

Er is in deze Provincie geen klagte algemeener en geen gegronder dan die over te weinig water voor de Scheepvaart

## Het verbindingskanaal

Corien Ligtenberg

en te veel voor de Landbouw.' (1)

In de eerste helft van de negentiende eeuw concentreerden

de scheepvaart en de waterhuishouding in de provincie

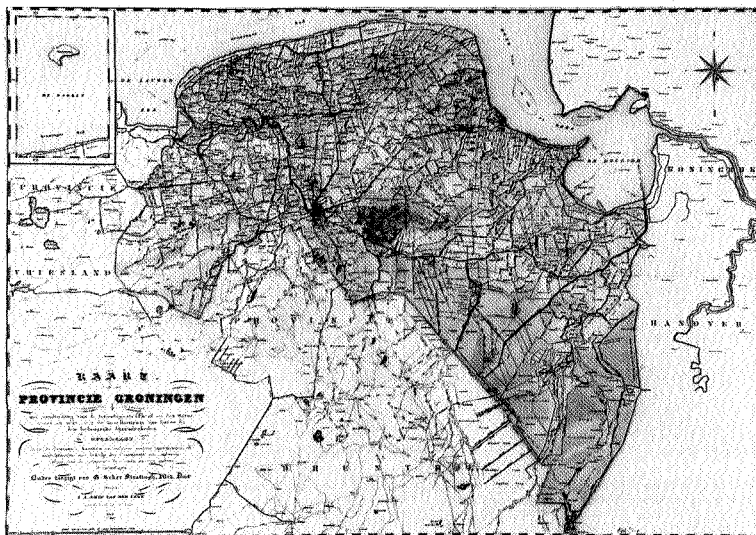
Groningen zich op het Reitdiep. Deze rivier vormde

de verbinding van de stad Groningen met open zee en maakte het mogelijk om handel met België, Engeland, Duitsland en Scandinavië te drijven.

Het Reitdiep speelde bovendien een belangrijke rol bij de afwatering van een groot deel van de provincie Groningen en Noord-Drente. De scheepvaart, die de rivier in het begin van de negentiende eeuw intensiever ging gebruiken, vroeg om een diepe kanaalbodem en hoge waterstanden. Dit was nodig om de zeeschepen een ongehinderde doorgang te garanderen. De landbouw verkoos, om een adequate afwatering te waarborgen, juist een laag waterpeil. Een oplossing voor deze tegenstrijdige belangen kwam pas in de tweede helft van de negentiende eeuw met de uitvoering van het 'plan voor verbetering van de waterwegen in de provincie Groningen'.

### Transport

Het belang van een goed waterwegenstelsel moet — juist in de negentiende eeuw — niet worden onderschat. Tot ver in de negentiende eeuw nam het transport over water een veel grotere plaats in dan vervoer over de weg of per spoor. Dit gold niet alleen het goederentransport maar ook het personenvervoer. Transport over water was goedkoper dan transport over land. Het slechte en beperkte wegenstelsel was niet berekend op intensief goederenvervoer. De stad Groningen was van oudsher een floreerende handelsstad met een traditie in de overzeese hout- en graanhandel en een bloeiende turfhandel. Zeeschepen bereikten de stad via het Reitdiep. De open verbinding met zee maakte



