

In de eerste aflevering hebben we gezien dat het Reitdiep van oudsher het water van een aantal Noord-Drentse rivieren afvoerde. De bemoeienissen van de mens met deze rivier begonnen al in de middeleeuwen. De eerste bocht die werd afgesneden was de Konings-

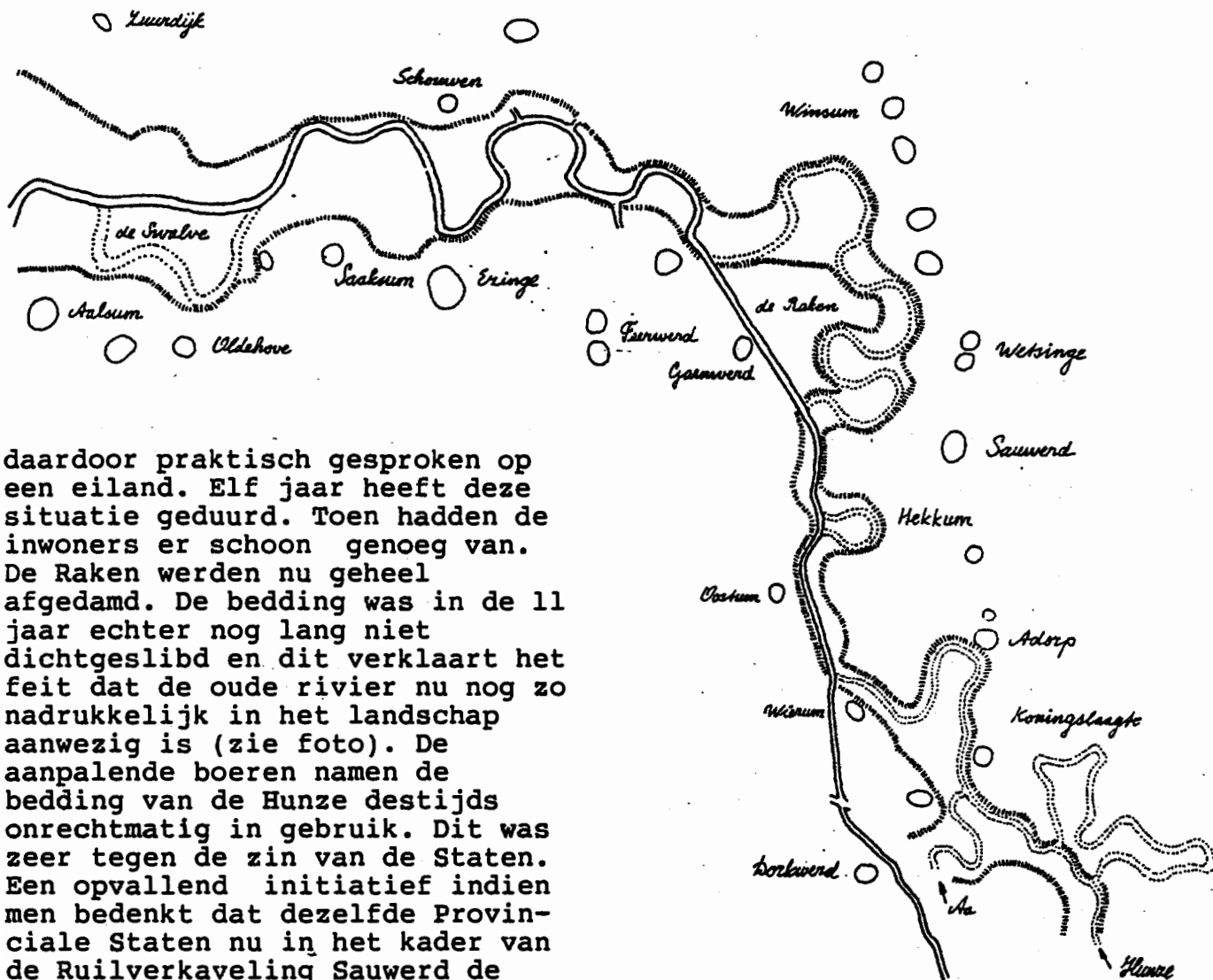
laagte. In de 15e eeuw volgde een ingrijpende verandering : het Reitdiep werd vanuit de stad gekanaliseerd door het graven van een waterloop via Dorkwerd naar Wierum. In de 17e eeuw werd de Swalvebocht bij Oldenhove afgesneden.

Groeninghen historisch

Het Reitdiep 2

Waterstaatkundig veel gecompliceerder was de doorgraving van de Raken nabij Garnwerd (zie figuur). Door deze doorgraving werden in één keer een groot aantal bochten afgesneden. In dit geval moesten ook nieuwe dijken worden aangelegd. De dijken werden opgeworpen van de klei die bij het uitgraven van het nieuwe kanaal vrij kwam. Vervolgens moest de Wetsingermaar, die bij Groot Wetsinge in het Reitdiep afwaterde, noodgedwongen in zuidelijke richting verlegd worden. De afsnijding vond plaats in 1629 en verliep naar wens, hoewel het budget ruim werd overschreden. De dijken uit 1629 springen heden ten dage nog duidelijk in het oog. Ze zijn rechter en hoger dan elders. Doordat ze geen buitendijks land insluiten is de dijk nogal gevoelig voor afslag. Door de toegenomen pleziervaart wordt de

dijk plaatelijk zwaar ondermijnd. De doorsnijding van de Raken sneed een zeer groot aantal bochten af. Het verhaal ging dat schippers tijdens het passeren van al deze bochten zo dikwijls de toren van Garnwerd aan de horizon zagen opdoemen, dat ze op slag besloten in het vervolg minder te drinken. Evenals bij de doorsnijding van de Swalve waren ook hier weer bepaalde bewoners de dupe. De inwoners van de Hoek, de streek gelegen tussen Garnwerd en de oude Reitdiepmeanders, werden letterlijk van het Westerkwartier afgesneden. Bovendien bleven de voormalige beddingen in open verbinding staan met de rivier. Evenals bij de Swalve was gelukt, wilde men op deze wijze de afgesneden bedding geheel doen opslibben. Er werd een dam in de rivier gelegd ter hoogte van Groot Wetsinge. De inwoners van de Hoek woonden



daardoor praktisch gesproken op een eiland. Elf jaar heeft deze situatie geduurd. Toen hadden de inwoners er schoon genoeg van. De Raken werden nu geheel afgedamd. De bedding was in de 11 jaar echter nog lang niet dichtgeslibd en dit verklaart het feit dat de oude rivier nu nog zo nadrukkelijk in het landschap aanwezig is (zie foto). De aanpalende boeren namen de bedding van de Hunze destijds onrechtmatig in gebruik. Dit was zeer tegen de zin van de Staten. Een opvallend initiatief indien men bedenkt dat dezelfde Provinciale Staten nu in het kader van de Ruilverkaveling Sauwerd de beddingen van de boeren probeert terug te kopen omdat ze als reservaat zijn aangewezen !

De inwoners van de Hoek waren weliswaar binnen de invloedssfeer van Hunsingo terecht gekomen, maar men bleef georiënteerd op het Westerkwartier. De oude Hunze vormde eeuwenlang een fikse taalbarrière gevormd. De bewoners van de Hoek spraken (en spreken ?) nog altijd Westerkwartiers. Men kerkte in Garnwerd. Pas in Napoleontische tijd (1810) werd de Hoek toebedeeld aan Hunsingo en ging het gebied deel uitmaken van de gemeente Winsum. De bewoners bleven aandringen op

een vaste verbinding met Garnwerd. Pas in 1930 werd deze wen vervuld : de Hoek werd met een brug met Garnwerd verbonden.

Toen in 1661 het Adorper Rak nabij Hekum werd afgesneden was de kanalisering van de oude Hunz een feit. Plannen om de resterende bochten af te snijden werden wel gemaakt maar niet uitgevoerd. De afsnijdingen van het Reitdiep hebben veel geld gekost. Zij werden betaald uit speciale fondsen die door de Provincie uit de "cassa der kloostergoederen" werden vrijgemaakt. De stad Groningen

had grote verwachtingen van de kanalisering van het Reitdiep. Aanvankelijk heeft het vernieuwde Reitdiep ook wel enige welvaart gebracht. De grote schepen van de West-Indische Compagnie konden nu immers veel sneller de stad bereiken. Maar al spoedig ging de Compagnie failliet en uiteindelijk zijn de hoge verwachtingen maar gedeeltelijk bewaarheid.

