

Jan van den Broek

Graven bij Stootshorn

De verbinding tussen Groningen en het Oldambt gedurende de oorlogsjaren 1580-1594

Volgens Hohenberg en Lees¹ functioneerden regionale hoofdsteden in de middeleeuwen en vroegmoderne tijd als een poort tussen hun achterland en het netwerk van steden. Hier werden de agrarische overschotten en proto-industriële producten uit de omgeving bijeengebracht en vond de verkoop plaats naar andere steden. Voor het transport werd gebruik gemaakt van de bestaande verbindingen binnen het stedelijke netwerk. Tegelijkertijd monopoliseerden de regionale hoofdsteden de import van goederen voor hun regio en ontwikkelden ze zich ook op het terrein van de dienstverlening tot centra waarvan alle inwoners van de omgeving afhankelijk waren.

Tijdens het congres 'Regional Capitals. Past, present, prospects', dat in 1990 te Groningen werd gehouden in het kader van het '950-jarig bestaan' van Groningen, wees Pim Kooij er in zijn bijdrage op dat Groningen een goed voorbeeld is van dit type stad.²

Regionale hoofdstad

De factoren die een stad tot 'regionale hoofdstad' maken zijn niet overal hetzelfde. Daar waar wel dezelfde factoren kunnen worden vermeld, is hun relatieve betekenis verschillend. Duidelijk is echter wel dat de meest basale voorwaarden voor de ontwikkeling van een regionaal centrum te vinden zijn in de fysisch-geografische en 'geopolitieke' ligging van een plaats, in de materiële infrastructuur van zijn omgeving en in de bestuurlijke en administratieve situatie. Deze factoren zijn wel afzonderlijk te benoemen, maar vormen met elkaar een dynamisch systeem. Een verandering ten aanzien van elk afzonderlijk element in het systeem is van invloed op alle andere elementen ervan en ook op het geheel.

De bijzondere aspecten van de ligging van de stad Groningen zijn bekend. De stad is ontstaan op het noordelijke uiteinde van de Hondsrug, op een plek die men zou kunnen zien als een soort pas tussen uitgebreide veencomplexen ten oosten en westen van de pleistocene hoogte. Alleen via deze corridor was verkeer mogelijk tussen de kleigebieden langs de kust en de zandgronden in het zuiden.

Johan Huizinga vergeleek de situering van de stad Groningen ten opzichte van haar omgeving met die van een spin in haar web.³ Ook zonder Huizinga herkent eenieder dat

¹ Paul Hohenberg en Lynn Hollen Lees, *The making of urban Europe 1000-1950* (Cambridge Mass. 1985).

² Pim Kooij, 'Groningen: central place and peripheral city', in: Pim Kooij en Piet Pellenberg (eds.), *Regional Capitals. Past, present, prospects. Ghent, Groningen, Münster, Norwich, Odense, Rennes* (Assen 1994) 37-62.

³ J. Huizinga, 'Hoe verloren de Groningsche Ommelanden hun oorspronkelijk Friesch karakter?', in: *Driemaandelijks blad XIV* (1914) 1-77, hier 23. Dit opstel is herdrukt in: J. Huizinga, *Verzamelde werken, I* (Haarlem 1948) 464-522. Hier vindt men de betreffende passage op p. 480.

beeld. Maar het is niet overbodig erop te wijzen dat dit patroon eerst geleidelijk tot stand is gekomen. Dat deed Huizinga overigens ook. 'De kaart weerspiegelt hier de gansche geschiedenis van stad en landen', schreef hij. Het merendeel van de wegen en kanalen die Groningen als begin- of eindpunt hebben, is eerst in de vroegmoderne tijd aangelegd. Aanvankelijk, toen Groningen aan het begin stond van zijn ontwikkeling, moest de nederzetting het hebben van één kronkelende waterweg naar zee (de Drentse A) en een paar landwegen.

De Groningers wisten dat ze niet zonder 'hun' Ommelanden konden. De aanhalingstekens kunnen hier niet worden gemist. De stad was immers niet de eigenares van het omringende platteland en ook in bestuurlijk opzicht waren de Ommelanden niet afhankelijk van het Groninger stadsbestuur. Het bezittelijke voornaamwoord 'hun' is alleen op zijn plaats voor zover men daarmee een geografische relatie bedoelt. Het lijkt erop dat de stadsbestuurders zich soms slechts met moeite hebben kunnen neerleggen bij het feit dat de verhouding tussen de stad Groningen en de Ommelanden geen andere was dan die tussen verbondspartners. Zo repten ze in het begin van de zestiende eeuw – de stad had juist een korte periode achter de rug waarin ze de baas was geweest in Westerlauwers Friesland – van 'de regering over onze Ommelanden', alsof Groningen ook ten oosten van de Lauwers het overheidsgezag in handen had.

Halverwege de zestiende eeuw verslechterden de verhoudingen tussen de toonaangevende Ommelander heren en het stadsbestuur. Onder druk van de stedelijke handelaren en handwerkslieden, die met lede ogen de economische ontwikkelingen ten plattelande aanzagen en bang waren dat zij door die concurrentie ten onder zouden gaan, nam het stadsbestuur een aantal maatregelen om de economische activiteiten in de Ommelanden af te stoppen en de stedelijke markt en nijverheid te beschermen. De maatregelen bestonden uit een aanscherping van het aloude stapelrecht, dat terugging op een afspraak, die de Groninger kooplieden in de dertiende eeuw onderling hadden gemaakt en die, in combinatie met de toenmalige fysisch-geografische en politieke omstandigheden, had geleid tot een vast patroon in het handelsverkeer. De Groninger markt stond daarin centraal.

De regels van het stapelrecht golden alleen voor de 'echte' Ommelanden: het Westerkwartier, Hunsingo en Fivelgo. Voor het Gorecht en het Oldambt, gebieden waar de stad Groningen de overheidsfuncties vervulde, golden ze niet. De uitzonderingspositie van deze 'stadsjurisdicties' was historisch en geografisch bepaald. Het Gorecht hoorde, net zoals de stad, tot het Sticht Utrecht, en was door zijn ligging altijd al volledig op Groningen aangewezen geweest. Het Oldambt had weliswaar veel met de Ommelanden gemeen, maar was van de stad gescheiden door moeilijk begaanbare veengebieden. Hierdoor was de Groninger markt voor de inwoners van het Oldambt nooit een voor de hand liggende handelsplaats geweest.

De aanscherping van het Groninger stapelrecht was het begin van een snel escalerende tweespalt, die in de jaren 1579 en 1580 leidde tot een politieke breuk. De belangrijkste Ommelanders kozen partij voor Holland en Zeeland en de andere gewesten die tegen Filips II in opstand waren gekomen. Groningen daarentegen zocht zijn heil bij de koning. Er volgde een periode van strijd, die pas in 1594 eindigde met de verovering van de stad door het Staatse leger.

Het spreekt voor zich dat de oorlog die gedurende veertien jaren in Noord-Nederland en omstreken woedde, een negatief effect gehad heeft op de beide functies die aan het begin

van deze bijdrage zijn genoemd als kenmerkend voor de 'regionale hoofdstad' Groningen: het handelsverkeer tussen de stad en het naburige platteland en de interregionale handel met andere steden.