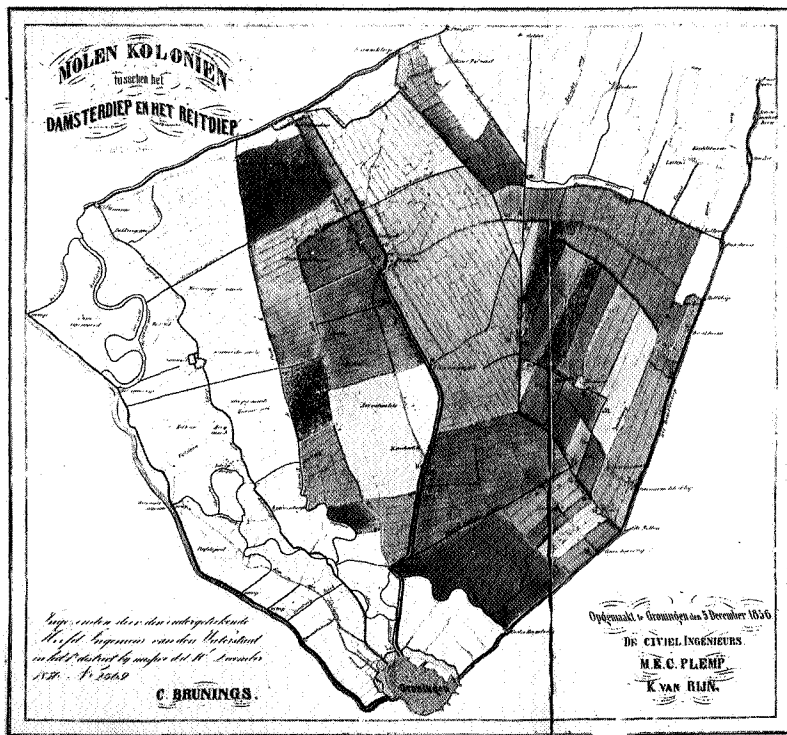
Op deze kaart uit 1837 is de loop te zien van respectievelijk het Reitdiep vanaf de stad Groningen tot aan de Lauwerszee en het Damsterdiep vanaf de stad tot aan de monding van de Eems

deze rivier onderhevig aan eb en vloed. De tweemaal daags werkerende vloed bracht veel slib met zich mee, dat zich gaandeweg op de bodem van het Reitdiep afzette. De provinciale overheid troostte zich veel moeite om deze verzanding onder controle houden. Ondanks alle inspanningen werd de rivier in de loop van de negentiende eeuw voor de scheepvaart steeds minder geschikt en lieten zeeschepen als gevolg daarvan de stad links liggen. Het belang dat de scheepsbouw had bij de verbetering van het stelsel van waterwegen behoefte geen uitgebreid betoog. Op de buitenwerven in de provincie werden zeeschepen gebouwd, die vervolgens onopgetuigd via het

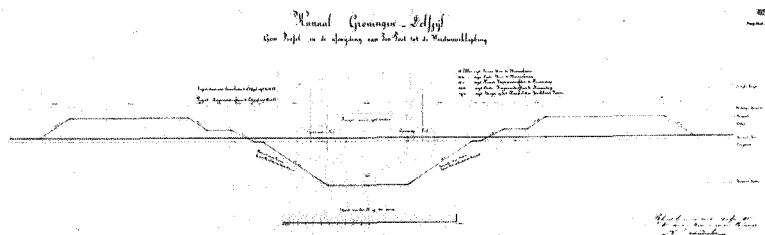
Winschoterdiep naar de stad werden gejaagd. Ze konden via de bestaande waterwegen amper de stad en vandaar open zee bereiken.

### Waterhuishouding

Van oudsher waterde het grootste deel van de provincie Groningen en Noord-Drente op het Reitdiep af. Deze rivier vormde de gemeenschappelijke benedenloop van de Drentse A en de Hunze. Het water van de Hunze bereikte de stad via het Winschoterdiep, het water van de A via het Hoornsediep. Vandaar stroomde het door de stadsgracht via de Grote en Kleine Spilsluizen



In de provincie Groningen werd in de loop van de achttiende en negentiende eeuw een groot aantal molenkolonies opgericht in verband met de toenemende behoefte aan lage waterstanden



Ontwerp van een profiel van het verbeterde Damsterdiep uit 1852. Zoals te zien was het kanaal berekend op de vaart met fregatten, 'groot 400 lasten'. Twee Groninger koffen konden elkaar ruim passeren

