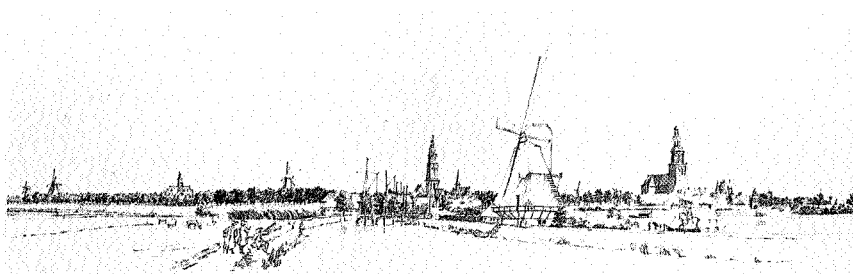


Aan het begin van de 19^e eeuw lijkt de natuur met al haar onvoorspelbare en onheilbrengende grillen een enorme druk uit te oefenen op de menselijke exploitatie van het land. Met name de onstuimigheid van het water zorgt voor veel problemen in het laag gelegen Groninger land.

ENKELE 19^E EEUWSE PLANNEN VOOR HET REITDIEPLANDSCHAP



de Stad Groningen, aan de Hoofdenzijde. 1821

Johan Kruiger

INGREPEN OM DE SITUATIE TOCH ENIGSZINS dragelijk te maken, werden in het algemeen gedaan als de natuur reeds van zich had doen spreken. In de gevallen waarbij een preventief effect werd beoogd, zoals bij het aanleggen van vele polderdijken, was de ingreep in feite ondergeschikt aan de krachten van de natuur. Met andere woorden, men stelde zich defensief op ten overstaan van de natuur. In de loop van de 19^e eeuw blijken de menselijke krachten zich heel gestadig aan te gaan bundelen in de strijd tegen de natuur. Men ontdekte de eigen mogelijkheden, maar moest ook erkennen dat de konsekwenties van een eigen ingreep kon stuiten op bezwaren van de verschillende gebruikers van het land. Door middel van twee thema's, de rivier en de weg, zal de verschuiving van de gelaten, defensieve houding ten opzichte van de natuur naar een veel offensievere houding worden besproken. Een aantal weinig bekende plannen voor het Reitdieplandschap moet dit illustreren (1).

De rivier

Voor de stad Groningen was het Reitdiep in meerdere opzichten van enorm belang. In de

eerste plaats vormde het Reitdiep de open verbinding met zee en was daarmee de hoofdslagader van het handelswezen. Daarnaast werd het Reitdiep gebruikt in de drinkwatervoorziening. Maar terwijl de één er thee van ging zetten, gooide een ander de strontemmer er in leeg, want het Reitdiep was ook het riool van de stad. Voor al deze functies gold dat dichtslibbing van de rivier moest worden voorkomen, want dan dreigde funktieverlies.

Om het water op peil te houden werd gebruik gemaakt van een zogenaamde ploegmachine. Voor het Reitdiep werd in 1836 nog een nieuwe ploegmachine gemaakt (afb 1). De werking van de machine is kenmerkend voor de defensieve, afhankelijke houding ten opzichte van de natuur. De ploeg, een soort slee met tanden aan de onderkant, werd bij afgaand water door de vaargeul gesleept om de grond los te woelen. De stroming van het water zou de losgewoelde grond afvoeren. Het spreekt voor zich dat dit handig benutten van natuurkrachten geen structurele oplossing kon bieden, omdat al snel ergens anders een dichtslibbing zou ontstaan.

Terwijl dit instrument voorlopig nog het enige medium was om het Reitdiep te onderhou-