In de hierna volgende bladzijden zullen we ons concentreren op de periode 1580-1594 en op de pogingen die het Groninger stadsbestuur in die tijd heeft gedaan om de genoemde functies overeind te houden. De aandacht gaat daarbij vooral uit naar de aanleg van een alternatieve handelsweg door Duurswold, het Oldambt en Westerwolde.⁴

De periode 1580-1594

Op 3 maart 1580 grepen stadhouder Rennenberg en de katholieke meerderheid in Groningen de macht en kozen partij vóór Filips II en tegen de Unie van Utrecht. Alle gereformeerde leden van het stadsbestuur en 200 'verdachte' burgers werden gevangen gezet, de stadspoorten gingen op slot. In de omgeving van de stad lagen Staatsgezinde troepen die meteen aanstalten maakten om het nu vijandelijke Groningen te belegeren. Het beleg duurde tot de tweede helft van juni, toen een koningsgezind leger onder leiding van Maarten Schenck van Nideggen ten tonele verscheen en de Staatse troepen uit de Ommelanden verjoeg. Delfzijl bleef nog een paar weken in handen van de rebellen, maar moest er op 29 juli 1580 ook aan geloven.

Het lukte de aanhangers van de koning niet de Ommelanden geheel en al schoon te vegen, laat staan dat ze erin slaagden het koninklijke gezag in Westerlauwers Friesland te herstellen. Nadat Rennenberg in de winter van 1580-1581 een vergeefse poging had gedaan om het strategisch belangrijke Steenwijk in handen te krijgen, werd hij opnieuw in het nauw gebracht door Staatse strijdkrachten. Eerst nadat een nieuw koningsgezind leger onder bevel van kolonel Francisco Verdugo naar het noorden was gekomen, moesten de rebellen zich uit de Ommelanden en Drenthe terugtrekken. Ofschoon hij daarvoor wel zijn best deed, lukte het de Spaanse veldheer niet om het Staatse fort Niezijl te veroveren, dat gelegen was aan het zuidelijke einde van een zijarm van de Lauwerszee. Doordat 'de geuzen' die schans wisten te behouden, bleef een groot deel van het Westerkwartier onder hun controle en was het voor de koningsgezinden niet mogelijk om anders dan via Drenthe invallen te doen in Westerlauwers Friesland.

Desondanks, en ondanks de hoge kosten van de oorlog en de economische schade die de stad leed, leek het de eerste jaren dat de Groningers op 3 maart 1580 de juiste keuze hadden gemaakt. De felste anti-Groningse heren waren de Ommelanden ontvlucht en de oversten van de grootste kloosters waren, samen met enkele hoofdelingen en eigenerfden, bereid om met het Groninger stadsbestuur samen te werken.

Een van de middelen waarmee de prins van Parma in 1580 de Groningers zover had gekregen dat ze met de Nader Geünieerden braken, was de belofte dat Filips II hun stad zou belonen met een klip-en-klare bevestiging van haar privileges. Meer nog: de koning zou zelfs bereid zijn om de dominante positie van de stad verder te versterken. In 1581 stuurde het stadsbestuur een gezantschap op weg om eerst bij Parma en daarna bij de koning zelf de beloning voor de bewezen trouw te incasseren. In het voorjaar van 1583 kwamen de

⁴ Zie voor dit onderwerp ook Meindert Schroor en Otto S. Knottnerus, 'De Opstand', in: M.G.J. Duijvendak, H. Feenstra, M. Hillenga en C.G. Santing (red.), *Geschiedenis van Groningen II. Nieuwe Tijd* (Zwolle 2008) 107-151, hier 136-137.

gezanten terug met enkele fraaie oorkonden, waarin Filips II de stedelijke privileges bevestigde en enkele strijdpunten met de Ommelanden in het voordeel van de stad beslechtte.

De oorkonden waren mooi om te zien en maakten diepe indruk op de stadgers. Alleen al het feit dat de machtigste man van de wereld zich persoonlijk het belang van Groningen aantrok, vervulde de Groningers van trots en wekte gevoelens van triomf. Maar in de ogen van 'de geuzen' maakten ze zich belachelijk. De dagelijkse praktijk toonde aan dat de koninklijke garnizoenen niet in staat waren de plattelandsbevolking te beschermen tegen de – in deze tijd nog ongeregelde – Staatse strijdkrachten. Bovendien ondervond de Groningse koophandel ernstige belemmeringen doordat belangrijke handelsroutes als het Reitdiep en de Eems nauwelijks konden worden gebruikt.

Graaf Willem Lodewijk van Nassau, die sinds oktober 1584 officieel de Staatse stadhouder in Friesland was, zag wel in dat de Nader Geünieerden voorlopig niet in staat zouden zijn om een grote strijdmacht op de been te brengen waarmee de koningsgezinden in het noordoosten definitief zouden kunnen worden uitgeschakeld. Ook zijn eigen positie in Westerland Friesland was van dien aard, dat hij zich alleen aan betrekkelijk kleine operaties kon wagen. Hij besloot daarom de vijand geleidelijk te wurgen. Stap voor stap wilde hij de aanvoerlijnen van de stad Groningen afsnijden en de plattelandsbevolking onder druk zetten. Vooral vanaf 1589 had hij met deze strategie succes. In dat jaar lukte het hem een aantal belangrijke bases in handen te krijgen. In de jaren daarna volgden er meer. De interregionale handel kwam nagenoeg stil te liggen en in 1593 verboden de Staatsen de plattelanders in Drenthe en de Ommelanden om nog langer hun goederen naar de stad te brengen. Toch moest er in 1594 nog een groot leger aan te pas komen om Groningen op de knieën te dwingen.

Problemen en een plan

De oorlog noopte het Groninger stadsbestuur tot aanpassing van de infrastructuur. In de literatuur over de Opstand gaat de meeste aandacht uit naar de aanvoer van proviand en oorlogsvoorraden. We moeten ons echter realiseren dat dit niet de enige betekenis was van het goederenvervoer. Het handelsverkeer – zowel dat over korte als over langere afstand – was net als nu een elementair onderdeel van het totale economische systeem. Zonder de export van agrarische en andere producten konden producenten en handelaren niet aan het geld komen dat nodig was om, onder meer, de troepen te betalen die in de Ommelanden gelegerd waren en de bevolking moesten beschermen tegen de Staatse invallen. Wanneer de soldaten geen geld kregen, zouden ze uit puur lijfsbehoud hun eten bij de boeren moeten gaan halen, met alle gevolgen van dien. Ongecontroleerde plundering zou leiden tot vernietiging van de productiemiddelen, het wegtrekken van de bevolking en het wegvallen van de aanvoer van producten naar de Groninger markt. Daarmee zou de cirkel rond zijn: de handel op de Groninger markt, import van buiten en export naar elders waren onontbeerlijk voor de voedselvoorziening en het draaiende houden van de economie.

Vanaf het allereerste begin van de strijd was de monding van het Reitdiep, de oudste handelsroute van Groningen, in handen van de rebellen. Zelfs toen de koninklijken erin slaagden enkele steunpunten langs de rivier in handen te krijgen, betekende dat nog niet dat de Groningers ongehinderd van het Reitdiep gebruik konden maken. De Staatsgezinden

bezaten in Oostmahorn een belangrijke basis, van waaruit zij de Lauwerszee en de Wadden beheersten.

Maar ook aan de oostzijde was er een probleem: toen Maarten Schenck halverwege juni 1580 de Staatse belegeraars van Groningen had verjaagd en de stadspoorten na twee-en-een-halve maand eindelijk weer open konden, was goederenvervoer via het Damsterdiep en de Eems niet mogelijk. Dat kwam doordat drie Staatse vendels zich in Delfzijl hadden genesteld en alle verkeer onmogelijk maakten. Ook de voor Groningen zo belangrijke aanvoer van graan uit Emden lag stil. Doordat het op dat moment nog onzeker was hoelang Delfzijl in handen van de rebellen zou blijven, werd in Groningen naar een oplossing gezocht voor de noodsituatie. Er werd een plan opgesteld dat bewaard is gebleven en waarop stadssecretaris Egbert Alting de datum 15 juli 1580 heeft gezet.⁵

Het stuk draagt de titel *'Advis van ordinantie um in deser bekommerlicke tydt victualie van Embden ende uuth Oestfrieslandt overall tmoegen hebben ende bekommen.'* Op dit moment, aldus de tekst, ligt de vijand ligt met grote en kleine schepen op de Eems en de beide armen van de Dollard,⁶ zodat er geen schepen via de Delfzijl kunnen vertrekken en er vanuit Emden geen goederen kunnen worden aangeleverd. We moeten daarom de vijandelijke schepen, die doorgaans niet meer dan vijf of zes opvarenden hebben, verjagen. Daartoe moeten in Winschoten vier schepen van drie à vijf last worden uitgerust.⁷ Ze moeten bemand worden door goede schippers en een voldoende aantal soldaten. Deze vaartuigen zullen geen gevaar te duchten hebben van de vijandelijke oorlogsschepen op de Eems. Die steken immers zo diep, dat ze onze boten niet kunnen volgen in het ondiepe water op de slikken en in de prielen.

Verder zijn er bij de kerk in Midwolda zogenaamde *'hooibullen'*. Dat zijn schuiten waarmee de kerspelliëden 's zomers het hooi overvaren dat ze aan de andere kant van de Dollard oogsten.⁸ Twee of drie van die schuiten kunnen worden uitgerust met riemen en musketten. Aan de binnenkant moeten bij wijze van pantsering dikke planken worden aangebracht. Met deze vaartuigen kan men de vijandelijke *'scrubbers'* (jagers) verdrijven en de proviandschepen escorteren, zodat die veilig aan land kunnen komen op Reide, bij Wagenborgen, Winschoten of elders. Ook deze *'hooibullen'* kunnen aan grote schepen van de vijand ontkomen door het wad op te vluchten. Kleinere schepen kunnen ze verslaan en verjagen. Verder moet er in Reide of Oterdum een *'commissiehuis'* worden gezet, een soort entrepot, waar de van overzee aangevoerde goederen kunnen worden opgeslagen alvorens ze naar Groningen kunnen worden getransporteerd.

Daarnaast is het noodzakelijk maatregelen te nemen ter verbetering van de aanvoer vanuit Westfalen. Deze loopt over de weg via Bourtange en Wedde, maar de kwaliteit van die route laat veel te wensen over. Bij slecht weer is ze zelfs onbruikbaar. Een groot probleem is ook het moeras tussen Slochteren en Noordbroek. Verbetering van deze weg is ook gunstig voor het verdere transport van de goederen die per schip worden aangevoerd in de Meedenerzijl, in het uiterste zuidwesten van de Dollard.

De oplossing is niet moeilijk, aldus het *'advis'*, want er bestaat al een goede scheepvaartroute van Groningen naar Slochteren. Men volgt vanuit de stad het Damsterdiep

⁵ Groninger Archieven, 2100-1462.304.

⁶ In deze tijd reikte de westelijke arm van de Dollard nog tot Noordbroek, de zuidelijke tot Blijham.

⁷ Een last is c. 3000 liter. Het gaat dus om schepen van 9-15 ton.

⁸ In de Zwaag, ten zuidwesten van Wagenborgen.

totdat men rechtsaf kan slaan, het Lustige Maar in. Via deze watergang komt men in de Slochter Ae, die tot aan Slochteren loopt. Wat er nu gebeuren moet is het graven van een kanaal vanaf Slochteren naar Noordbroek. Wanneer de inwoners van Duurswold, Noordbroek, Zuidbroek en Meeden elk een dag graven is het kanaal klaar. Het diep of de schipsloot zal geschikt zijn voor schepen van een halve last en meer.

Tussen Noordbroek en Zuidbroek kan men gebruik maken van de bestaande zandweg. Vanaf het Zuidbroekster kerkhof lopen er al sloten naar de Broekster- en Meedenerzijl. Volgens het 'Advis' kunnen deze watergangen in één dag door de plaatselijke bevolking zo worden verwijld, dat men er met slootschepen doorheen kan.

Ook in vrede tijden zullen de diepen bij Slochteren en Zuidbroek hun nut bewijzen. Via de Exter- en Meedenerzijl heeft men een gemakkelijke toegang tot de Dollard. Daar kunnen zelfs schepen aankomen van 20-30 last. Via de Dollard kunnen ook in Winschoterzijl goederen worden aangevoerd door schepen uit Hoge Bunde, Ditzum, Petkum, Emden en andere plaatsen in Oost-Friesland.

Voor het beheer van de landweg moet een kantonnier worden aangesteld. Die moet het water uit de 'diepe slagen' en wagensporen laten lopen en de gaten op tijd met droge aarde vullen. 'Er zijn vele "sluffe" lieden die hun wegen verwaarlozen en niet zorgvuldig tewerk gaan, en een slenk of diep wagenspoor kan een hele pas onbruikbaar maken.'

Details over de route naar Westfalen ontbreken in dit stuk, ofschoon over zo'n verbinding wel in algemene zin wordt gerept. Daarmee doet het plan denken aan de pogingen die in de vijftiende eeuw zijn gedaan om via Westerwolde een rechtstreekse verbinding tot stand te brengen tussen Westfalen en Groningerland.⁹

Oldambt en stapelrecht

Tot uitvoering van het besproken plan kwam het in 1580 echter niet. De inkt van het stuk was nog maar nauwelijks droog, of de Staatsen ontruimden de vesting Delfzijl. Hierdoor was het hele Damsterdiep weer bruikbaar en kon ook Delfzijl – zo was de verwachting – weer volop functioneren als haven. Die verwachting kwam echter niet helemaal uit. De 'geuzen' hadden op 29 juli 1580 weliswaar Delfzijl moeten opgeven, maar op de Eems bleven vier Hollandse oorlogsschepen liggen om het Groninger handelsverkeer te hinderen. Het was de Staten van Holland overigens niet alleen en ook niet in de eerste plaats om Groningen te doen. Emden was een geduchte concurrent van de Hollandse handelsvaart en het kwam dan ook goed uit dat men de Emders koopvaardij kon dwarszitten onder de dek mantel de proviandering van Groningen te blokkeren.¹⁰ Overigens was de blokkade niet waterdicht: 's nachts wisten smokkelaars (de zogenaamde 'hoytevaarders') de Eems over te komen en toen de winter kwam haalden de Hollanders hun oorlogsschepen weg. Het volgende voorjaar kwamen ze echter weer terug en hervatten de blokkade.

Ofschoon er dus wel enig verkeer over de Eems mogelijk was, waren er genoeg redenen om de handelswegen naar Oost-Friesland en Westfalen te verbeteren. In de eerste plaats was

⁹ Een plan uit 1457 voorzag in de aanleg van een landweg, een ander uit 1483 in het graven van een kanaal tussen de Eems en de Westerwoldse A. In beide gevallen was het de bedoeling te stapel te Emden te omzeilen (Jan van den Broek, *Groningen, een stad apart* (Assen 2007) 411-412).

¹⁰ Bernhard Hagedorn, *Ostfrieslands Handel und Schiffahrt vom Ausgang des 16. Jahrhunderts bis zum westfälischen Frieden (1580-1648)*. Abhandlungen zur Verkehrs- und Seegeschichte VI (Berlijn 1912) 71-72.

het geen prettig idee afhankelijk te zijn van slechts één – weinig betrouwbare – verbindingsweg met dat deel van de buitenwereld. Door de grote risico's voor de schippers was het vervoer via Delfzijl bovendien erg duur. Tenslotte betekende de aanwezigheid van de duizenden koninklijke soldaten die voor de bevrijding van Groningen naar het noorden waren gekomen, een zware aanslag op de voorraden aan proviand. Ook om die reden was het noodzakelijk de aanvoer, zeker die van levensmiddelen, te vergroten.

De hiertoe benodigde verbeteringen van de infrastructuur konden uiteraard niet van de ene op de andere dag worden gerealiseerd. Maar het was wel mogelijk heffingen te leggen op producten die buiten de Groninger markt om werden geëxporteerd. Die extra-inkomsten zouden in elk geval een beetje soelaas bieden in de financiële nood. Met name de inwoners van het Oldambt waren gewend hun producten rechtstreeks naar het oosten uit te voeren, waar ze onder meer in Emden een goede afzetmarkt vonden. Ze vervoerden hun goederen over de landweg via Dünebroek en (vooral) over het water. Daarbij maakten ze gebruik van scheepjes die ze hadden liggen bij de zijlen aan de Dollard.

In de zomer van 1580 besloot het stadsbestuur een einde te maken aan de vrije handel van de Oldambtsters en hen dezelfde heffingen op te leggen die in de stad Groningen over de Ommelander producten werden betaald. We zouden kunnen zeggen dat dit een speciaal voor het Oldambt bedachte vorm van het stapelrecht was, die rekening hield met het ontbreken van een goede handelsroute tussen de stad Groningen en het Oldambt en met het feit dat het daardoor niet mogelijk was de Oldambtsters te verplichten hun producten daadwerkelijk in Groningen ter markt te brengen. Hoe dan ook, de maatregel betekende een breuk met het verleden en een ernstige schending van de Oldambtster rechten.

Vermoedelijk heeft deze maatregel naar de zin van de stadsbestuurders te weinig resultaat opgeleverd. In elk geval besloten ze in 1581 een stap verder te gaan. Op 3 juni van dat jaar namen ze een 'dubbelbesluit': ze verboden de inwoners van het Oldambt 'vette waeren,¹¹ veervoete beesten noch enich koorn oft gewas' uit te voeren en bevalen hen tegelijk ook de wegen en watergangen in hun gebied te repareren. Dat was niet alleen noodzakelijk om de eigen producten naar Groningen te kunnen brengen. Ook het transport van goederen die van buiten in het Oldambt zouden aankomen, zou daarmee gediend zijn.

Mochten er in 1580 nog twijfels zijn geweest aan de Groningse bedoelingen, nu was het volstrekt duidelijk: ook het Oldambt was voortaan aan het Groninger stapelrecht onderworpen. De uitgeweken kroniekschrijver Abel Eppens zag hierin een bevestiging van de slechtheid van de Groningers. Die deden niet anders, zo meende hij, dan de arme plattelanders onderdrukken en uitbuiten, om zo zelf de baas te kunnen spelen en van de Ommelander rijkdommen te kunnen profiteren zonder er zelf iets voor te hoeven doen. Volgens hem waren de Groningers tot dit besluit gekomen om de inwoners van het Oldambt te straffen voor het feit dat ze in 1580, kort nadat de stad voor de koning had gekozen, de Unie van Utrecht hadden getekend.¹²

Ofschoon er in Groningen beslist een stroming zal zijn geweest die vond dat de Oldambtsters een lesje hadden verdiend, is het de vraag of hiermee het hele verhaal is verteld.

¹¹ Zuivel (boter en kaas) en spek.

¹² Groninger Archieven, 2100-610 (8 en 10 maart 1580). Zie J.A. Feith en H. Brugmans, eds., *De kroniek van Abel Eppens tho Equart*, 2 dln. (Amsterdam 1911) 1, 308.

Na de afkondiging van het genoemde besluit tekenden de Oldambtsters onmiddellijk mondeling protest aan. Toen er uit de stad niet meteen antwoord kwam, dienden ze nog eens een uitvoerig rekest in. Daarin wezen ze erop dat het besluit een flagrante schending was van de Oldambtster rechten en niet daarom niet geaccepteerd kon worden. Wat het tekenen van de Unie van Utrecht betreft suggereerden ze dat ze geen keus hadden gehad: 'Toen we door de Staatsen overvallen werden, hebben wij dat over ons heen laten komen in de gedachte dat we de vijand het best met "*soeticheyd*" konden bejegenen. U, die veilig in een vestingstad zit, moet ons dat niet kwalijk nemen. Als we ons teweer hadden gesteld, zouden we daarvoor met lijf en goed hebben moeten betalen'.¹³ De Oldambtsters verklaarden dat ze hun producten best in Groningen ter markt wilden brengen, maar alleen wanneer ze dat uit vrije wil konden doen, niet onder dwang. Het enige probleem was, aldus de requestanten, dat het aan een goede transportroute ontbrak.¹⁴

Zoals we al eerder zagen werd deze moeilijkheid in Groningen onderkend. In de stadsrekening over 1581 – een bron die bij uitstek voor intern gebruik was bestemd en niet voor rechtvaardiging tegenover buitenstaanders – vinden we aangetekend dat Isebrant Peters op 9 juni een gezelschap, bestaande uit burgemeester Derck Roberts, enkele raadsheren, een taalman en een bouwmeester, naar Ruischerbrug en Hinkemahorn heeft gebracht. Doel van de tocht was om ter plaatse te bekijken waar het best een weg kon worden gemaakt om de Wold-Oldambtsters in staat te stellen hun boter, spek, kaas en allerlei granen naar de stad te brengen 'tot hun eigen voordeel en gerief'.¹⁵

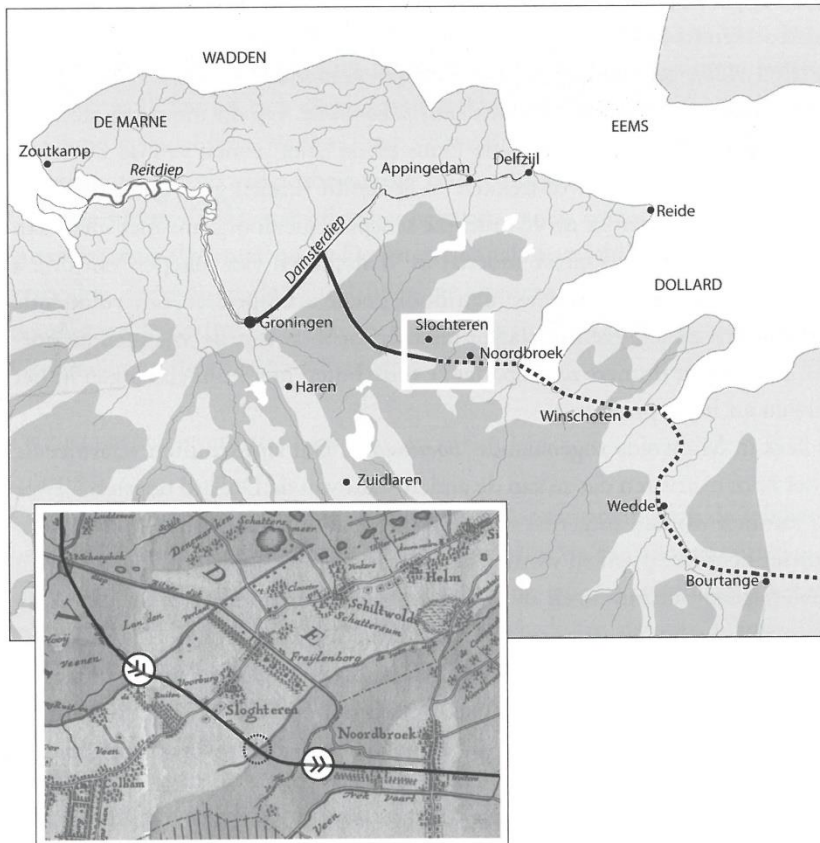
Ondertussen hadden de militaire ontwikkelingen de stadsbestuurders in een moeilijke positie gebracht. Hierdoor waren ze niet in staat snel te reageren op de Oldambtster protesten. Toen ze dat uiteindelijk op 28 juni 1581 wel deden, lieten ze het kardinale punt (de schending van de oude Oldambtster rechten) onbesproken. Ze verwezen naar de noodsituatie van dat moment: de stad moest zorgen voor de bevoorrading van 's konings leger dat, exclusief de ruitery en de aanhang, maar liefst 22 vendels groot was en dus minimaal 4000 man telde. Bovendien was er nog meer krijgsvolk naar het noorden onderweg. Er was dus een acute behoefte aan grote hoeveelheden proviand. Daarom moesten de Oldambtsters nog wat geduld hebben en zich ondertussen schikken naar het genomen besluit. Bovendien moesten ze zorgen voor een snelle reparatie van de wegen.

De vraag of het Oldambt officieel onder het stapelrecht gebracht moest worden heeft de stadsbestuurders nog enkele jaren bezig gehouden. Het zou echter te ver voeren daarop verder in te gaan. Voor dit verhaal is het voldoende om te vertellen dat men ook van Groningse kant in de jaren 80 het een en ander heeft gedaan om de landverbinding met het Oldambt te verbeteren, opdat de inwoners van dat gebied gemakkelijker met hun goederen naar Groningen zouden kunnen komen.

¹³ Ook de inwoners van het Gorecht hadden de Unie van Utrecht onder dwang getekend (20 april 1580). Zij hadden tevoren hierover overleg gepleegd met stadhouder Rennenberg en het stadsbestuur (Groninger Archieven, 2100-21.12, 670).

¹⁴ Groninger Archieven, 2100-988.8. Het stuk is getekend namens de Wold-Oldambtster kerspelen Winschoten, Midwolda, Scheemda, Zuidbroek en Oostwold, en door vertegenwoordigers van Termunten, Borgsweer, Wagenborgen en de andere kerspelen van het Klei-Oldambt.

¹⁵ Stadsrekening over 1581, Groninger Archieven, 2100-7.40, fol. 366.



Het tracé van het kanaal dat Groningen met het Oldambt en later ook Westfalen moest verbinden. De vaarroute is slechts gedeeltelijk verwezenlijkt. Over de loop van het kanaal tussen Noordbroek en Winschoten bestaat onzekerheid en het gedeelte door Westerwolde is niet gerealiseerd.

In de tekst wordt vooral aandacht besteed aan het kanaalvak tussen Slochteren en Noordbroek. Op de inzet (een detail uit de achttiende-eeuwse kaart van Beckeringh) zijn de twee plaatsen aangegeven waar in 1586 verlaten zijn gebouwd. Eén daarvan bevond zich op Fivelgoër bodem (op de plaats waar de Edzersloot de Slochter Hoofdweg kruist, links op het kaartje), het andere ten zuiden van 'de Sijp' of Siepsloot (op Oldambtster grondgebied, rechts op het kaartje). Daartussenin is met een kleine puntlijn-cirkel de plaats gemarkeerd waar het nieuwe kanaal de Veendijk kruiste.

Voor de goede orde zij opgemerkt dat de situatie ten tijde van de aanleg van de nieuwe vaarverbinding anders was dan die welke we op de Beckeringhkaart zien. Zo bestonden het Slochterdiep en de 'Trek Vaart' ten zuiden van Noordbroek nog niet.

Kaart en tekenwerk: Henk Kampen

Een nieuw kanaal

Vervoer per as is echter duur en voor bulkgoederen zoals graan en zout ook niet zo geschikt. Een goede vaarroute bleef daarom dringend gewenst. De kwestie werd urgent toen Staatse troepen zich in 1583 meester maakten van het dorpje Oterdum. Dit plaatsje, dat halverwege Farmsum en Termunten tegen de Eemsdijk lag, is van de kaart verdwenen toen de bewuste dijk in de jaren zeventig van de vorige eeuw op Deltahoogte werd gebracht. Op 28 september 1583 verscheen een vloot van 70-80 schepen, klein en groot, op de Eems. Aan boord bevond zich een Staatse strijdmacht die onder bevel stond van de Ommelander heren Wigbold van Ewsum en Asinge Entens. Ze gingen bij Oterdum aan land en veranderden het dorp in een oogwenk in een onneembaar fort. Ter weerszijden van Oterdum staken ze de zeedijk door, zodat het laaggelegen land rondom onder water kwam te staan.

De vestiging van dit Staatse bruggehoofd was een ramp voor de boeren in de directe omgeving: hun vee en andere bezittingen werden geroofd, hun huizen gingen in vlammen op en elke hoge vloed deed het zoute water over hun land klotsen. De meesten moesten daarom huis en haard verlaten. Maar de betekenis van de Staatse bezetting van Oterdum reikte veel verder dan het Klei-Oldambt en de Oosterhorn van Fivelgo. De 'geuzen' maakten van Oterdum de uitvalsbasis van schepen die het handelsverkeer op de Eems en de Dollard moesten hinderen, met het uiteindelijke doel de aan- en afvoer van Groningen en de bevoorrading van het koninklijke leger af te snijden.¹⁶ Nadat Oterdum in Staatse handen was gevallen, was er sprake van een situatie die vrijwel gelijk was aan die van de voorzomer van 1580, toen de 'geuzen' Delfzijl bezet hielden.

De autoriteiten in Groningen begrepen dat er nu haast geboden was met het vinden van een alternatieve, veilige, route voor het handelsverkeer tussen de stad, het Oldambt, Oost-Friesland en Westfalen. Net zoals in 1580 hoopte men dit doel te kunnen bereiken door – onder meer – een kanaal te graven tussen Slochteren en Noordbroek. Het in 1580 opgestelde rapport was overigens wel erg optimistisch geweest. Zoals we zagen veronderstelde men toen dat het kanaal in een paar dagen zou kunnen worden gegraven. Misschien was dit op zichzelf wel juist, maar in het plan stond niets over eventuele technische problemen die zich zouden kunnen voordoen door de verschillende bodemniveaus, de aanwezigheid van een riviertje (de Sijpe¹⁷) en de grondgesteldheid van het gebied waar het kanaal moest komen. Ook zweeg het stuk over het feit dat de vaarweg door verschillende landschappen (het Ommelander Fivelgo en de stadsjurisdictie Oldambt) moest worden aangelegd en dat ook dit tot moeilijkheden zouden kunnen leiden.

De Slochter Ae was een van de hoofdwatgangen van het extreem laaggelegen Duurswold. Het was normaal dat dit gebied het grootste deel van het jaar onder water stond.¹⁸ Die lage ligging was het gevolg van de ontstaansgeschiedenis van deze streek. Zoals zijn naam al aangeeft hebben we hier te maken met een voormalig wold- of veengebied. Vanaf de negende of vroege tiende eeuw is het geleidelijk in cultuur gebracht. Hierdoor zakte het bodempeil en kwam een langgerekte zandrug aan de oppervlakte. Hierop kwamen de nederzettingen te liggen die er nu nog altijd zijn, met de weg die deze dorpen met elkaar verbindt. In de zestiende eeuw was de ontginning gevorderd tot enkele honderden meters ten zuidoosten van de huidige Hoofdweg in Slochteren. Verder naar het zuiden lag het ongerepte hoogveencomplex van Sappemeer, waarvan het oppervlak enkele meters hoger lag dan het maaiveld van het ontgonnen land. Een zogenaamde veendijk, evenwijdig aan de huidige Hoofdweg, vormde de noordelijke begrenzing van het veen en voorkwam dat daaruit zuur water naar het laaggelegen cultuurland lekte en de kwaliteit ervan bedierf. Het woeste land ten zuiden van de veendijk had zijn eigen, natuurlijke, afvoer: de zojuist genoemde Sijpe, die vanuit het Sappemeer in noordoostelijke richting stroomde. Dit riviertje was tevens de grens tussen het landschap Fivelgo en het Wold-Oldambt. De noodzaak het zure veenwater op afstand te houden was de reden waarom de inwoners van Slochteren met het ontginningswerk niet helemaal tot aan de Sijpe, de zuidelijke grens van hun dorpsgebied,

¹⁶ De Eems functioneerde als aanvoerroute voor de koninklijke troepen in Lingen en Twente.

¹⁷ De voorganger van de tegenwoordige Siepsloot.

¹⁸ Volgens een rekest van de kerspelen Slochteren, Schildwolde, Opwierde, Tjamsweer, Harkstede, Scharmer, Heidenschap, Garrelsweer ('Ghelterswer'), Woltersum, Wirdum, Farmsum, Meedhuizen, Wagenborgen, Siddeburen, Hellingum, Kolham, Garmerwolde, Ten Boer, Ten Post, Enzelens en Lasquert aan de scheppers en zijlvesten der Drie Delfzijlen lagen de betrokken landerijen maar drie maanden per jaar droog (23 augustus 1585; Groninger Archieven, 2100-1093.2.2).

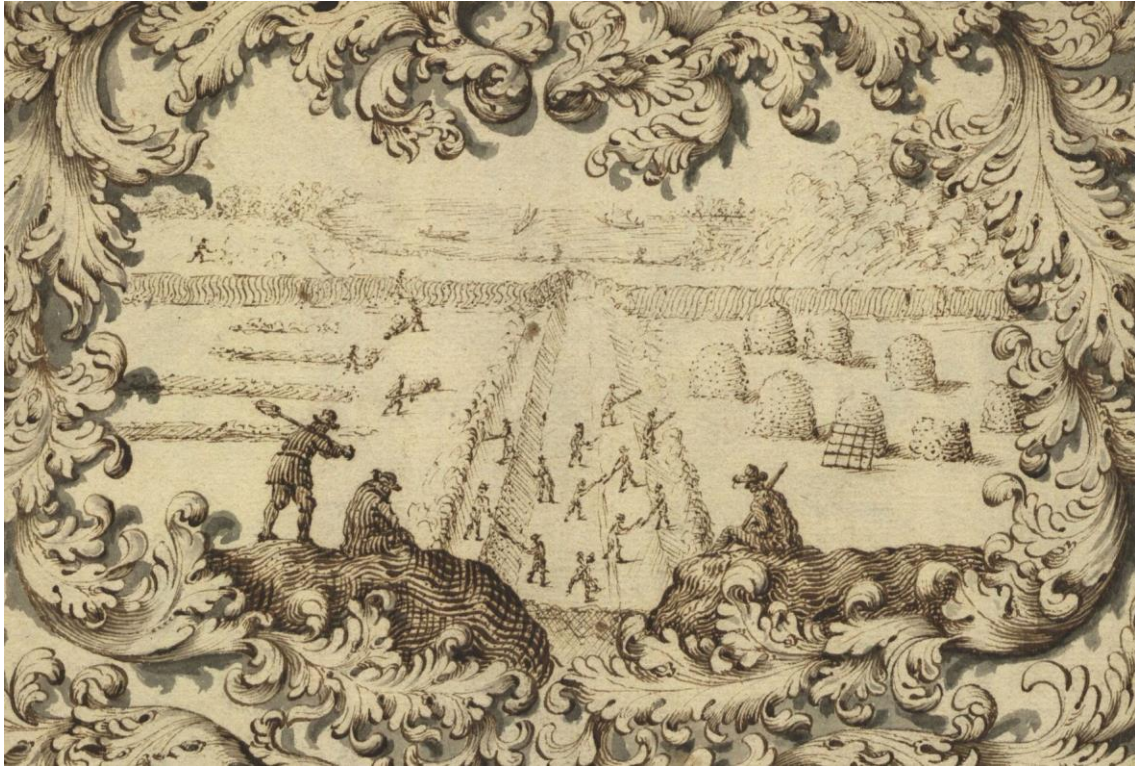
door hadden kunnen gaan. De strook veen tussen de veendijk en de rivier was een noodzakelijke buffer ter bescherming van hun laaggelegen landerijen.

Aan de Slochter zijde van de veendijk werd het overtollige water noordwaarts afgevoerd door – onder meer – een watergang die later Edzersloot genoemd werd. Deze in het ‘*advies*’ van 1580 als ‘ein groeten sloet’ aangeduide watergang zou volgens dat plan de verbinding moeten vormen tussen de Slochter Ae en het kanaal dat men aan de Oldambtster kant wilde graven. Dat laatste kanaalstuk, vanaf de veendijk naar Noordbroek, moest voor het grootste deel in de ongerepte veengrond worden gegraven en zou de Sijpe kruisen. In elk geval zou het bodemniveau van het nieuwe kanaal heel wat hoger komen te liggen dan dat van de Edzersloot aan de noordzijde van de veendijk.¹⁹

Als gevolg van het niveauverschil ter weerszijden van de veendijk was het eenvoudig doorgraven van de dijk natuurlijk geen optie. Het gevolg daarvan zou zijn dat het Oldambtster stuk van het kanaal meteen leegliep en dat dit water, samen met dat van de Sijpe, vrij zou afstromen naar Duurswold, waar het gedurende de natte jaargetijden de lage landerijen zou bederven. De dijk zou echter wel een lelijk obstakel zijn voor de schippers die de nieuwe route zouden gaan gebruiken. Zij zouden, bij de veendijk aangekomen, hun schepen moeten leeghalen, hun vaartuigen uit het water trekken en een eindje verderop en wat lager (of hoger, afhankelijk van de richting waarin ze voeren) weer te water laten, waarna ze opnieuw zouden moeten laden.

Voor het gemak van de schippers en om een vlotte doorvaart mogelijk te maken, zou het veel beter zijn ter hoogte van de veendijk een schutsluis (verlaat) te maken. Er zouden dan ook grotere schepen kunnen passeren. De bouw van een verlaat stuitte wel op ernstige bezwaren. In de eerste plaats was zo’n kunstwerk erg duur. Bovendien was een verlaat, hoe solide ook gebouwd, een kwetsbaar object dat gemakkelijk onklaar kon raken en ook eenvoudig te saboteren was. Dit waren gewichtige bezwaren, zeker met het oog op de slechte tijd en de oorlogssituatie. Tenslotte moest men er rekening mee houden dat de landgebruikers van Duurswold en de naburige kerspelen in het geweer zouden komen tegen elke aantasting van de veendijk. Bouw van een verlaat betekende immers dat men een gat moest maken in de dijk en dat bij het schutten van vaartuigen telkens een hoeveelheid veenwater in de watergangen van Duurswold terecht zou komen. Ditzelfde bezwaar was in de jaren 70 aangevoerd tegen de plannen om buiten de Steentilpoort bij Groningen een verlaat te bouwen, dat het de schippers gemakkelijk moest maken om van het Damsterdiep in het Schuitendiep en omgekeerd te komen. Ook toen waren de ingezetenen van Duurswold en de aangrenzende lage landen bang geweest voor het veenwater, dat via de Hunze en het Schuitendiep naar het noorden stroomde en via het geprojecteerde verlaat in het Damsterdiep terecht zou komen. In het geval van de veendijk bij Slochteren was nog veel meer oppositie te verwachten. Alleen al de plek waar het verlaat zou moeten komen, maakte de onderneming tot een gevoelige kwestie. Het kunstwerk diende – zo zou men kunnen zeggen – vooral stad-Groninger belangen, maar zou aan de Fivelgoër zijde van de Sijpe worden gebouwd en vooral risico opleveren voor de Ommelanders.

¹⁹ Hoe groot het hoogteverschil precies was is niet bekend, omdat we niet weten hoe dik het veenpakket ten zuiden van de veendijk was.



Een van de grootste problemen bij het aanleggen van een vaarverbinding tussen Groningen en het Oldambt was het hoogteverschil tussen het lage land van Duurswold en het onontgonnen veen tussen Sappemeer en Noordbroek. Ten zuiden van Slochteren zorgde een Veendijk ervoor dat er geen water uit het veen naar de ontgonnen landerijen kon stromen.

Op deze tekening uit het 'Caartboek van Sappemeer' is goed het hoogteverschil te zien tussen het ontgonnen land op de voorgrond en het ongerepte veen (met 'meerstal') op de achtergrond. Het plaatje brengt de ontginningswerkzaamheden in beeld: het graven van een wijk, het afsteken en opzetten van de turf (links), de tot zogenaamde 'kloten' opgestapelde turven (rechts) en het afbranden van het woeste veen (rechtsachter).

(Groninger Archieven, 1468-149, detail)

Het zou de moeite waard zijn nader in te gaan op de strubbelingen waarmee de realisatie van het kanaalplan gepaard ging. In deze korte bijdrage is daarvoor geen plaats. Ik volsta daarom met de mededeling dat in 1586, nadat een eerdere poging met een enkel verlaat in de veendijk was mislukt, een tweetal verlaten werd gebouwd, één aan de Oldambtster kant (bij Stootshorn) en één in de Groenedijk ten noorden van Slochteren, dat het stadsbestuur op 9 mei 1587 een reglement vaststelde voor het gebruik van het verlaat en de overtoom bij Stootshorn en dat een verlaatsmeester vanaf 14 mei 1587 passagegeld begon te innen van de schippers die gebruik maakten van het nieuwe kunstwerk.

Uit de ordonnantie van 9 mei 1587 blijkt dat het stadsbestuur enigszins tegemoet gekomen is aan de bezwaren van de Duurswolders. Het verlaat zou niet meer dan driemaal per week worden geopend: op maandag, woensdag en vrijdag, 's zomers om vijf uur en 's winters om twee uur. Voor elk doorvarend schip, geladen of ongeladen, moesten 5 brabantse stuivers worden betaald. Voor het gebruik van de overtoom gold half tarief. Boerenschuiten of kleine schepen die gebruik maakten van de overtoom, betaalden 1 brabantse stuiver.

Slootschepen, kleine snikken en andere kleine boten die gemakkelijk overgetrokken kunnen worden, zouden ook op de genoemde dagen niet door het verlaat mogen.

Dank zij de afdrachten die de verlaatsmeester aan de stadsrentmeester deed, hebben we een globale indruk van de betekenis die het nieuwe kanaal heeft gehad. De indruk is niet meer dan globaal, want de cijfers uit de stadsrekeningen geven alleen maar aan hoeveel geld er bij Stootshorn werd geïnd. We kunnen uit die bedragen niet afleiden hoeveel schepen, uitgesplitst naar verschillende soorten, van het verlaat en de overtoom gebruik maakten. Het verloop van de inkomsten laat zien dat het kanaal aanvankelijk een succes is geweest, maar dat de opbrengst ervan spoedig inzakte (zie de grafiek). De scherpe daling van de inkomsten hoeft niet het gevolg te zijn van een even sterke afname van het gebruik van het kanaal. Een groot deel van de inkomsten zal zijn weggevallen als gevolg van een raadsbesluit van januari 1588, waarbij de inwoners van het Oldambt vrijstelling van passagegeld werd verleend. Sindsdien hoefden alleen vreemdelingen te betalen.

Er waren echter ook factoren die het gebruik van de nieuwe vaarweg hinderden. Om te beginnen werd Groningerland in november 1587 getroffen door een zware storm, die een groot deel van het gewest onder water zette en waardoor ook het nieuwe verlaat beschadigd raakte. De ramp zal ongetwijfeld ook gevolgen hebben gehad voor de hoeveelheid goederen die konden worden vervoerd. Daarnaast zijn er berichten over tegenwerking en zelfs sabotage door tegenstanders van de vaarweg. Tenslotte was er het voor de koningsgezinden desastreuze verloop van de oorlog. Staatse strijdkrachten zetten de Oldambtster bevolking steeds meer onder druk, zodat deze beroofd werd van zo goed als alles wat geld kon opleveren. En als het niet de Staatsen waren die de Oldambtsters plunderen, dan had de bevolking wel te lijden van de koninklijke troepen die van tijd tot tijd zonder geld en proviand naar het noorden werden gestuurd om de vijand te bestrijden.

Toch is de vaarroute via Stootshorn van groot strategisch belang geweest. Daarop wijst het voorstel dat de Ommelander edelman Allert Clant in 1589 aan de Staten-Generaal deed om met een speciaal hiervoor op te richten regiment de handelsroute bij Slochteren af te snijden, want, zo zei hij, 'alles wat over Bourtange of via de Dollard naar Groningen komt moet daar langs'.²⁰ Aan de andere kant besloot het stadsbestuur van Groningen in 1590 ter bescherming van de verlaten een garnizoen te leggen in de kerk te Slochteren.²¹ Slochteren was het jaar daarop een van de plaatsen die door het Staatse leger kortstondig werden bezet en gefortificeerd.²²

Besluit

Zoals we zagen, ging het in 1580 en in de jaren daarna niet alleen om een verbinding tussen Slochteren en Noordbroek, maar wilde men een nieuwe handelsroute aanleggen tussen Groningen en Westfalen. Ondanks de grote inspanningen en kosten die men aan de uitvoering van dit plan heeft besteed, is daarvan maar bitter weinig terecht gekomen. Van

²⁰ Everhard van Reyd, *Historie der Nederlantscher oorlogen* (Leeuwarden 1650) VIII 156-157.

²¹ Raadsbesluit van 22 december 1590. Zie voor de tekst: Jan van den Broek, ed., *Het verbaal van dr. Wilhelmus Hammonius, syndicus van de stad Groningen*, II (1589-1592) (Groningen 2008) 214. Slochteren lag, zoals werd gezegd, 'op de pas' (Groninger Archieven, T2100 nr. 15.2, 20).

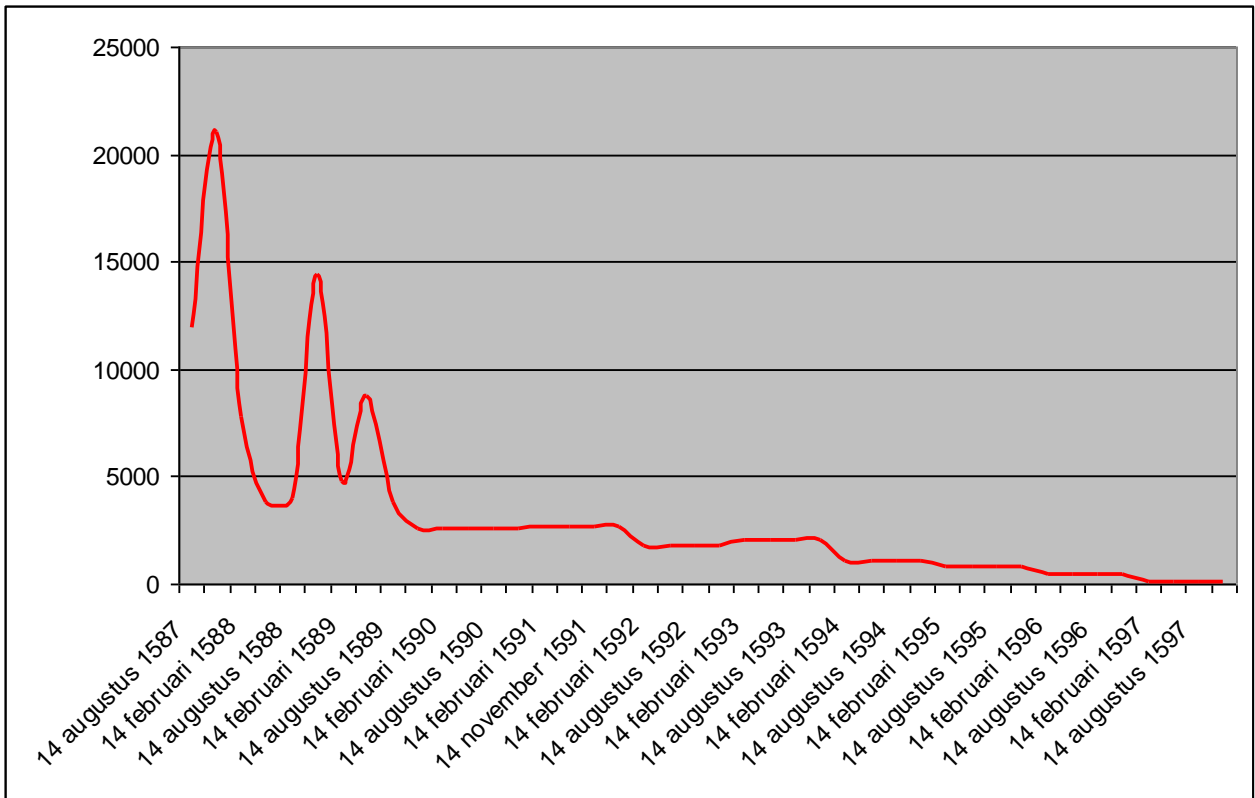
²² H.O. Feith, ed., *Kronijk van Eggerik Egges Phebens van 1565-1594*. Werken van het Historisch Genootschap, gevestigd te Utrecht, nieuwe serie 7 (Utrecht 1867) 127, W.J. Formsma en R. van Roijen, eds., *Diarium van Egbert Alting, 1553-1594*. RGP grote serie 111 ('s-Gravenhage 1964) 830-831, Van Reyd IX 171.

een blijvend resultaat is al helemaal geen sprake. Vooral de snel verslechterende situatie als gevolg van de oorlog was daaraan debet. Het blijft dan ook verbazingwekkend dat een stad als Groningen, met een zo talrijke bevolking en vele duizenden vluchtelingen en soldaten binnen haar muren, het zolang heeft kunnen uitzingen. Het kan niet anders of tot het einde toe moeten proviand en andere voorraden via allerlei sluikwegen zijn aangevoerd.

Een definitieve oplossing voor de verbinding tussen de stad en het Oldambt is pas in de eerste helft van de zeventiende eeuw tot stand gekomen. Dit geschiedde door het graven van het 'Herendiep' (later Winschoterdiep genaamd) waarmee in 1612 is begonnen. Het werk vond plaats als onderdeel van een onderneming die later zou uitgroeien tot de grootscheepse 'kolonisatie' van de uitgestrekte Oldambtster venen. In 1628 bereikten de gravers Zuidbroek en in 1631 was men tot Winschoten gevorderd. Ook toen werd van Ommelander zijde geprotesteerd tegen het graven van dit kanaal, maar het stadsbestuur kon nu veel gemakkelijker zijn gang gaan, omdat het werk zich, anders dan het geval was bij Slochteren, geheel en al in een gebied afspeelde waarover het Groninger stadsbestuur zeggenschap bezat. Technische problemen waren er in 1612 overigens ook: net zoals bij Slochteren was er bij Foxhol een groot hoogteverschil te overwinnen. De venen lagen hoog, het Foxholstermeer en het Schuitendiep laag. Daardoor was het noodzakelijk om aan het begin van het kanaal een verlaat te bouwen. De praktische (en zuinige) Groningers besloten daarom het verlaat dat in 1586 bij Stootshorn was gebouwd en allang geen dienst meer deed, van zijn oorspronkelijke plek weg te halen en opnieuw bij Foxhol te installeren. Zo kon het alsnog het doel dienen waarvoor het ooit was bestemd: de vaart mogelijk maken tussen de stad Groningen en het Oldambt.

Zoals opgemerkt dankt de stad Groningen haar economische centrumfunctie in eerste instantie aan haar ligging. Deze situering was een natuurlijk gegeven. Op basis daarvan waren handelspatronen en gebruiken ontstaan die – vooral door de stadgers – als 'oude rechten' werden opgevat. Het beruchte stapelrecht is daarvan het meest bekende voorbeeld. In de loop van de eeuwen veranderden de van oorsprong gegeven natuurlijke omstandigheden, onder meer door het welbewuste ingrijpen van de mens. Daardoor verloren ook de 'rechten' van de Groningers hun vanzelfsprekendheid en groeide de oppositie daartegen. De Groninger stadsbestuurders hebben steeds een twee-sporenbeleid gevoerd om de economische centrumpositie van hun stad te verdedigen. Enerzijds probeerden ze de stedelijke 'rechten' door hogere machten erkend te krijgen, zodat de naleving ervan des te beter met juridische middelen kon worden afgedwongen. Anderzijds begrepen ze dat men door middel van infrastructurele maatregelen zelfs de onwilligen ertoe kon brengen gebruik te maken van de Groninger markt. Door de aanleg van een netwerk van kanalen en wegen waarin alle lijnen naar en van Groningen liepen, bleef handel via Groningen voor producenten en kooplieden in de wijde omgeving het meest profijtelijke alternatief. Hierdoor kon Groningen het absolute centrum van de regio blijven, ook toen het pantser van privileges en rechten door de tijd was achterhaald.

De vaarweg tussen Groningen en het Oldambt – het Winschoterdiep – is een van de belangrijkste onderdelen van dit netwerk. Samen met verbindingen die al eerder waren aangelegd of verbeterd en andere die later tot stand kwamen, bepaalt dit kanaal het kaartbeeld van Stad en Lande, waarin de onderlinge afhankelijkheid van stad en platteland op een treffende manier tot uitdrukking komt.



Inkomsten uit het verlaat bij Stootshorn (1587-1597), uitgedrukt in plakken (1 plak is 1/8 brabantse stuiver)