De afsnijdingen van het Reitdiep had voor de stad ook nadelige gevolgen. Het Reitdiep stond immers in open verbinding met zee waardoor het een fikse eb- en vloedbeweging vertoonde. Door de kanalisering konden niet alleen de schepen maar konden ook de getijden de stad sneller bereiken. De oude middeleeuwse dijken tussen de stad en Wierumerschouw kregen het zwaarder te verduren dan ooit. Dit gegraven kanaal kende geen uiterdijks land, zodat de vloed rechtstreeks de dijken bereikte. Ten noorden en ten zuiden van Dorkwerd is de Reitdiepdijk daardoor vele malen ondermijnd, doorgebroken, hersteld en opgehoogd. De aanpalende boeren waren beurtelings verplicht om voor materiaal te zorgen. In het grasland, juist naast de Reitdiepdijk, ziet men nu nog op vele plaatsen laagten. Het zijn de restanten

van de kleidobben waar het materiaal gedolven werd voor dijkherstel. Oostelijk van de Hoge Weg die vanuit Groningen naar Dorkwerd loopt zijn de kleidobben nog duidelijk als lager gelegen weilanden, waarneembaar. Het zijn nu drassige plekken waar zich weidevogels ophouden.

Nog in 1825 brak de Reitdiepdijk op diverse plaatsen door. Bij Wierum werden enkele huizen geheel weggespoeld en tot diep in het Westerkwartier stonden de polders blank. Bij dijkdoorbraken ontstonden soms kolksgaten, die zeer diep konden worden. Bij dijkherstel werd de vernieuwde dijk om het kolksgat gelegd. Op een aantal plaatsen zijn deze kolken of wielen nog aanwezig (b.v. tussen Ezinge en Oldehove; ten noorden van Dorkwerd). Oude benamingen langs de rivier wijzen op doorbraken: Diekgat en Barnegaten.

Om de getijdewerking enigszins de baas te kunnen, werden er in de stad eb- en vloedkaden aangelegd (het Hooge der Aa en het Laage der Aa). De bestratte kaden langs het Reitdiep liepen hellend op. De Grote Spilsluizen (tussen de Ebbinge- en Boteringebrug) en de Kleine Spilsluizen in de Aa bij de Kranebrug keerden



het buitenwater. Onder normale omstandigheden was het verschil tussen eb en vloed 1.25 m. Maar bij springvloed liep het verschil op tot 1.90 m. Bij stormvloed, als het water meer dan twee meter opgejaagd werd, moesten de stadgers dikwijls rennen om de voeten droog te houden. Om de stad tegen overstromingen te beschermen en om de Reitdiepdijken te ontlasten werden op zulke momenten de beide Spilsluizen geopend en stroomde het brakke water westwaards richting Drentse Aa en oostwaards naar het Zuidlaardermeer. Voor het achterland had dit uiteraard onplezierige gevolgen. Zo stroomde het brakke water regelmatig over de hooilanden in de Onnerpolder (de invloed van het zoute water was merkbaar tot bij Foxhol). De hooiopbrengst van de Onnenaren werd er nadelig door beïnvloed. Via de Biks (een brede geul die nog altijd in de Onnerpolder te vinden is) kwam het brakke water zelfs tot nabij Onnen. Pas toen het Reitdiep bij Zoutkamp werd afgedamd, waardoor de eb- en vloedbeweging verdween, durfden de Onnenaren een haventje te graven dat hun dorp verbond met de Hunze.

Via het Reitdiep stond in de stad Groningen in direkte verbinding met de Noorderhaven. De Noorderhaven was jarenlang de zeehaven van Groningen. Het was toen een van de levendigste en bedrijvigste gedeelten van de stad. Een typische ouderwetse zeehaven. Het was een imposant gezicht als de houten schepen, voorzien van masten, ra's en volle tuigage, aan- of afvoeren. Dit gebeurde met hulp van sjouwerlieden, die zingend via een lang kabeltouw de schepen op sleeptouw namen. De mannen van Garnwerd stonden bekend als sjouwerlieden. Er voeren Engelse schepen binnen met steenkool, Denen, Noren en Zweden met hout en koren, soms een Italiaan met zuidvruchten. Het belangrijkste uitvoerartikel was haver, bestemd voor de paarden in de beruchte Engelse kolenmijnen. In de Noorderhaven liepen zeeschepen van stapel. Tijdens de Krimoorlog waren er op een bepaald moment zelfs 25 schepen tegelijkertijd in aanbouw. Men vond er pomp-, blok- en zeilmakerijen. Talrijk waren de pakhuizen die vooral granen opsloegen. En natuurlijk waren er talloze zeemanskroegen waarin een bonte menigte zeelieden, sjouwers en



handelaren verkeerden en waar net geluid van de harmonica weerklonk. Ook op de kaden was het een leven van jewelste. Ambachtslieden als kuipers, blok- en zeilmakers verrichtten hun werkzaamheden nog veelal op straat. Het laden en lossen gebeurde met de hand. De Noorderhaven en de omliggende straten was een typische zeemansbuurt. Er overwinterden schippers, sjouwers en ander scheepvolk. Van deze bedrijvigheid is nu weinig meer te merken, maar iets van de oude sfeer heeft de haven bewaard.

In het begin van de 19e eeuw begon het Reitdiep dicht te slibben. Omstreeks 1850 voldeed het Diep niet meer aan de eisen die de moderne scheepvaart stelde. Slechts met grote omzichtigheid en met niet te veel ballast kon het Diep nog bevaren worden. Op diverse plaatsen ontstonden ondiepten, die de scheepvaart uiteraard zeer bemoeilijkten. Beruchte ondiepten waren er bij Kostverloren in de Donghorn en bij Platvoet in Dorkwerd. Op de grotere schepen voeren Reitdieploodsen mee, die de ondiepten goed kenden. Alleen als alles meezat kon een schip, als het even voor hoogwater Groningen verliet, bij eb bij Zoutkamp de Lauwerszee bereiken.

In 1842 vaart de eerste stoomboot langs het Reitdiep naar Groningen. In 1850 wordt er nog éénmaal een bocht afgesneden: de Donghorn. Plannen om bochten bij Aduarderzijl en Schaphalsterzijl af te snijden zijn niet meer uitgevoerd. Er wordt nog een poging gedaan om een lijndienst Groningen-Londen te openen. Maar bij de eerste vaart vergaat de stoomboot ter hoogte van Scheveningen. Tot een tweede poging is het niet meer gekomen. De situatie van het Reitdiep wordt steeds slechter. De zeilvaart met houten schepen ging hard achteruit en de moderne ijzeren schepen waren te groot om de stad

te kunnen bereiken. In 1856 doet de "Elisabeth Helena" er liefst 34 dagen over om de zee te bereiken. In datzelfde jaar nemen de Staten het besluit om het Reitdiep bij Zoutkamp af te sluiten en het Eemskanaal te laten graven. Geen nieuw plan overigens, al in 1601 was al eerder zo'n besluit genomen. Als deze plannen worden uitgevoerd is het afgelopen met de bedrijvigheid in de Noorderhaven. De zeevaart verdween er zo goed als geheel en verplaatste zich naar de monding van het nieuw gegraven Eemskanaal: de Oosterhaven. Van het Eemskanaal had men grote verwachtingen, de voorzitter van de Staten beloofde dat Groningen een tweede Hamburg zou worden. Maar de geschiedenis herhaalde zich, ook dit nieuwe kanaal heeft de verwachtingen niet waargemaakt. Het graafwerk viel erg tegen doordat de slappe veenachtige bodem veel parten speelde. Men deed er liefst acht jaar over (1870-1876) om het karwei te klaren. De betekenis voor de scheepvaart van het Eemskanaal bleek beperkt; wel is het belangrijk voor de afwatering van Drentse water. Met het graven van het Eemskanaal was de Hunze nu geheel ontluisterd. De eb- en vloedbeweging was verdwenen en het Drentse Hunzewater vloede voortaan oostwaards af via het Eemskanaal. In 1936 passeerden nog 5300 schepen het Reitdiep, na het graven van het Van Starckenborghkanaal werd dit getal snel minder; in 1973 hebben nog 200 schepen het Diep gepasseerd. Vanaf 1965 begint de recreatievaart toe te nemen. In 1973 passeerden 1100 pleziervaartuigen het Reitdiep, in 1982 was dit getal opgelopen tot 5400.

Tot zover een overzicht van de geschiedenis van het Reitdiep. In de volgende twee afleveringen maken we een tocht langs het Diep en gaan we op zoek naar historische en natuurlijke waarden.

Ben H.C. Westerink