnijden, bemerken we in beide gevallen een lichte glooing in de weg. Met enige moeite zien we in het akkerland nog de afdruk van de ooit zo dreigende rivier. De boerderijplaatsen Grote Kampen en Nieuwe Kampen, die de bestemming vormen van beide uiterdijkse wegen, zijn ontstaan op de noordelijke oeverwallen van de voormalige Swalve. Ze moeten destijds aan de Zuurdijksters behoort hebben. Deze boerderijplaatsen hebben een lange geschiedenis. Op 17e eeuwse kaarten zijn ze al aangegeven. De boerderijen zijn op buitendijks land gebouwd en waren aanvankelijk slechts door een ringdijkje omgeven. Dit buitendijkse land had het karakter van een kwelder.

(wordt vervolgd)

Ben H.C. Westerink