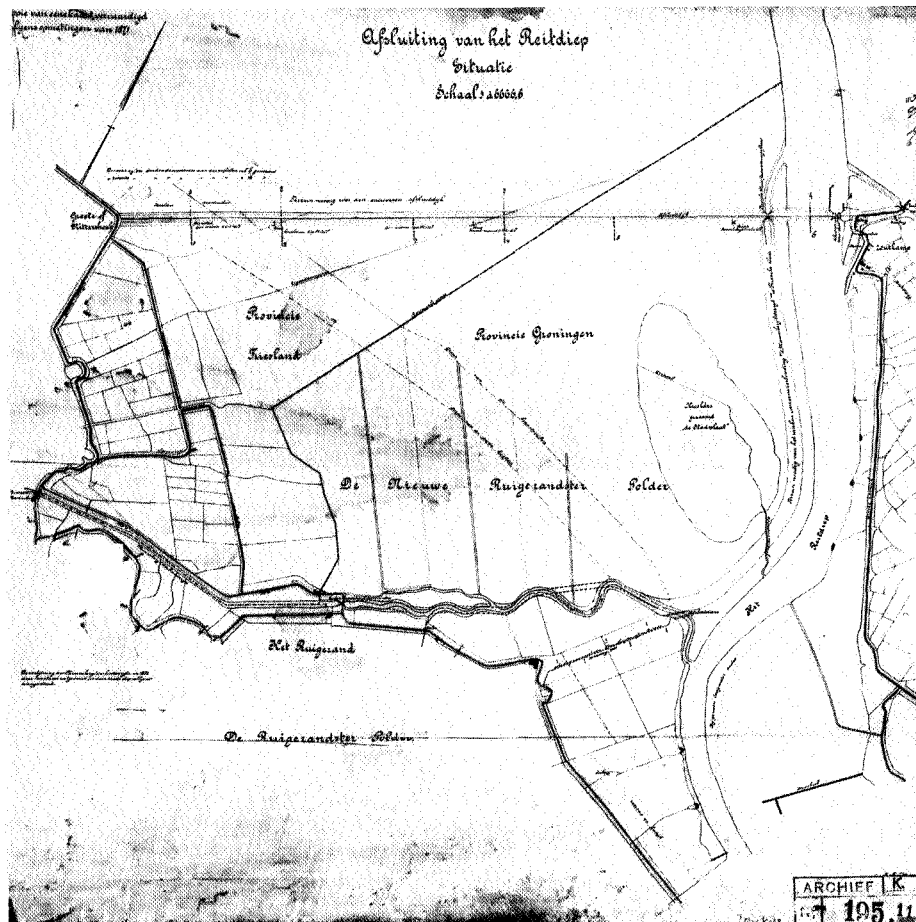
(1673) in het Reitdiep. Het Reitdiep liep vanaf de stad naar Zoutkamp waar het bij het Friesche Gat — bijgenaamd 'het Kwade Wijf' — de Lauwerszee instroomde.

Vanaf het begin van de zeventiende eeuw vond ontginning van de veengronden in het zuiden en zuidoosten van de provincie Groningen plaats. Dit had grote gevolgen voor de waterhuishouding in de provincie. Het veen had de eigenschap water vast te houden maar die bufferwerking ging verloren naarmate het aantal ontginningen toenam. Tal van vaarten werden gegraven om het vrijkomende water af te voeren. Die vaarten waterden af op het Winschoterdiep dat op zijn beurt op het Reitdiep uitkwam. De waterstand werd hoger en dat terwijl de landbouw, die in het begin van de negentiende eeuw steeds intensiever en moderner werd, om een lager afwateringspeil vroeg (afb. 2). De grote watertoevoer kon bovendien niet voorkomen dat de bodem van het Reitdiep door de verzanding steeds hoger kwam te liggen. Deze ontwikkelingen maakten de rivier als afwateringskanaal voor de landbouw steeds minder geschikt.

#### Thorbecke

Al vanaf de jaren dertig van de negentiende eeuw maakten zowel de provincie als de gemeente Groningen diverse plannen om de waterwegen in de provincie te verbeteren en uit te breiden. Pas toen de rijksoverheid — in de persoon van J. R. Thorbecke, minister van Binnenlandse Zaken — in de jaren vijftig van de negentiende eeuw het belang van een deugdelijk waterwegenstelsel onderkende, kwam de verbetering van de waterwegen in de provincie Groningen op gang. In 1852 gaf Thorbecke de hoofdingenieur van Waterstaat opdracht tot 'het maken van ontwerpen van verbetering der Kanalen van scheepvaart in de provincie Groningen.' (2) Hoofdpunten waren de aanleg van een kanaal van Groningen naar Delfzijl, middels verruiming en verbetering van het Damsterdiep, en de aanleg van een verbindingskanaal tussen het Reitdiep en het Damsterdiep, 'zoo na mogelijk aan de stad Groningen.' 'Het Verbindingskanaal moet geschikt zijn tot doortolating van de grootste schepen, die door het verruimde Damsterdiep zullen kunnen varen, wel te verstaan, na geheel of gedeeltelijk gelost te hebben.' (3) (afb. 3). Het was de bedoeling dat de schepen door het Verbindingskanaal het Reitdiep, en via het Damsterdiep Delfzijl konden bereiken. Bovendien vormde het Verbindingskanaal de schakel tussen het kanaal van Groningen naar Delfzijl en de stadshavens.

Het verbeteringsplan was primair gericht op de verbetering van het verkeersnet voor de scheepvaart in de provincie Groningen en hield niet of nauwelijks rekening met de oplossing van genoemde problemen op het gebied van de water-



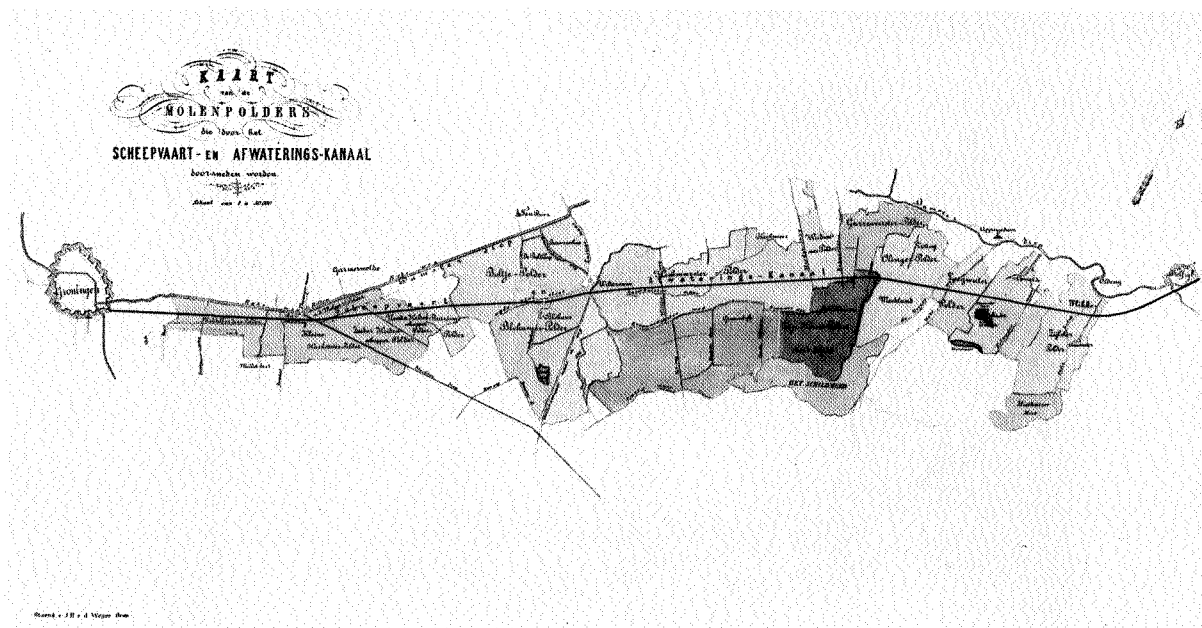
Het Reitdiep werd bij Zoutkamp met een zeesluis van de Lauwerszee afgesloten. 'Het leggen van een sluis bij Zoutkamp sluit vanzelf in zich, dat er een dijk zal moeten gelegd worden vanaf den Ruigelandsterpolderdijk tot aan het Reitdiep.' (8) Een prettige bijkomstigheid van deze indijking was dat de provincie zo grond aan zou winnen. Dit wordt op de kaart aangeduid als 'De Nieuwe Ruigelandster Polder'

huishouding. Pas in 1856 werden daartoe maatregelen getroffen toen Gedeputeerde Staten van Groningen de planvorming rond de verbetering van het waterwegenstelsel in de provincie ter hand namen. Een nieuw element was het voornemen van Gedeputeerde Staten het Reitdiep af te sluiten. Het idee om het Reitdiep af te sluiten werd pas in 1855 opgevat; nog in 1854 had de hoofdingenieur van de Waterstaat gesuggereerd om deze waterweg te verbeteren en zo voor de vaart met grote zeeschepen geschikt te maken.

