

Zijpad Hinkemahorn



Vooraf

De laatste jaren is een busexcursie door de omgeving van de stad Groningen een vast onderdeel van het programma van de **Dag van de Groninger Geschiedenis**.

Belangstellenden rijden met een oude bus van het Nationaal Busmuseum in Hoogezand door een bekende omgeving en bemerken dat ook achter al die heel gewone wegen, diepen en bruggen verhalen verborgen zijn die de moeite waard zijn om aan te horen.

Op de Dag van de Groninger Geschiedenis van 2013 zijn we op zoek gegaan naar sporen van de middeleeuwse ontginningen die ook nu nog in de buurt van Groningen herkenbaar zijn. De rit voerde langs Ruischerbrug, het Slochterdiep, Lageland, Luddeweer, Wittewierum, Ten Post en Ten Boer, en via de Noordzeeweg reden we terug naar de stad.

Bij het uitstappen vroegen verschillende excursiegangers of ze nog eens konden nalezen wat ik tijdens de rit had verteld. Ik antwoordde dat er niets was, maar dat ik van plan was mijn aantekeningen uit te werken en mijn best zou doen om die ergens gepubliceerd te krijgen.

We zijn inmiddels anderhalf jaar verder en mijn aantekeningen zijn nog altijd niet af. Bij het uitwerken stuitte ik op enkele onderwerpen die ik, alvorens er een stukje over te kunnen schrijven, toch eerst nog wat verder moest uitzoeken. Tijdens dat onderzoek werd me duidelijk dat er erg veel 'oud nieuws' te melden is. Dat komt doordat degenen die zich in het verleden met de geschiedenis van het landschap hebben bezig gehouden op enkele uitzonderingen na allen zijn uitgegaan van gedrukte bronnen of door archivariissen gemaakte beschrijvingen. Wie de moeite neemt de oude bronnen zelf ter hand te nemen merkt vanzelf dat er nog heel veel te ontdekken valt. Aangezien het niet aangaat al dat oude nieuws voor mezelf te houden, bedacht ik dat het mogelijk zou zijn om mijn aantekeningen de vorm te geven van een routebeschrijving met bijlagen. Het valt niet te verwachten dat een uitgever deze producten in papieren vorm zal uitbrengen, maar dank zij het internet is er toch een mogelijkheid om belangstellenden te bedienen.

Na een beschrijving van de hoofdroute zullen – voor zover ik nu kan zien – 'zijpaden' volgen over Ruischerbrug, de Hinkemahorn, de Oude Kwens (en andere kleine stroompjes), het Slochterdiep, de Stadsweg en de Damsterwal en, tenslotte, de oude organisatie van het Winsumerzijlvest.

Het is alles bij elkaar een behoorlijk ambitieus project waarvan ik niet weet of het zal lukken om het tot een goed einde te brengen. Vanwege die onzekerheid meen ik er goed aan te doen om de stukken die ik klaar heb – of die zover zijn afgerond dat ik ze voorlopig kan laten zoals ze zijn – te publiceren in de rubriek ‘Mengelwerk’ op de website van de Groninger Archieven.

De beschrijving van de hoofdroute is nog niet af, en ook de meeste zijpaden verkeren nog in verschillende stadia van bewerking. Het hier gepresenteerde stuk over de Hinkemahorn en de Hinkemahornsterweg (het beoogde ‘zijpad 2’) is het eerste van de zijpaden dat ik anderen onder ogen durf te geven.

Klaar is de tekst echter niet. Vandaar het bordje ‘werk in uitvoering’ op de eerste pagina. In tekst en noten wordt soms verwezen naar andere werkstukken die nog niet af zijn en naar pagina’s waarvan de nummering nog niet vaststaat. Deze verwijzingen zijn met een hekje (#) gemarkeerd. Pas wanneer alles is afgerond zullen deze voorlopige verwijzingen door definitieve kunnen worden vervangen.

Tot slot van dit ‘vooraf’ is een waarschuwing op zijn plaats. Ik heb mijn tekst of stukjes ervan verschillende keren teruggelezen, soms met flinke tussenpozen. Het lezen (en begrijpen) ervan viel me niet mee. Wanneer je er niet ‘helemaal in zit’ en je je niet volledig concentreert is het verhaal niet te volgen. Ik heb mijn best gedaan om alles zo begrijpelijk mogelijk op te schrijven, maar de materie zelf is en blijft razend ingewikkeld en daaraan heb ik uiteraard niets kunnen veranderen. Ik wens de belangstellende lezer(es) dus veel moed en sterkte toe.

