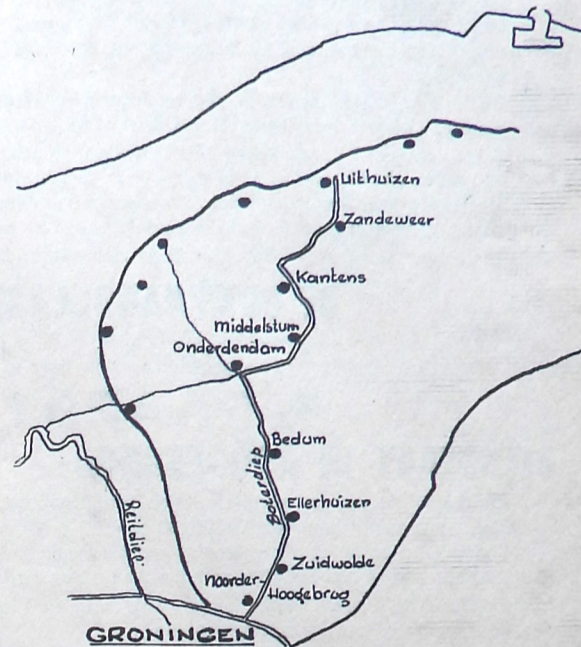


Zwerftocht langs het Boterdiep (1)

In het gebied tussen het Reitdiep en het Damsterdiep ligt het Boterdiep als voornaamste watergang. In het land van tochten en maren domineert het Boterdiep met zijn van 10 tot 20 meter variërende breedte op Kanaalpeil (K.P.) Met een lengte van 24,7 km is het tevens het langste diep dat door het Hogeland stroomt. Het diep loopt van Groningen — vanaf het Van Starckenborghkanaal — langs Noorderhoogbrug, door Zuidwolde, door Bedum, Onderdendam, Middelstum Kantens tot aan Uithuizen. De gemiddelde diepte ligt ongeveer 1.90 m K.P. Het Boterdiep is in beheer en in onderhoud bij het waterschap Hunsingo. Het begin en het eindpunt van het huidige Boterdiep zijn niet oorspronkelijk. Immers, toen het Van Starckenborghkanaal nog niet was gegraven, liep het Boterdiep door tot bijna aan de Turfsingel-Spilsluizen. En aan 't andere einde van het diep is in de loop der vijftiger jaren de haven van Uithuizen gedempt. Zodoende is 't Boterdiep aan beide einden ingekort. Wanneer we teruggaan in de oudste geschiedenis van het Boterdiep dan schrijven we begin 1600.



Langs de boorden van het Boterdiep

Toentertijd liep er langs de Bedumerweg een afwateringstocht: de Kleislout. Deze Kleislout had in de stad een verbinding met een water, de Thije genoemd. Voor 1645 is de Thije afgedamd ongeveer bij de splitsing Noorderstationsstraat—Bedumerweg. De doorgraving om de Thije en de Kleislout met elkaar te verbinden, moet in de periode 1624—1645 zijn gerealiseerd.

Voorbij Noorderhoogbrug liep in de richting Bedum een tocht. Deze tocht lag in het verlengde van de Kleislout. Tussen beide tochten lag een overtoom (een inrichting om kleine schepen van het ene pando in het andere te brengen, een soort voorloper van een sluis of verlaat). Door het opruimen van deze overtoom bij Noorderhoogbrug kwam er een verbinding tussen beide tochten.

Dit traject, n.l. vanaf Groningen (begin Bedumerweg) tot Onderdendam werd een doorgaande vaart omstreeks het jaar 1653.

Bij de Staatsresoluties van 30 november 1661 en 8 maart 1662 is het besluit genomen tot het graven van het traject Onderdendam—Middelstum. Er is toen bij het stuk Onderdendam—Framklap gebruik gemaakt van de voormalige Delf.

Hier willen we even iets meer van vertellen: De Delf of de Deltte was volgens de legende een belangrijke scheepvaartverbinding tussen de Lauwers en de Eems. In de keuren van Hunzago wordt „de Deltte” éénmaal genoemd als de scheiding tussen Hunzago en Westerkwartier. De Delf is een gedeeltelijk door de natuur gevormde, gedeeltelijk gegraven of gekanaliseerde waterweg. Het Winsumerdiep en het bovengenoemde traject van het Boterdiep zijn dus de voornaamste gedeelten van de gekanaliseerde Delf.

In de vaart Groningen—Onderdendam werden in 1663 de overtommen naast de zijlen bij Bedum en Onderdendam verkocht en werd in 1664 bij Bedum een verlaat gesticht, waarnaast twee watermolens. Omstreeks dezelfde tijd werd in het Boterdiep bij Kantens (d.i. op de grens van de scheeprijen Overmaringe en Middelstum) een dam door een sluis vervangen.

Al met al had de binnenscheepvaart vroeger wel primitieve middelen plaats; in een resolutie van 1617 van het Winsumer en Schaph. zijvest werd bepaald dat over de „overtochten” (overtommen) geen schepen met meer dan 30 mudden gerst mochten worden getrokken.

De eerste dempingen van het Boterdiep begonnen in de stad. In 1912 is het gedeelte vanaf de Korreweg (er was toen een brug) tot het eind gedempt; dit gedeelte heet nu Gedempte Boterdiep. Het daarop aansluitende deel tot het Van Starckenborghkanaal is in 1933 van laatstgenoemd kanaal afgedamd. In het jaar 1953 werd ook dit gedeelte, langs de Bedumerweg, gedempt. Enkele jaren later werd aan het andere eind de haven van Uithuizen gedempt. De laatste wijziging vond dit jaar plaats, n.l. de omlegging van het Boterdiep bij Noorderhoogbrug i.v.m. de aanleg van de prov. weg Groningen—Eemshaven.

Wie langs het Boterdiep rijdt, constateert nagenoeg geen scheepvaart meer op het diep. Vroeger was dit bepaald anders. De vracht- en passagiersvaart was vroeger veel intensiever dan vandaag de dag. Aardappel-, bieten-, melk- en turfboten, korenfarries, zolderschuiten, snikken en stoomboten bevaarden het Boterdiep.

De schepen werden óf door de wind voortbewogen, óf ze werden „gejaagd”, d.w.z. dat de boten vanaf de wal werden getrokken. Dit geschiedde door mankracht of door paarden. Voor dit doel liep er vroeger langs de kanalen een jaagpad. In 1811 werd bij decreet van de keizer (Napoleon) bepaald dat het aanleggen van een jaagpad verplicht was en in 1866 werd deze verplichting bij de wet gehandhaafd.

Zo kennen we ook langs het Boterdiep de „jaagpaden” en „trekwegen”, namen die tot op de huidige dag nog bekend zijn. In 1659 besloten de Staten van de provincie Groningen om trekwegen aan te leggen van Groningen naar Onderdendam, Middelstum en tevens om het Boterdiep te verdiepen. Later kwamen ook de trekwegen naar Uithuizen.

Tot in het begin van de 20ste-eeuw zag men nog vaak binnenschepen voorttrekken door leden van de schippersfamilie, waaronder ook vrouwen en kinderen. Voor het jagen kon ook een jaagpaard gehuurd worden, dat werd begeleid door een scheepsjager. In de bochten van de waterwegen stonden speciaal ingerichte „jaag- of rolpalen”, die waren voorzien van een houten rol

langer dan 5 uur over doen. Wanneer men met de barge ging, verliep de reis aanmerkelijk sneller. Blijkbaar was dit een soort „sneldienst”, want de barge deed er nl. 3,5 uur over. Deze trekschuit ging alleen van Uithuizen naar Groningen op maandag, dinsdag, donderdag en vrijdag. Het reizen met zo'n boot blijkt vroeger nogal aangenaam te zijn geweest: want de schipper en zijn knecht moesten zich van dronkenschap onthouden en in dienst elk een bescheiden bejegenen. Ook moest „één bekwame roef met genoegzame zitplaatsen ter behoorlijke breedte” aanwezig zijn.

Ook werd verlangd dat het vervoermateriaal zodanig was ingericht dat de reizigers „droog en wel bewaard” konden worden vervoerd. De reis van Uithuizen naar Groningen v.v. kostte „in de roef” f 0,60 en „in het ruim” f 0,40 voor kinderen beneden 12 jaren, „halve vracht” en voor kinderen beneden 3 jaren, „vrij”.

Ook namen de schuiten wel goederen mee, b.v. Potasch of weed, blaauwswel, braskorf, jenever, meubelen, vee, enz. Het goedkoopste tarief gold voor „broden suiker”, n.l. f 0,03 per stuk en „een bos tonhoepen f 0,02”.

Voor het vervoer van een grote molensteen moest echter f 3,50 worden betaald; dat was veel in die dagen!

Het jaar 1870 bracht grote verandering: bij besluit van Gedeputeerde Staten kregen de schuitvaarders toestemming tot „oprichting van ene schroef-stoombootdienst”. Aan deze toestemming waren een massa voorwaarden verbonden. Zo moest de reeds aangebrachte stoomfluit worden vervangen door een klok of bel, terwijl op de boot „als regel geen vlaggen mogen worden gehesen”, enz.

De reis eindigde in Groningen in het gedeelte Boterdiep, dat nu gedempt is ter hoogte van de Roodeweg.

Op de hoek van de Korreweg en de Roodeweg stond de z.g. „Oude Snikstal”. Dit was een herberg/wachtkamer voor de passagiers en de schuitvaarders. De snikstal, die buiten de Ebbinge-poort lag staat er nog.

Het is nu een café (Beukema), maar in de gevel aan de Roodewegzijde bevinden zich twee bewerkte natuurstenen. Op de kleinste en eenvoudigste van de twee staat: „Herbouwd door de gezamenlijke (inderdaad met dubbel K) schuitvaarders, 1863”. De andere steen staat op deze pagina afgebeeld en spreekt voor zichzelf.

Vanaf „De Oude Snikstal” maken we een tocht langs het Boterdiep naar Uithuizen. Halverwege de Bedumerweg naar de Van Starckenborghkanaalbrug, zien we nog enkele resten van het voormalige Boterdiep. Het zijn nu stadsvijvers.

Over de tocht langs het Boterdiep echter de volgende aflevering meer.

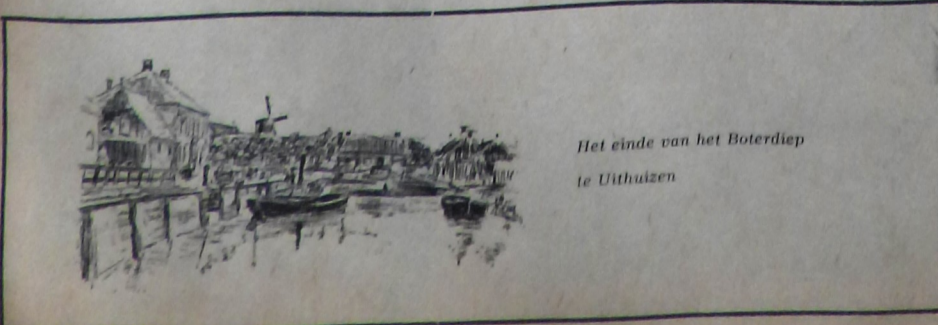


Het embleem van café „Oude Snik” te Groningen

waarover de jaaglijn werd geleid om te voorkomen dat de lijn over de bocht werd getrokken. Dit diende er voor dat in de eerste plaats het schip niet uit de as van het vaarwater werd getrokken, maar ook om de jaaglijn niet over de bocht in de weg te krijgen.

De passagiersvaart in de provincie Groningen begon in 1564. Toen vertrok de eerste trekschuit (ook wel schuit, snik of barge genoemd) van de stad naar Ap-pingedam. Ook kon men vanuit de stad per boot naar Uithuizen. In de raad van de gemeente Groningen is op 25 april 1857 een reglement vastgelegd, dat voorzorg in het onderhouden van een geregelde beurtdienst met schuiten en een barge tussen Uithuizen en Groningen.

Iedere dag kon men twee maal de reis in beide richtingen maken: van Uithuizen naar Groningen om 5 uur 's morgens en om 3 uur 's middags, omgekeerd van Groningen naar Uithuizen om 5 uur 's morgens — gedurende de maanden oktober tot en met april om 6 uur 's morgens — of om 3 uur 's middags. De schuit voer precies op tijd af, daarom moest men zorgen op tijd aan boord te zijn. De schuit mocht er overigens niet



Het einde van het Boterdiep te Uithuizen