#### Afsluiting Reitdiep

Vanaf het begin van de negentiende eeuw had de provincie meermalen overwogen om het Reitdiep af te sluiten. Om uiteenlopende redenen werd keer op keer van dit voornemen afgezien. In 1855 kwam het idee om het Reitdiep af te sluiten opnieuw aan de orde. Niet alleen de verzanding van de rivier gaf daartoe aanleiding; ook speelde mee dat de dijk langs het Reitdiep in slechte staat verkeerde. Deze moest worden verbeterd, wilde hij een goede bescherming

blijven bieden tegen de tweemaal daags weerkerende vloed. Na afsluiting zou de rivier niet meer aan de getijden blootstaan zodat ook de hoge dijk overbodig zou worden. Er was nog een ander argument voor de afsluiting. De telkens weerkerende vermenging van zout en zoet water, die een gevolg was van de getijdebeweging van het Reitdiep, had een kwalijke invloed op de kwaliteit van het water. Veel mensen gebruikten dit water voor consumptie en het brakke water was niet alleen smerig maar ook ongezond. De provincie was van plan om het Reitdiep bij



De aanleg van het Eemskanaal 'verstoort' de waterhuishouding van Noordoost-Groningen. Tegelijk met het ontwerp voor dit kanaal worden dan ook plannen gemaakt om de diverse molenpolders onder te brengen in twee nieuwe waterschappen, nl. Fivelingo en Duurswold

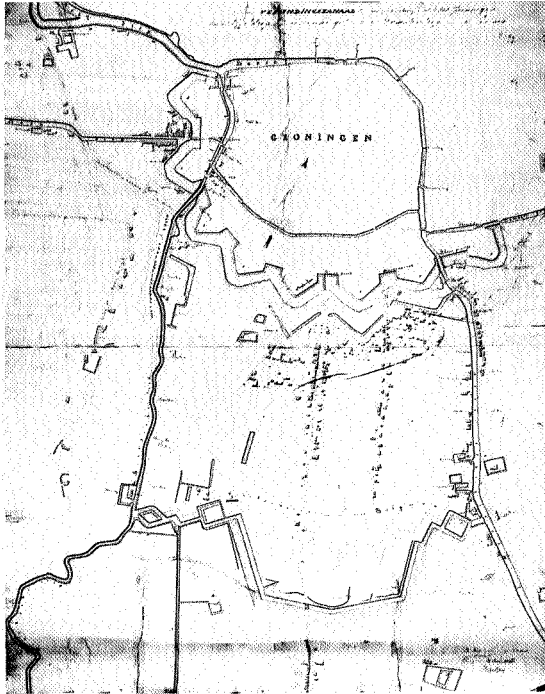
Wetsing af te sluiten met een schutsluis, en bij Zoutkamp met een zeesluis. (afb. 4) Na afsluiting zou het Reitdiep hoofdzakelijk als afwateringskanaal voor de waterschappen Hunsingo en Westerkwartier gaan functioneren; het kanaal van Groningen naar Delfzijl werd de nieuwe zeescheepvaartroute. Bovendien zouden op dit kanaal Noord-Drente en de Groningse Veenkoloniën afwateren. De scheepvaart zou indirect ook baat bij de verbeterde waterhuishouding hebben, omdat de opslibbing waarmee het Reitdiep zozeer te kampen had, bij het nieuwe kanaal niet op zou treden. Immers als men de waterboezem van het 'groot scheepvaartkanaal, die bij raming meer dan 700 bunders groot is, . . . laat uitstroomen door de haven van Delfzijl, zal deze tegen opslibbing zijn verzekerd en dat de Eems die voor Delfzijl 5 ellen diepte heeft wel niet zal verondiepen, daaraan zal wel niet worden getwijfeld.' (4) De Eems was dieper dan het Friesche Gat, had een grotere watertoevoer en was bovendien aan een sterke stroming onderhevig. Met de afsluiting van het Reitdiep zou het 'Kwade Wijf' het zwijgen worden opgelegd. De eventuele afsluiting van het Reitdiep riep

vragen op bij het Groninger gemeentebestuur. Het was bang dat door de afsluiting het water in de stadsgracht tot stilstand zou komen en daarvoor nog meer zou vervuilen. Maar na overleg met de gezondheidscommissie was het gemeentebestuur op dit punt gerustgesteld. Toch ging het pas in 1868 met de afsluiting van het Reitdiep akkoord. Een reden hiervoor was dat het gemeentebestuur niet geloofde dat het verbeterde Damsterdiep de functies van het Reitdiep zou kunnen overnemen. Pas toen Provinciale Staten in 1865 hadden besloten om een nieuw kanaal van Groningen naar Delfzijl te graven, gaf het gemeentebestuur zijn fiat. Op 22 september 1877 was de afsluiting een feit.

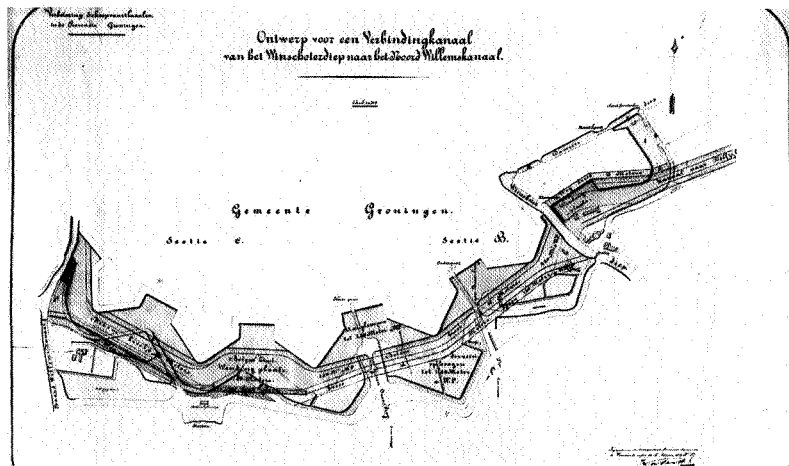
#### Het 'groot scheepvaartkanaal'

Sinds er sprake was van een eventuele afsluiting van het Reitdiep, lagen er plannen voor de aanleg van een kanaal van Groningen naar Delfzijl. In 1852 werd definitief besloten tot de aanleg van dit 'groot scheepvaartkanaal'. De aanleg ervan beoogde de zeescheepvaart op de

stad Groningen te stimuleren. Via een aan te leggen Verbindingskanaal zou het 'groot scheepvaartkanaal' met de stadshavens in verbinding staan. In het plan uit 1852 volgde het 'groot scheepvaartkanaal' grotendeels de loop van het Damsterdiep. Kanalisatie van het Damsterdiep bracht echter zoveel problemen met zich mee dat Gedeputeerde Staten in maart 1856 besloot tot de aanleg van een geheel nieuw kanaal (het Eemskanaal, afb. 5). Aan de openstelling van het Eemskanaal op 15 september 1876 werd niet veel ruchtbaarheid gegeven. De reden daarvoor was dat 'het kanaal (. . .) altijd (is) gedrukt door hardnekkige en hevige oppositie.' (5) De provincie kreeg nogal wat kritiek over de gang van zaken rond de aanleg van het kanaal. Door de profielvergroting, die nodig bleek om grond voor de dijken te kunnen winnen, was het kanaal stukken duurder uitgevallen dan voorzien. Boze tongen beweerden dat de provincie met opzet een veel te krappe begroting had gemaakt, waardoor de aannemer tenslotte failliet was gegaan.



In het eerste ontwerp ligt het Verbindingskanaal 'bezuiden' de Linie van Helpman. Het kanaal loopt van het Hoornschediep naar het Winschoterdiep en fungeert zo als schakel tussen het Reitdiep en het Damsterdiep



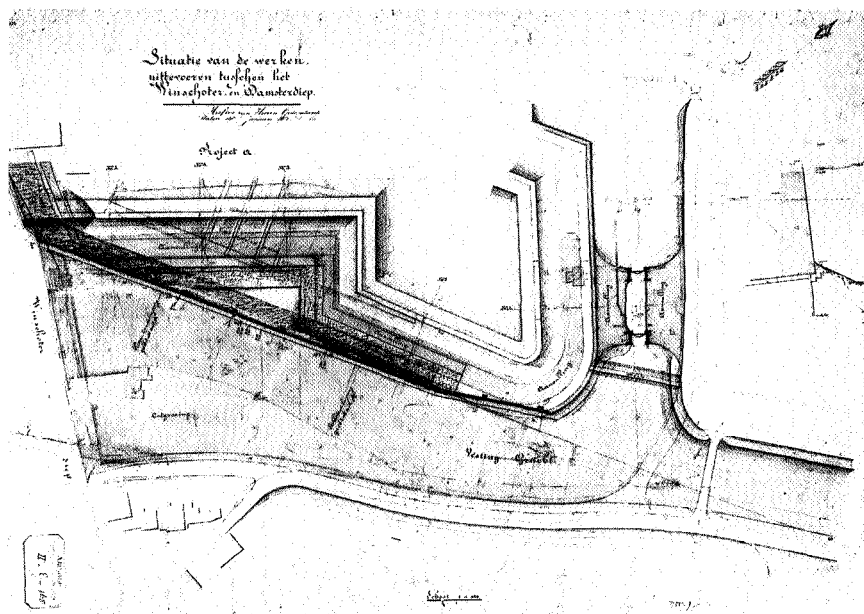
In het ontwerp uit 1873 loopt het Verbindingskanaal dwars door de vestinggracht. Met de grond die vrijkwam bij de slechting van de vestingwallen werden de gedeelten van de vestinggracht, die niet voor de aanleg van het Verbindingskanaal nodig waren, 'aangeplempt'

### Verbindingskanaal

Bij het ontwerp voor het Verbindingskanaal vormden de stadswallen een groot obstakel. Toen de hoofdingenieur van de Waterstaat opdracht kreeg om een ontwerp voor het Verbindingskanaal te maken, was Groningen nog een vestingstad, aan de zuidkant versterkt door de Linie van Helpman. Vandaar dat het kanaal in eerste instantie 'bezuiden de militaire linie van Helpman' werd ontworpen (afb. 6). In 1871 was er van rijkswege voor het eerst sprake van een mogelijke slechting van de vestingwerken. Dit zou de aanleg van het Verbindingskanaal sterk vereenvoudigen. Daarom maakte Provinciale Waterstaat in 1873 een nieuw plan waarin zij voor het eerst met slechting van de vesting rekening hield (afb. 7). 'De boog die het kanaal om de vestingwallen beschrijft, is zoover doenlijk naar het zuiden genomen, en om zoo min mogelijk aan de wallen te roeren en om bij mogelijke opruiming dier wallen, voldoende ruimte tot aanbouw aan de binnenzijde van het kanaal te laten.' (6) Om de diverse werken aan de waterwegen in de stad uit te kunnen voeren had de provincie een gedeelte van de vestinggronden nodig. Het rijk, dat zeggenschap over de vestinggronden had, vond 'de door de provincie Groningen voorgenomen aanleg van verbindingskanalen door de vestinggracht van Groningen . . . voor de gehele provincie, zoowel wat scheepvaart als afwatering betreft, van zoo groot belang, dat reeds uit dien hoofde de kosteloze afstand (. . .) zich aanbeveelt.' (7) De provincie, de gemeente en het bestuur van de Domeinen stemden het plan voor de verbetering van de scheepvaartverbindingen in de stad en de slechtingplannen zo goed mogelijk op elkaar af. Zo werden gedeelten van de vestinggracht, die niet voor de aanleg van het Verbindingskanaal zouden worden gebruikt, gedempt met grond die vrijkwam bij de slechting van de vestingwallen. Op 15 mei 1879 werd het Verbindingskanaal voor de scheepvaart opengesteld.

Om het Eemskanaal en het Verbindingskanaal op elkaar aan te sluiten had de provinciaal ingenieur van de Waterstaat ter hoogte van bastion I de Oosterhaven ontworpen (afb. 8). Deze haven vormde de schakel tussen de twee kanalen en diende tevens als los-, laad- en wendingsplaats voor de grote zeeschepen die vanaf de Eems naar de stad zouden komen.

Geruime tijd voor de slechting van de stadswallen was de Zuiderhaven als los-, lig- en



Op deze kaart is de nieuwe situatie — de aanleg van de Oosterhaven — over de oude heen getekend. Hierbij wordt nog eens duidelijk hoezeer de stechting van de zuidelijke vestingwal was afgestemd op de verbetering van de waterwegen. Zo werd de kade langs de Oosterhaven aangelegd met grond van het af te graven bastion

laadplaats voor schepen van en naar het Zuiderdiep in gebruik. De haven lag binnen de vestingwallen van Groningen en viel onder het beheer van die stad. De voorgenomen aanleg van het Verbindingskanaal vormde de aanzet tot een plan om de haven te verbeteren. Via het Verbindingskanaal zouden grote zeeschepen vanaf het Eemskanaal de Zuiderhaven kunnen bereiken. De provinciaal ingenieur van de Waterstaat en de stadsbouwmeester maakten in 1877 samen een verbeteringsplan. Het ontwerp omvatte het verdiepen van de haven en het verruimen van de invaart.

De verbetering van de Zuiderhaven werd in eerste instantie uitgesteld tot na de afsluiting van het Reitdiep en de openstelling van het Eemskanaal in september 1877. Daarna stelde de stadsbouwmeester voor de voltooiing van het Verbindingskanaal af te wachten. Pas dan zou er aan de verbeterde haven behoefte zijn.

#### Middelpunt van waterwegen

De voltooiing van het 'plan tot verbetering der scheepvaartkanalen in de provincie Groningen' heeft op provinciaal nivo geleid tot ingrijpende

veranderingen op het gebied van de waterhuishouding en de scheepvaartverbindingen.

De afsluiting van het Reitdiep betekende een grote verbetering voor de afwatering van de waterschappen Westerkwartier en Hunsingo. De opzet van het Eemskanaal, om de zeescheepvaart op Groningen te stimuleren, is slechts ten dele geslaagd. Toen in 1877 het Eemskanaal was voltooid, had de scheepvaart een belangrijke schaalvergroting ondergaan. De houten zeilschepen, waarop het kanaal was berekend, waren grotendeels vervangen door ijzeren stoomschepen. Deze bleven veelal liggen in de haven van Delfzijl, die zich aan het einde van de negentiende eeuw dan ook sterk ontwikkelde. Wel heeft het Eemskanaal een belangrijke rol voor de binnenscheepvaart en de afwatering gespeeld.

Met de verbetering van de afwatering werd in de provincie Groningen de basis gelegd voor een waterhuishouding waarvan de invloed zich tot ver in de twintigste eeuw uitstrekt. Nadat het Verbindingskanaal was aangelegd en de stadshavens respectievelijk waren verbeterd of voltooid, vormde de stad Groningen, meer nog dan voorheen, het middelpunt in een netwerk van waterwegen in Noord-Nederland

#### Noten

- 1 Citaat afkomstig uit de 'Tweede nota betreffende de verbetering van het Damsterdiep en daarmee in verband staande wateren' door J. A. van Roijen, 16 december 1855.
- 2 Minister van Binnenlandse zaken J. R. Thorbecke, 'Instructie voor den Hoofdingenieur, tot het maken van ontwerpen van verbetering der Kanalen van scheepvaart in de provincie Groningen', 1852.
- 3 Citaat uit de 'Instructie voor den Hoofdingenieur, tot het maken van ontwerpen van verbetering der Kanalen van scheepvaart in de provincie Groningen', p. 2.
- 4 Citaat uit J. van Roijen, o.c.
- 5 Citaat uit de toespraak van De Wendt Alberda in de Gedeputeerde Staten, nav. de officieuze openstelling van het Eemskanaal in 1876. Geciteerd door J. van Veen e.a., in: '100 jaar Provinciale Waterstaat in Groningen 1865-1965', een extra uitgave van *Rond de Kleine Snor*, p. 37.
- 6 'Memorie van toelichting behorende bij het ontwerp van een Verbindingskanaal van het Winschoterdiep naar het Noordwillemskanaal', als onderdeel van de verbetering der Scheepvaartkanalen in de provincie Groningen.
- 7 Citaat uit de Memorie van toelichting bij het wetsontwerp voor de afstand aan de provincie van gronden voor de aanleg van het Verbindingskanaal.
- 8 Citaat uit: J. A. Roijen, o.c.