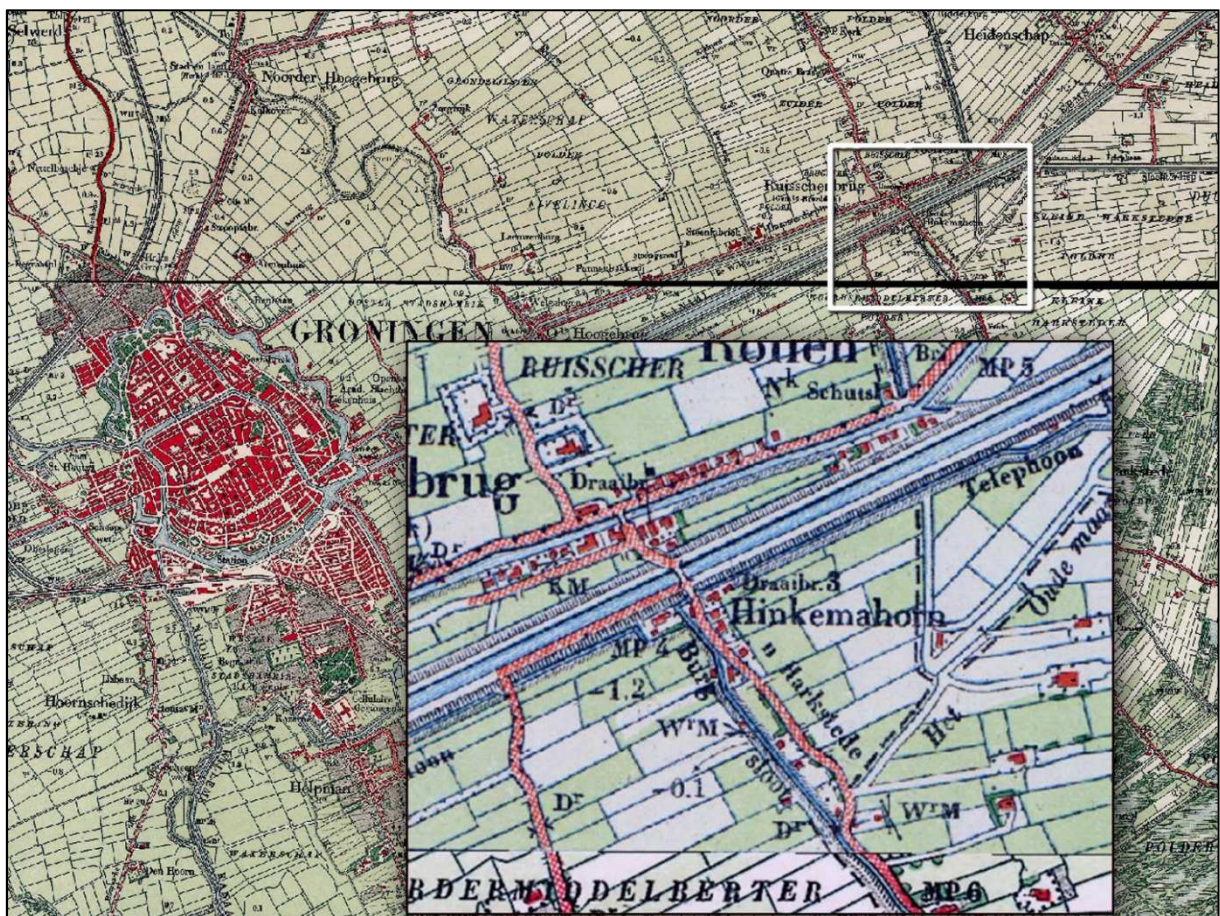
Jan van den Broek, 15 februari 2015

e-mail: j.van.den.broek@groningerarchieven.nl.

Zijpad Hinkemahorn

Vragen

In de archieven kom je vanaf de zestiende tot en met de negentiende eeuw de woorden 'Hinkemahorn' en 'Hinkemahornsterweg' tegen zonder dat uit de context meteen duidelijk wordt waar we die moeten zoeken. Op de Bonnebladen¹ van c. 1900 staat ten zuiden van Ruisscherbrug wel de naam 'Hinkemahorn', maar de vraag blijft waar de Hinkemahornsterweg liep en wat zijn functie was. Bovendien: hoe komt het dat deze weg op moderne kaarten niet te vinden is?



'Hinkemahorn' op de oudste in kleur uitgebrachte topografische kaart (c. 1900).

¹ De 'Bonnebladen' zijn de eerste in kleur gedrukte kaarten van het voormalige Topographisch Bureau. De kaartbladen zijn gemaakt vanaf 1865 op schaal 1:25.000. De Bonnebladen danken hun naam aan de projectiemethode waarmee ze gemaakt zijn: de projectie van Rigobert Bonne, een van de belangrijkste kaartmakers uit de tweede helft van de achttiende eeuw.

Een (bijna) vergeten naam²

Het toponiem Hin(c)kemahorn komt in allerlei spellingsvarianten voor. Net zo variabel als de spelling lijkt ook de betekenis van de naam. Soms wekt hij de indruk een weg of een stuk daarvan aan te duiden, andere keren schijnt een bepaalde plek of streek zo te heten. In dit 'zijpad' breng ik verslag uit van mijn naspeuringen naar de *Hinkemahorn* en zijn geschiedenis.

Ik begin mijn verhaal met het verklappen van het antwoord op de eerste van de twee vragen die ik zojuist stelde. Wie zich even in de materie verdiept komt er al snel achter dat '*Hinkemahornsterweg*' de oude naam is van de weg die ten zuiden van het Damsterdiep tussen Oosterhoogebrug en Ruischerbrug en verder zuidwaarts liep en waarvan een gedeelte op oude topografische kaarten staat aangegeven als 'Woldweg'.

Volgens een akte uit het jaar 1408 werden de tot het Gorecht behorende kerspelen Noorddijk en Middelbert van elkaar gescheiden door een dijkje dat *Wyrkeszuidwending* heette.³ De bedoelde akte is meteen ook de enige bron waarin we deze naam tegenkomen. Dat hij verder nergens voorkomt en in totale vergetelheid is geraakt, komt doordat over dit dijkje een weg liep die eeuwenlang *Hinkemahornsterweg* of kortweg *Hinkemahorn* werd genoemd. De naam lijkt te zijn ontleend aan de knik die Borgsloot en Borgwal ten zuiden van het huidige Ruischerbrug maakten. Het verloren gaan van een naam komt wel vaker voor: hetzelfde is gebeurd met de *Damsterwal* tussen de Borg en Oosterdijkshorn. Nadat die dijk halverwege de zeventiende eeuw onder regie van de provincie Stad Groningen en Ommelanden was uitgebouwd tot trekpad langs het Damsterdiep, raakte de naam *Damsterwal* in onbruik, zodat er zelfs verwarring kon ontstaan omtrent de locatie ervan.⁴

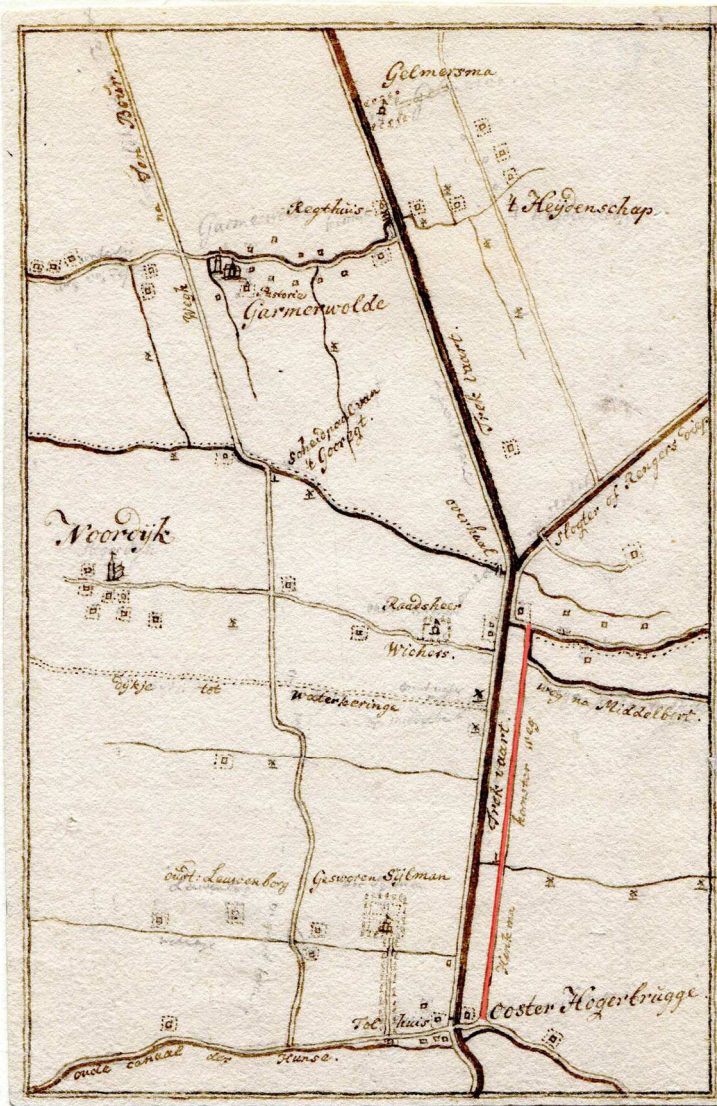
Maar ook de naam 'Hinkemahorn' is bijna vergeten. Het grootste stuk van de daarmee aangeduide weg wordt sinds c. 1850 doorgaans 'Woldweg' genoemd. Tegenwoordig heet alleen het in Ruischerbrug gelegen oostelijke deel van die oude weg officieel 'Woldweg'. We zagen al dat het woord 'Hinkemahorn' nog wel staat op de 'Bonnebladen' van 1870-1935, maar dan als de naam van het buurtschapje ten zuiden van het Eemskanaal bij Ruischerbrug. Op latere topografische kaarten wordt hij niet meer vermeld. In een in 1994 verschenen publicatie over Ruischerbrug, Noorddijk, Middelbert vinden we op een fotopagina wel de Groningse variant *Enkomm'n hörn*, maar niet de 'ABN-versie' Hinkemahorn.⁵

² Helemaal vergeten is de Hinkemahornsterweg niet. W.J. Formsma beschreef hem in het artikel 'De schouw van de Hoofdmannenkamer over de heerwegen', in: *Geschiedenis tussen Eems en Lauwers*. Groninger Historische Reeks 4 (Assen/Maastricht 1988) 23-35. Van dit artikel maakte K.G. Bos gebruik voor een passage over de Hinkemahornsterweg in zijn *Geschiedenis van Scharmer en Harkstede e.o. in woord en beeld* (Bedum 1995) 163.

³ De tekst, waarvan het origineel is verloren gegaan, is naar een 18^e-eeuws afschrift uitgegeven door R.K. Driessen (*Monumenta Groningana* II 268-171). Oudere (en betere) afschriften dan het door Driessen gebruikte bevinden zich in T619-913 (fol. 26-30) en T2043-29 nrs. 171-173.

⁴ Meer hierover in het #Zijpad Damsterwal.

⁵ In een adres dat enkele ingezetenen van Noorddijk en Slochteren in 1837 aan de koning richtten wordt melding gemaakt van de 'Henkemahornster- of Woldweg' (T2491-57). De naam 'Henkemahorn' staat ook op een uit 1824 daterende manuscriptkaart, en wel bij de knik in de Harkstederweg ten zuiden van Ruischerbrug (T817-3577). De Groningse varianten 'Enkomm'n hörn', 'Henkumahörn' en 'Ainkomhör'n' trof ik aan bij resp. A. Buursma (red.), *Trouwe wachters van Gruno's veste, Ruischerbrug, Noorddijk, Middelbert* (Bedum 1994) p. 84, en Henk Nieborg, 'De geschiedenis van Harkstede-Scharmer (3) en (27)', in: *Vrouger*: orgaan van de Historische Vereniging Scharmer-Harkstede en Omstreken. jrg. 2 (1997) nr. 3, 39, en jrg. 14 (2009) nr. 27, 11.



De 'Hinkmahornsterweg' (hier rood aangezet) op een handgetekend kaartje van Theodorus Beckeringh (c. 1760). Het noorden is links.

GrA T817-1383.

Op de afgebeelde tekening van Theodorus Beckeringh – die enkele aardige details bevat die op zijn gedrukte provinciekaart⁶ ontbreken – is de 'Hinkmahornsterweg' rood aangezet. De breedte van de *Koveltimp* (de smalle strook tussen het Damsterdiep en de Wyrkeszuidwending of Hinkemahornsterweg) is door Beckeringh echter niet correct weergegeven. Hij heeft zijn 'Hinkmahornsterweg' zo ver naar het zuiden getekend, dat men hem zou kunnen houden voor (een voorganger van) de huidige Driebondsweg, die 300 à 500 meter ten zuiden van het Damsterdiep ligt. Die weg staat echter nog niet op de negentiende-eeuwse kadasterkaart en ook niet op de kaarten van Hottinger (eind achttiende eeuw) en Huguenin (begin negentiende eeuw). We zien hem voor het eerst op de Topografische Militaire Kaart van 1850 en de gemeenteatlas van J. Kuyper (1865-1870).

Zoals Beckeringh laat zien lag de Hinkemahornsterweg tussen Oosterhoogebrug en de weg naar Harkstede. Eeuwenlang was dit een belangrijke schakel in de verbinding tussen Groningen enerzijds en Duurswold en het zuiden van Drenterwolde anderzijds. In de zestiende eeuw en ook later nog werd de naam 'Hinkemahorn' of 'Hinkemahornsterweg' gebruikt om daarmee de hele route vanaf Oosterhoogebrug tot aan Scharmer aan te duiden.

⁶ T1536-6310 t/m 6313.

Maar dat is niet altijd zo geweest. In een akte van 1370⁷ lezen we dat destijds niet de Hinkemahorn, maar een andere route werd gebruikt en dat die over de *Ulgira Sidwendene* liep. De bron deelt verder mee dat de Groningers ten tijde van het opmaken van de akte bezig waren met de aanleg van een – waarschijnlijk nieuwe – weg. Het lijkt erop dat die ‘weg van de Groningers’ een onderdeel was van een alternatieve route tussen de stad Groningen en Duurswold. Gezien de omstandigheid dat er geen andere mogelijkheden zijn voor een verbindingsweg tussen Groningen en Duurswold, moet die alternatieve route zijn aangelegd op de *Wyrkeszuidwending* en dus de weg zijn die later ‘Hinkemahornsterweg’ of ‘Woldweg’ genoemd werd. De bedoelde akte is opgemaakt ter gelegenheid van de ‘inlating’ van de kerspelen Middelbert en Engelbert in de zijlvestenij-organisatie van de Drie Delfzijlen. Met het begrip ‘inlating’ wordt bedoeld dat de landerijen in die dorpen vanaf dat moment hun water door de Borgwal heen op de Borgsloot mochten lozen. Het liep dan verder via de watergangen van het Scharmerzijlvest naar de Delf (het oostelijke deel van het latere Damsterdiep) en door de Scharmerzijl (een van de Drie Delfzijlen) naar de Eems.

Het heeft er alle schijn van dat de bedoelde ‘weg van de Groningers’ (waarbij ook een brug hoorde) werd aangelegd ter vervanging van de bestaande verbindingroute tussen de stad en Duurswold die, zoals gezegd, over de *Ulgira Sidwendene* liep.

⁷ OGD I 571. Van deze akte zijn verschillende originelen bewaard gebleven, waarvan twee exemplaren in het archief van de Drie Delfzijlen berusten (T708-62 en 498, reg.nr. 6). De waterstaatkundige aspecten van de inlating van Middelbert en Engelbert heb ik summier besproken in *Een kronkelend verhaal*, 103-105. Een uitvoeriger behandeling staat nog op het programma.

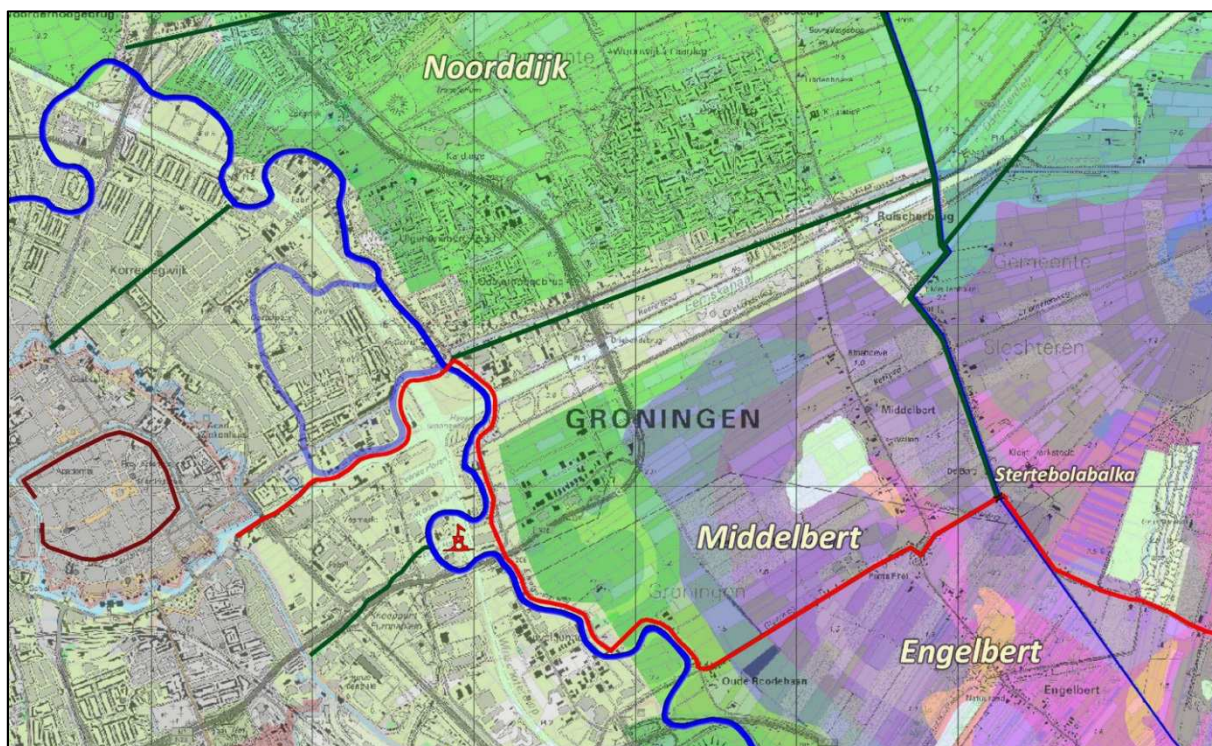
De oude route tussen Groningen en het Wold

Alvorens nader in te gaan op ‘de weg van 1370’ kijken we eerst naar de oude route tussen Groningen en het Woldland ten oosten van de Hunze. De *Ulgira Sidwendene* is de zuidwending die de grensscheiding vormde tussen de kerspelen Middelbert en Engelbert. Een zuidwending is een door sloten geflankeerde lage dijk die dorpsgebieden van elkaar scheidde en ook diende als waterscheiding. De zuidwending tussen Middelbert en Engelbert bestaat nog altijd en draagt zelfs nog steeds dezelfde naam: Olgerweg.⁸ Zolang ‘de weg van de Groningers’ en de bijbehorende brug nog niet klaar zijn, zo lezen we in de akte van 1370, mogen de ingelanden van de Drie Delfzijlen – waarmee in dit geval de bewoners van Duurswold moeten zijn bedoeld – de Olgerweg zonder tol of andere beletselen gebruiken, mits ze alleen hun eigen waren vervoeren.

Overal in de Friese landen werden dijken en dijkjes gebruikt om van de ene nederzetting naar de andere te komen. Niet voor niets heten wegen in Friesland *dyken*. De dijken en zuidwendingen waren weliswaar niet hoog – de zuidwendingen lagen maar een paar decimeter hoger dan het aanliggende land en stonden in het winterseizoen ook gewoon onder water – maar ze konden wel gedurende een groter deel van het jaar worden gebruikt dan de ‘zomerwegen’ die op hetzelfde peil lagen als het land zelf. Ook in het Gorecht of Gericht van Selwerd, dat net zoals de stad Groningen zelf niet tot Friesland hoorde, maakte het landverkeer gebruik van de daarvoor in aanmerking komende *dyken*. Om vanuit de stad op de Olgerweg te komen volgde men eerst de *Herebure Sidwendene*, de zuidwending die we in de bronnen ook tegenkomen als *Harbarg Zuidwending*, *Harbargeweg* en zelfs *Herbergiersweg*. Later werd hij *Buurmande-* of *Boermandeweg* genoemd. De weg lag op de plaats waar nu de zuidelijke oever van het Eemskanaal ligt, en vormde de grens tussen twee delen van het Groninger Oosterhamrik, *Heingehamrik* en *Harbargeland*.⁹ De Herebure zuidwending kwam uit op de oeverwal van een Hunzekronkel die al vroeg – maar niemand weet wanneer – is rechtgetrokken. Vermoedelijk kwam men via de oeverwal ten zuiden van die kronkel bij de plaats waar Oosterhoogebrug zou ontstaan. Hier stak men de Hunze over via een voorde of eenvoudige brug en sloeg dan rechtsaf, de Euvelgunnerweg op. Dat is de weg die vanaf Oosterhoogebrug zuidwaarts, over de oostelijke dijk van de Hunze, aan de oostzijde voorbij de kronkel waarbinnen de Gronenburg of Groenenberg lag, naar de kop van de Olgerweg loopt. Tegenwoordig wordt dit gebied in beslag genomen door een bedrijventerrein. De huidige *Ribeweg* is in feite het begin van de oude *Ulgira Sidwendene*. Aan de oostzijde van de A7 bestaat de oude Olgerweg nog wel.

⁸ Nog vóór in de negentiende eeuw werd de Olgerweg ook ‘den ouden weg van Duurswold’ genoemd (Hs. Kremer, *Beknopte aardrijks- en geschiedkundige beschrijving der Provincie Groningen* (Groningen 1839²) 121. Het is moeilijk voorstelbaar dat het collectieve geheugen tot in de veertiende eeuw terugreikte, maar onmogelijk is het niet. We zullen in het vervolg zien dat de Olgerweg ook aan het einde van de zestiende eeuw weer als verbindingroute tussen de stad Groningen en Duurswold heeft gefunctioneerd. De door Kremer genoemde aanduiding kan daaraan refereren.

⁹ Zie Van den Broek, *Een kronkelend verhaal*, 131-133 en kaartje 15.2. In *Groningen, een stad apart*, 309 heb ik abusievelijk gemeld dat de Harbargeweg de grens vormde tussen het Vrydemerhamrik en het meest zuidelijke deel van het Oosterhamrik, de Herebure- of Harbargebuurschap. Het Vrydemaland was echter het meest noordelijke deel van het Oosterstadshamrik, Heingeland het middelste en Harbargeland het meest zuidelijke. Zie ook de kadertekst ‘Ooievaars en herbergen’.



De route van Groningen naar Duurswold: de Harbargeweg tussen de stad en de Hunze, de Euvelgunnerweg langs de Hunze en de Gronenburg en de Olgerweg tussen Middelbert en Engelbert.

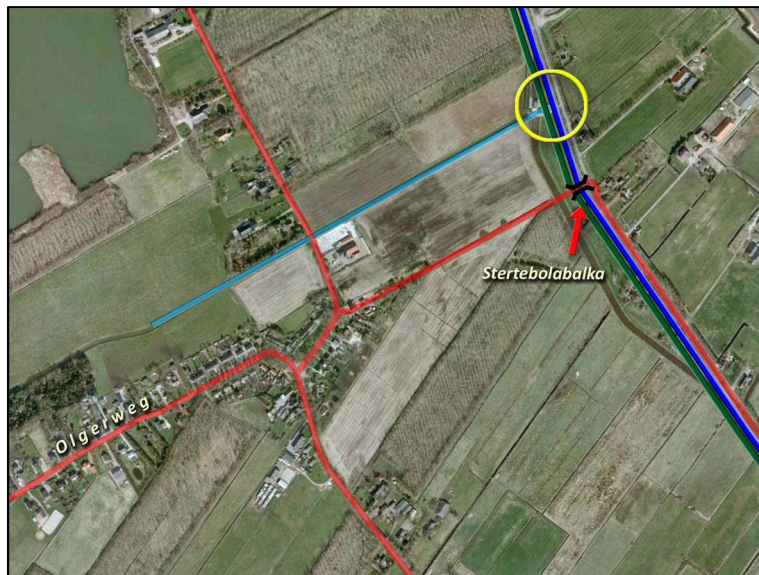
De kleurtjes geven de verschillende grondsoorten aan. In Noorddijk en de westelijke delen van Middelbert en Engelbert zien we klei, ten oosten en zuiden daarvan moerige gronden.

Zoals gezegd vormt de Ulgerzuidwending of Olger de grens tussen de dorpsgebieden van Middelbert in het noorden en Engelbert in het zuiden. Even vóór de plek waar de Engelberterweg naar het zuiden aftakt, maakte (en maakt) de Olgerweg een bocht om vervolgens, na de driesprong, weer terug te zwenken. Op de plek waar nu de Olgerweg eindigt en de Middelberterweg begint, liep de oude route rechtdoor. Op oude kaarten staat hier nog de *Oudeweg* aangegeven, maar deze bestaat allang niet meer. In het veld is van deze weg alleen een oprit op particulier terrein en een kavelscheiding overgebleven. Dank zij het rapport dat schoolmeester K.H. Bruininga van Middelbert omstreeks 1830 schreef, weten we dat die oude weg ook toen al niet meer werd bereden. Aan het einde van de weg kruiste men de Borgwal en kon men via een eenvoudige balkbrug de Borgsloot oversteken.

Tussen neus en lippen door deelt meester Bruininga mee dat deze brug bekend stond als '**steerte bolte balka**'. Hij vertelt er helaas niet bij of die bekendheid algemeen was of dat hij zelf tot de conclusie gekomen was dat die brug zo moest heten. Hoe hij ook aan zijn wijsheid komt, met deze mededeling geeft Bruininga wel een welkome en alleszins geloofwaardige oplossing voor een van de raadsels in de akte van 1370 die tot dusver onopgehelderd zijn gebleven.¹⁰ In dat stuk wordt de *Stertebolabalka* genoemd als de plek, waar de twee

¹⁰ Driessen, *Monumenta* II, 262-263 wist niet waar de *Stertebolabalka* zich bevond; G. Acker Stratingh, 'De vroeger zoogenaamde Acht zijlvesten, beschouwd als het Scharmer zijlvest en in verband met den ouden waterstaat van het aangrenzende Goregt en gebied van Groningen', in *BGOG* IX (1872) 262-282, p. 275 noot, vermoedde de plek bij de Borgsloot aan de zuidgrens van Engelbert, Kooper, *Waterstaatsverleden*

kerspelen Middelbert en Engelbert hun gezamenlijke uitwatering in de Borgsloot mochten hebben.



De locatie van de *Stertebolabalka* ingetekend op een uitsnede van Google Earth.

In de gele cirkel de plaats waar de gemeenschappelijke waterlossing van Engelbert en Middelbert (lichtblauw) ingevolge de 'inlatingsakte' van 1370 door de Borgwal (groen) heen in de Borgsloot (blauw) mocht uitmonden. Op die plaats bevindt zich tegenwoordig het gemaal 'De Borg'.



De gemeenschappelijke waterlossing van Middelbert en Engelbert in de richting van de Borgwal en Borgsloot. Op de achtergrond het gemaal De Borg.

Via deze watergang mochten de beide kerspelen vanaf 1370 uitwateren.



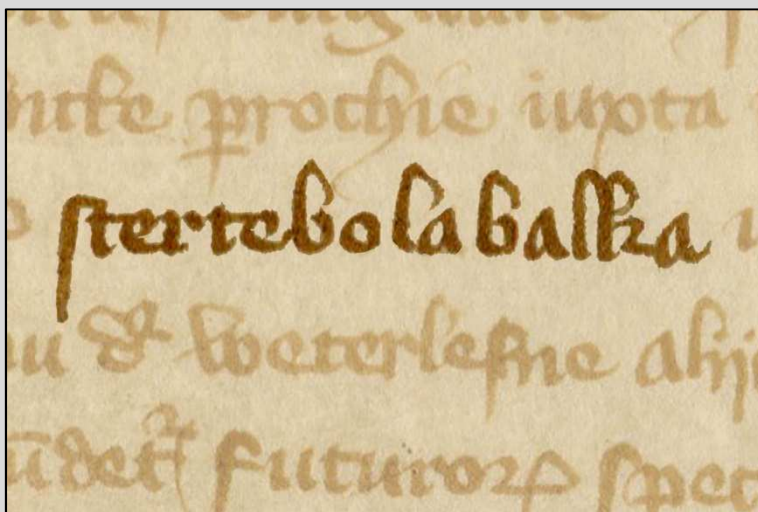
Het gemaal De Borg van de oostzijde.

De bomen op de achtergrond markeren de Middelberterweg. De watergang die links van het midden naar de achtergrond loopt is de gezamenlijke waterlossing van Engelbert en Middelbert.

125 zwijgt over de locatie, en Ligtendag, *De Wolden* 199 weet het ook niet. Op Wikipedia (artikel over het Generale Zijlvest der Drie Delfzijlen) staat te lezen dat de 'Sertabolabalka' zich te Ruisherbrug bevond.

Stertebolabalka

R.K. Driessen, de uitgever van de *Monumenta Groningana veteris aevi inedita* wist niet waar hij de *Stertebolabalka* uit de akte van 1370 moest zoeken, maar deed wel een poging om de vreemde naam te verklaren.¹¹ Volgens hem kon deze *balka* of 'balk' wel een *hoogholtje* over de Borgsloot geweest zijn. Voor het eerste deel van de naam verwees hij naar het werkwoord *sterte-bollen*, dat volgens Cornelis Kiliaan¹² 'tuimelen' betekent. Driessen tekende hierbij aan dat hij deze gissing zelf 'wat gewaagd' vond. Dit laatste vond Acker Stratingh helemaal niet. Hem kwam Driessens suggestie juist heel plausibel voor. Veel gewaagder leek hem het gebruik van de vonder of het hoogholtje zelf.



Het feit dat de route over de Olgerweg (en de Stertebolabalka) de enige verbindingsweg was tussen de stad Groningen en Duurswold en dat hij ook voor het vervoer van goederen werd gebruikt, wijst erop dat weg en brug met wagenspannen werden bereden. Het idee van een smal hoogholtje of vonder past daar niet bij. We mogen dus aannemen dat op deze plek een eenvoudige balkbrug heeft gelegen.

Stertebolabalka is een Fries woord. Ter verklaring van het eerste deel ervan (*stertebola*, 'stortkop') zouden we behalve aan het door Kiliaan vermelde werkwoord *stertebollen* ook kunnen denken aan een 'stortvat' of 'stortebeker'. Dat is een drinkbeker zonder voet, die alleen leeg en op zijn kop neergezet kan worden.¹³ Ook bij deze interpretatie wijst *stertebola* op het gevaar van 'omkukelen' dat de passanten van de brug bedreigde. Het blijft echter

¹¹ R.K. Driessen, *Monumenta Groningana veteris aevi inedita of verzameling van onuitgegevene oude charters en stukken betreffende de provincie Groningen, aanvang nemende met de vroegste tijden en eindigende met het laatste van de veertiende eeuw* (Groningen, J. Oomkens, 1822-1830) 4 stukken in 4 banden, dl. II 262-263.

¹² Cornelius Kiliānus (Cornelis Kiliaan), *Etymologicum Teutonicae Linguae* (Antwerpen 1599) p. 528.

¹³ In 2006 zijn bij Ense in de *Kreis* Soest vroegmiddeleeuwse graven gevonden waarin ook een glazen *Sturzbecher* als graf gave werd aangetroffen. Zie <http://www.lwl.org/pressemitteilungen/mitteilung.php?urlID=16589#.UpEJweL-sds>. Een middeleeuwse stortebeker is dus iets heel anders dan de tuimelbeker die we nu kennen en die gemaakt is om niet om te kunnen vallen.

onduidelijk wie of wat er hier kon tuimelen. Dreigden de reizigers van de brug te vallen of was het de – wrakke – brug zelf die zou kunnen instorten?

Ik kan het niet laten om in dit verband te wijzen op de overeenkomst – zowel qua woordvorming als betekenis – tussen het Nederlandse *stertebollen* en het Franse *bouleverser*, zij het dat het Franse werkwoord overgankelijk is ('ondersteboven gooien', 'doen tuimelen') en het Nederlandse niet ('tuimelen'). Zowel het Franse als het Nederlandse woord zijn sinds de zestiende eeuw gedocumenteerd.¹⁴ Als beide woorden inderdaad op dezelfde manier gevormd zijn, moeten we een vraagteken zetten bij de gangbare etymologische verklaring van het Franse woord. Men gaat daarbij uit van een tautologisme: *bouler* en *verser* zouden hetzelfde betekenen ('omvergooien'). Het Nederlandse woord *stertebollen* doet echter vermoeden dat het element 'boule-' in *bouleverser* niet is afgeleid van het werkwoord *bouler*, maar van het zelfstandig naamwoord *boule* ('bal' of 'kop').

Aan de oostkant van de Borgsloot kwam men uit op de weg (nu Hoofdweg geheten) die via Harkstede, Scharmer en Kolham naar Slochteren en nog verder leidde.

We kunnen slechts gissen naar het antwoord op de vraag waarom er omstreeks 1370 een nieuwe verbindingsweg moest komen tussen de stad en Duurswold. We weten zelfs niet zeker of het wel om vervanging van de oude route over de Olgerweg ging. Het is immers ook mogelijk dat de 'weg van de Groningers' niets anders was dan een uitbreiding van de bestaande infrastructuur. Maar er zijn wel verschillende overwegingen te bedenken die in deze zaak kunnen hebben meegespeeld.



De Oudeweg – ook wel Groeneweg genaamd – tussen de Olgerweg en de Hoofdweg.

De horizontale donkere band in het midden is de westelijke kade van de Borgsloot. Vanaf de sloot loopt het spoor van een landweg naar de achtergrond, aan de voorzijde zonder, verder weg met bomen erlangs. Via deze weg kon men vanuit de Stad via de Olger en de Stertebolabalka het zuidelijke deel van Fivelgo en het Oldambt bereiken.

Zo werd bij gelegenheid van de inlating van Middelbert en Engelbert tot het afwateringssysteem van de Drie Delfzijlen van de beide kerspelen geëist dat ze de oostelijke

¹⁴ Het woord *stertebollen* bij Kiliaan in 1599, *boulverser* bij Rémy Belleau, *Petites Inventions*, