

DAMSTERDIEP UITGEDIPT

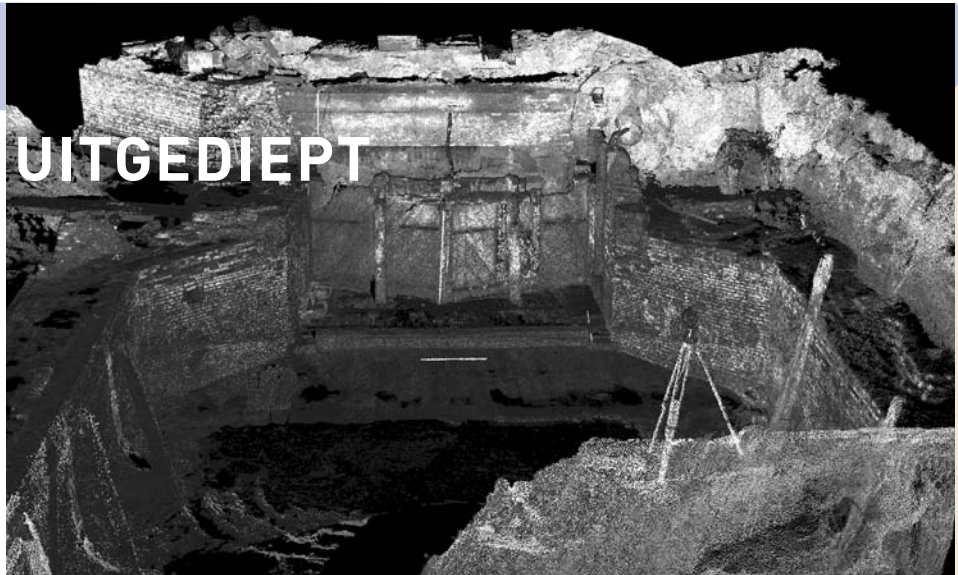
GERT KORTEKAAS GEMEENTELIJK
ARCHEOLOOG VOOR GRONINGEN

Al voor de slechting van de Groninger stadswallen, na de vestingwet van 1874, is het Damsterdiep, aan de zuidoostzijde van de stad onderwerp van maatschappelijke en politieke discussies. Met het afwerpen van dat keurslijf kwam de weg vrij om de aloude verbinding met Delfzijl te vernieuwen: het Eemskanaal kon worden gegraven tot in de stad (1876). Daarmee was het Damsterdiep binnen de wal overbodig.

In 1883 werd het eerste deel van het Binnen-Damsterdiep gedempt, de sluis, het tweede deel in 1953, toen parkeerplaatsen voor bussen en auto's een ruimere plek opeisten. Het voor toenmalige Groningers wereldberoemde Poortershuisje – menig Groninger had er een gezellige ets of schildering van aan de muur hangen – was vanwege oorlogsschade al in 1947 gesloopt, na heftige behoudsdiscussies vóór de oorlogsjaren. In de jaren '90 van de vorige eeuw komen er plannen om het diep weer te openen voor de recreatievaart.

Na een raadsbesluit van 2005 gaat een deel van het Damsterdiep nu eenmalig open, maar dan vanwege het definitieve archeologisch onderzoek, vooruitlopend op de bouw van een ondergrondse parkeergarage. Niet het gehele Damsterdiep wordt uitgediept; de westelijke helft van het sluiscomplex blijft ondergronds aanwezig. Een opgraving van 30m lengte en 4m breedte met aan de zuidzijde het Damsterdiep en onder de noordelijke kade sporen van stadsuitbreidingen sinds de 16e eeuw, maar mogelijk ook sporen uit de middeleeuwen, de ijertijd, en uit neo-, meso- en paleolithicum. Dat blijft afwachten, want onder een drukke binnenstedelijke rijbaan was vooronderzoek onmogelijk.

Het Damsterdiep is tussen Delfzijl en Ten Post een vergraven natuurlijke waterloop. In het begin van de 15de eeuw wordt deze langs bestaande watergangen naar de stad verlegd, om tegen de zuidoosthoek uit te komen bij een overtoom. Die vormde de neembare barrière tussen het hogere waterpeil van het Schuitendiep (ca 1400), dat door de Hunze werd gevoed. In mei 1573 komen twee Groningers terug naar de Stad, samen met Johan Clasen, 'Mestertimmerman' van Harlingen. Hij krijgt opdracht om in de overtoom een verlaat te bouwen en koopt hout in



Emden. In de maanden daarna wordt de sluis gebouwd.

Op 2 oktober startte de bouw van de parkeerkelder met opgraven. Archeologisch opdrachtgever en uitvoerder is de gemeente zelf, met vaste, van Archeological Research & Consultancy te Groningen ingehuurd archeologen en vrijwilligers van de Stichting Monument en Materiaal. In de weken tot het moment van schrijven is het eerste deel van de bouwput met pijn en moeite opgegraven.

De archeologische planning bleek snel achterhaald in het krachtenspel tussen rioolleggers, damwand- en palenheiers, garagebouwers, bouwverzekeraars en milieusaneerders, het bijbehorende krappe bouwschema en de dus extreme bouwdruk. Het Programma van Eisen en Plan van Aanpak bleken papieren tijgers en de KNA leek meer wens dan norm te worden. Dat vraagt om doorzettingsvermogen en inventiviteit. Nauwkeurig inmeten van complexe objecten als sluisen en kanalen vergt veel tijd en ervaring. Mede daarom is snel besloten tot het maken van 3-D-laserscans, uitgevoerd door Azimuth Geodetic te Groningen. Mits goed schoongespoten kan muurwerk tot op voegniveau – met een afwijking van maximaal 1,5 cm – worden vastgelegd in een veel kortere tijd dan benodigd voor handmatig meten en tekenen. De eerste ervaring is dermate gunstig dat naast een eenvoudige vlaktekening nu vooral de scans informatiedrager zijn van driedimensionaal muurwerk van forse afmetingen.

Toen na enige weken opgraven het imposante metselwerk van het verlaat was blootgelegd, de twee eiken sluisdeuren nog op hun plaats stonden en zelfs remmingspalen in de droge sluisbodem uitstaken, gingen aan de hekken en zelfs in het Groninger College en de Gemeenteraad stemmen op om ten minste een deel te behouden. In situ-behoud is in

een parkeerkelder wegens derving van stalingsbaten uitgesloten. Dus moet in dit geval behoud worden gezocht in een creatieve inpassing van losse sluis-elementen in en op de parkeerkelder. Een recente motie van de gemeenteraad stuurt daarop aan. Het gaat daarbij dan om de deuren, een uit de kademuur gezaagd segment (2 m hoog, 1,5 m breed en 0,8m dik), zandstenen slagstijlblokken en tot planken te herzagen remmingspalen.

Als vuilnismannen van het verleden ruimen we al doende niet alleen sporen op, maar ook binnen de wettelijke milieuregels vervuilde onderwaterbodems. De laag slib in de sluis (van voor 1883) bleek mee te vallen qua omvang en vervuilingsgraad. 150 ton is afgevoerd en over 5 mm gaas gezeefd in een professionele zeefinstallatie. Het slib uit het kanaalvak dat in '53 werd gedempt is vele malen smeriger en bevat ook meer grof afval: een autoband, een massieve fietsband, een paraplu, flessen en glazen, een geëmailleerd Bols-reclamebord en vele andere zaken zijn geborgen. De 'grachtenfiets' ontbreekt nog. Misschien wel erg jong voor de archeologie, maar er lijkt zich in het depositiepatroon een interessante verandering af te tekenen tussen 1883 en 1953. Nadere analyse van zeefmonsters uit beide dempingen zal dat wellicht verduidelijken.

Inmiddels is in de voorlaatste week van november het oostelijke sluishoofd ontmanteld. Terwijl de bakstenen kademuren binnen en buiten het sluishoofd uit de late 16de eeuw lijken te dateren, is het sluishoofd vermoedelijk 17de eeuws. Eén van de balken daaronder is een hergebruikte eiken stijl, mogelijk een deel van de wellicht houten sluis van Johan Clasen. Van die sluis ontbreekt helaas elk spoor, tot op heden. Nog 250 m Damsterdiep te gaan... □