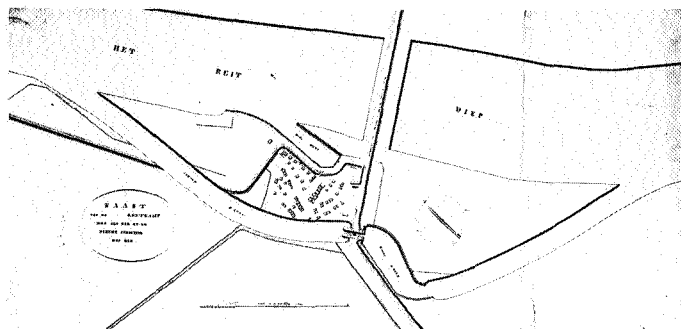
den, bestonden er al plannen voor een definitievere oplossing. Er waren namelijk plannen tot afsluiting van het Reitdiep, zodat de stroming en het waterpeil door mensenhanden bepaald kon worden. Maar de technische en vooral ook bestuurlijke complexiteit van deze plannen vormden een belangrijk beletsel. Wat de technische kant betreft: het opstellen van een plan om een rivier af te sluiten vereiste toch heel wat meer kennis dan het aanbrengen van sluisjes in zijstroompjes. De afsluiting van het Reitdiep zou immers de waterhuishouding van het hele stroomgebied totaal veranderen en daarnaast moest er een sluiscomplex van grote afmetingen gebouwd worden voor de scheepvaart.

Bestuurlijk gezien was het jonge Koninkrijk der Nederlanden nog niet rijp genoeg om plannen die het lokale nivo overstijgen het hoofd te kunnen bieden. Daarop was het ambtelijk apparaat nog niet berekend. Bovendien waren de tot dan toe gebruikelijke overlegorganen zo sterk gericht op de belangen van de gerepresenteerde achterban, dat overeenkomsten zelden bereikt werden. Met name de positie van de waterschappen, voor de hier besproken thema's van belang, was ingewikkeld. Terwijl de nationale overheid een

steeds hechtere greep begon te krijgen op de provincies en de steden, lukte dat niet ten aanzien van de waterschappen. Van der Woud: 'De grondwet van 1815 had hun macht onder het gezag van de Provinciale Staten gebracht, dus onder het gezag van de koning en diens algemeen bestuur, 's Rijks Waterstaat. Het duurde (...) echter nog tot 1838 voordat het eerste provinciebestuur er in slaagde zijn grondwettelijk gezag ook werkelijk te laten gelden.' (2) Gevolg voor de plannen om het Reitdiep af te sluiten was dat de verschillende waterschappen die in de planvorming gekend moesten worden, voortdurend met elkaar in konflikt waren en dat de provincie nog machteloos stond.

Overigens was er nog een andere moeilijkheid voor de provincie Groningen. Afsluiting van het Reitdiep zou immers niet alleen konsekwenties hebben voor Groningen maar ook voor Drente en Friesland. Terwijl de organisatie van het provinciaal ambtelijk apparaat binnen de eigen grenzen nog nauwelijks effect bleek te hebben, moest er al buiten de provincie onderhandeld worden. Het laat zich raden dat daar de nodige problemen aan verbonden waren.

Toch werd door alle partijen één gemeenschappelijk belang onderkend: het uitbannen van het overstromingsgevaar. Nog in februari 1825 had een overstroming het land en de stad geteisterd. Het was één van de meest desastreuze watersrampen van het



3 Afsluiting van het Reitdiep. Vermoedelijk van D. Bos, 1825

Noorden, maar in feite heerste er een permanente dreiging voor dit soort rampen. Een tekening van C. Pronk (1691-1759) uit 1751 (afb 2) geeft aan hoe gevaarlijk de situatie was. Het stadsgezicht met op de voorgrond het Reitdiep verbeeldt een zeer rustige dag. En dat is juist het beangstigende, want zelfs op een rustige dag staat het water tot vlak bij de kruin van de dijkes.

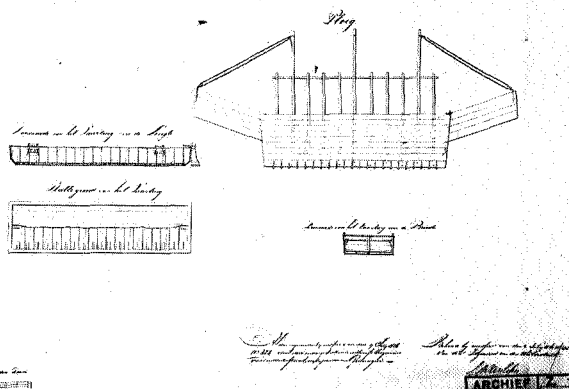
De noodzaak om iets aan waterbeheersing te doen lijkt daarmee evident. Het eerste plan trachtte het waterpeil in bedwang te houden door het Reitdiep bij Zoutkamp af te sluiten

(afb 3). Dit ontwerp uit 1825 is vermoedelijk afkomstig van D. Bos, de latere stadsbouwmeester van Groningen. Het initiatief kwam van één van de belanghebbende partijen, de commissie van landbouw (3). Het plan voorziet in een afdamming van de riviermond op het meest westelijke punt van Zoutkamp. Deze dam zou tot in Friesland door moeten lopen. Voor de scheepvaart werd ten noordoosten van Zoutkamp een schutsluis geprojecteerd. Om die te bereiken moest de rivier worden omgelegd en daarmee zou Zoutkamp op een eiland komen te liggen.

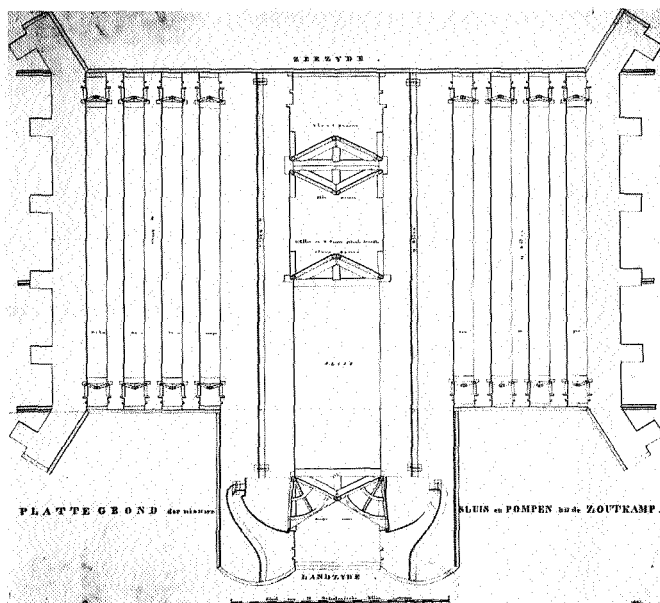
Redenen voor deze ingrijpende wijziging van de rivierloop zijn van technische en waarschijnlijk van militaire aard. Om met het eerste te beginnen, aanleg van een schutsluis (afd 4) moest in droge grond geschieden. Dit in verband met het aanbrengen van de fundering en het metselen van de sluisvloer. Zoals op de tekening is te zien, voorziet de sluis in een aantal ontwateringslopen zodat de schutsluis onafhankelijk van het tij kan functioneren. Overigens moet Bos behoorlijk op de hoogte geweest zijn van de ontwikkelingen in de sluisbouw. Hij maakt namelijk gebruik van de waaiervormige sluisdeuren (aan landzijde), en dat principe werd in 1808 voor het eerst gepresenteerd door de befaamde waterbouwkundige J. Blanken Jz. (4). De militaire reden om zo dicht bij het dorp te blijven, was vermoedelijk om de verdediging van de schans te kunnen volhouden.

Er kwam veel kritiek op dit plan. Afgezien van twee voorspelbare punten van kritiek, namelijk de financiële konsekwenties en de belemmering van de vrije doorvaart, werd er ook kritiek geleverd die illustratief is voor de complexiteit van een dergelijk ontwerp. Een

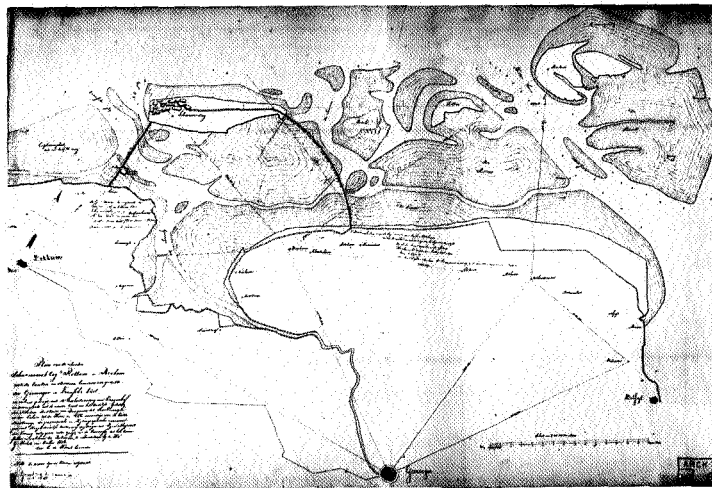
Tekening van een nieuwe ploegmachine voor het Reitdiep.



1 Tekening van een nieuwe ploegmachine uit 1836



4 Plattegrond van het sluiscomplex. Vermoedelijk van D. Bos, 1825



5 Bedijingsplan uit 1846, met aanduiding van de landmeetkundige lijnen van Kraayenhoff's driehoeksmetingen

waterstaatkundig bezwaar was dat het plan een te groot verschil in waterpeil zou veroorzaken tussen boven- en benedenloop van het Reitdiep. Daardoor zou de scheepvaart belemmerd worden maar ook zou het voor een aantal zijlen onmogelijk worden om nog langer te spuien. De waterhuishouding in de verschillende waterschappen zou daardoor worden ontregeld. Een ander bezwaar heeft te maken met de bestuurlijke moeilijkheden die de uitvoer met zich mee zou brengen. Want zou het al mogelijk zijn om de waterschappen op één lijn te krijgen, samenwerking met de provincie Friesland zou wel zeer moeilijk worden.

Dit plan haalde het niet maar was uitdagend genoeg om andere plannen te genereren. In 1827 en 1832 werden er plannen opgesteld om sluisen aan te leggen bij resp. Wezingerzijl en Ruizezand. Veel later, in 1846, werd een spectaculair plan gepresenteerd, (afb 5) waarbij zowel Friesland als Groningen betrokken waren (5). Dit plan moest waarschijnlijk voldoende garanties bieden voor een bevaarbare route. Bij de andere plannen werd namelijk de vrees geuit dat door slibafzetting aan de zeekant de vaargeul te ondiep zou worden. Een sluis in dieper en bredere water zou dat kunnen voorkomen. Een dijk naar Schiermonnikoog zou voldoende stroming veroorzaken om de geul bij de schutsluisen (één in de westelijke en één in de oostelijke dijk, zie afb 6) open te houden. Het probleem van de waterhuishouding werd ondervangen door de ruime boezem.

Terwijl de initiatiefnemers, F. Groet en H. V. Geerlings uit Haarlem, al een concessie van de provincie Groningen hadden, werd van Friese zijde geen medewerking verleend. Dit plan, toch redelijk dicht bij uitvoering gekomen, moest door bestuurlijke verschillen het onderspit delven. Afgezien van het al of niet wenselijke van dit project, is de intentie duidelijk: de ontwerpers bonden de strijd aan met de natuur en zij waren daar veel radicaler in dan Bos.

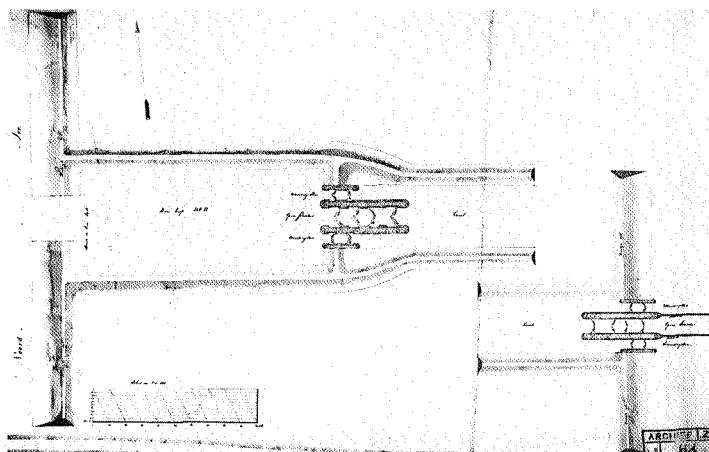
De weg

'Dat de plattelanden de fysieke last, de vertraging, het isolement, veroorzaakt door de gebrekkige wegen in zijn omgeving, in een welhaast onvoorstelbare mate aanvaardde is zeker waar, maar zijn resignatie verklaart niet waarom het nog zo lang duurde voordat de wegen waarvan de landbouwen zich bediende, gebaad en verhard werden terwijl de voordelen daarvan zeer evident waren'. (6)
Wellicht is behalve in de financiële en de be-

stuurlijke inkompetentie weer een verklaring te zoeken in de schilderkunstige weergave van het landschap. Een gewassen penseeltekening van J. Bulthuis uit 1772 toont een winterlandschap bij Hoogkerk (afb 7). Behalve de konstatering van de slingerende zand- of kleiweg valt op dat de weg uitermate laag ligt, dat er een behoorlijke helling naar de brug is (problematisch voor handkarren en alles wat zich bij nat weer beweegt) en dat er achter de brug een tolhek staat.

Dat is niet alles. De op dit werk afgebeelde menselijke figuren, die toch drie verschillende activiteiten uitbeelden, hebben ogenschijnlijk alle tijd. Althans in vergelijking met ons begrip van tijd en snelheid. Het lijkt daarom gerechtvaardigd om op grond van dergelijke landschappen, er zijn er veel meer, te mogen konstateren dat de burger de situatie inderdaad aanvaardde. Vanuit deze kring is er dan ook geen verandering te verwachten. Eén van de aanzetten om veranderingen te bewerkstelligen werd gegeven door de Franse bezetter. De bezetter, onbekend en tegelijk bevreesd voor het natte Hollandse land, achtte het noodzakelijk om een kwaliteitsoverzicht van de wegen te maken. Daarvoor werd een klassifikatie van de wegen in kaart gebracht. Voor Groningen was slechts een gering aantal wegen van betekenis (afb 8). De *'Carte Générale et Itéraire du Département de l'Ems Occidentale'* geeft aan dat één weg behoort tot de tweede klasse. Dat is de zogenaamde *'Route impériale de Paris à Groningue'*. Het tracé van deze weg volgt de Drentse Hoofdvaart en de lijn Assen-De Punt-Haren naar Groningen. Vanaf Groningen gaat het verder bij het Damsterdiep langs naar Delfzijl. De overige aangegeven wegen zijn de zogenaamde departementale routes. (NB De penseeltekening van Bulthuis toont juist een stukje van de departementale weg richting Friesland.)

Het opvallende van de wegenkaart is dat de geselecteerde en dus voornaamste trajekten zo veel mogelijk de loop van een rivier of kanaal volgen. De verklaring daarvoor is dat naast die rivieren en kanalen een dikwijls met puin en grint verhard jaag- of trekpad aangelegd was. De van oudsher superieure positie van het vervoer over water doet zich hier gelden. Immers de trekpaden waren van puin en grint voorzien louter en alleen ten dienste van de trekschuit. Al in de zeventiende eeuw werden in de provincie Groningen verharde trekpaden aangetroffen waarbij wel speciale ordonanties werden uitgevaardigd. Daarin werden voorschriften ten aanzien van het ge-



6 Stuisplattegronden, links voor de westelijke dijk en rechts voor de oostelijke dijk

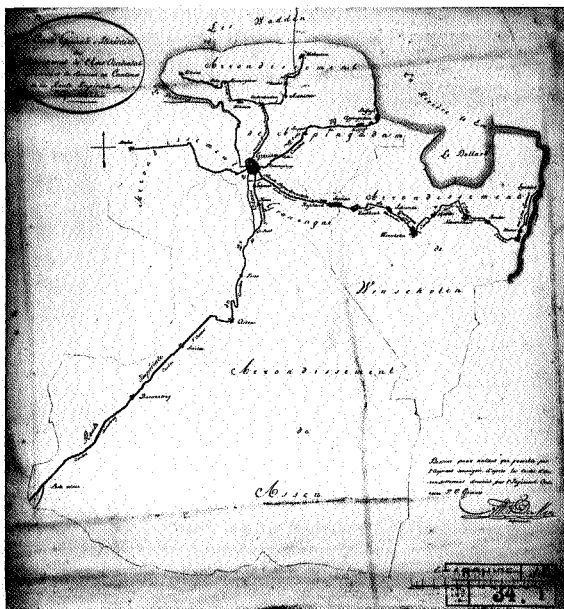
bruik bepaald (7). Zo werd bijvoorbeeld bepaald dat wagens, karren en sleden er geen gebruik van mochten maken.

De Fransen waren blijkens de kaart goed op de hoogte van deze 'verharde' wegen. Van Weerden, schrijver van historische wetens-

waardigheden over het Marne-gebied, vermeldt zelfs dat de Fransen in 1795 via de trekweg Groningen-Onderendam-Winsum-Ulrum naar Zoutkamp trokken. Deze route naar Zoutkamp is hemelsbreed gezien een onvoorstelbare omweg. Toch was het vooral



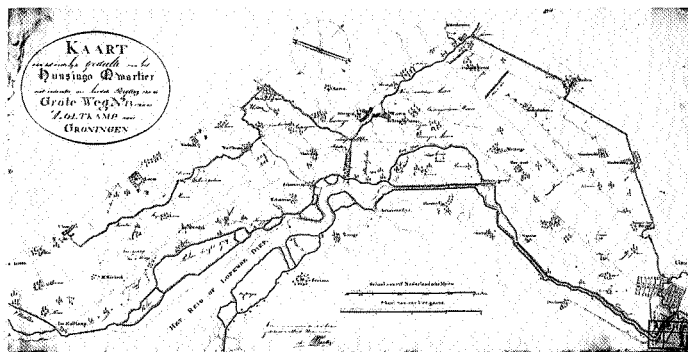
7 J. Bulthuis, 'Winterlandschap van het Hoendiep bij Hoogkerk, 1772'



8
Klassifikatie der wegen,
opgetekend door De Man, 1814

een plan voor een korte route naar Zoutkamp (afb 9). Het plan biedt twee mogelijke routes. Eén via Dorkwerd rechtstreeks naar Roodehaan, met de pont over het Reitdiep en dan rechtstreeks via Zuurdijk naar Zoutkamp. De tweede route loopt vlak boven de Oude Dijk (onder Winsum) naar De Tillen, een punt

in natte tijden beter begaanbaar dan de onverharde landwegen. De extra kilometers moesten dan maar gemaakt worden. Maar er zijn personen in de eerste helft van de negentiende eeuw die zich hier niet bij neerlegden. Omstreeks 1825 maakte de hoofdingenieur van de provinciale waterstaat J. W. Karsten



9 Kaart van de kortste route naar Zoutkamp, opgetekend door J. W. Karsten, 1825

waar het trekpad naar Mensingeweer afbuigt. Van De Tillen gaat het rechtstreeks via Zuurdijk naar Zoutkamp. (Op de kaart is overigens mooi te zien hoe de departementale route naar Zoutkamp de trekpaden volgt en daarbij een geweldige omweg maakt.)

Misschien stonden er militaire belangen op het spel om een snelle verbinding met Zoutkamp te verkrijgen. Dat is niet duidelijk. Wat hier wel van belang is, is dat het te maken heeft met de bestuurlijke complexiteit. Al eerder werd Van der Woud aangehaald in verband met de problematische verhouding tussen de provinciale waterstaat en de machtsstructuur van de waterschappen. Dit plan, gemaakt door een ingenieur van de provinciale waterstaat, is zo rigide van opzet dat het daardoor illustratief is voor de gespannen relatie tussen beide partijen. Immers de ontwerper legt een tracé vast dat de oude structuren van het landschap totaal negeert. De waterschappen, die steeds de lokale belangen behartigden en feitelijk gezien een status quo politiek voerden, zullen ongetwijfeld gevolgd geweest zijn over dit plan.

Slot

Op basis van de twee besproken thema's, de rivier en de weg, is hopelijk duidelijk geworden dat in de traditionele defensieve houding ten aanzien van de natuur een verschuiving is opgetreden. De offensieve ontwerpen tonen immers beelden die sterk contrasteren met het oude landschapsgebruik. Het al of niet uitgevoerd zijn is daarbij minder belangrijk dan de uitstraling van de ontwerpen. En dat maakt dat 'het boeiende conflict tusschen mensch en natuur' een overwinning voor de mens blijkt op te leveren. Een effectief wapen in dat konflikt was het ontwerp. ●

Literatuur

- 1 Dit artikel, in een iets andere versie ook verschenen in *Contour*, is het resultaat van een onderzoek naar de mogelijkheden om een tentoonstelling te organiseren nav. A. van der Woud dissertatie *Het lege land*.
- 2 Auke van der Woud, *Het lege land, de ruimtelijke orde van Nederland 1798-1848*, Amsterdam 1987, p. 58.
- 3 *Zie Stukken betreffende het ontwerp ter afsluiting van het Reitdiep*, Groningen 1853.
- 4 J. Blanken jr., *Nieuw ontwerp tot het bouwen van min kostbare sluisen*, Den Haag, 1808.
- 5 *Behalve dit plan werd ook door E. Tjarda van Starckenborgh Stachouwer (uit Wehe) in 1846 een plan tot indijking van de Waddensee opgesteld*.
- 6 Van der Woud, p. 209.
- 7 J. S. van Weerden, *Marne memories*, Leens z.j.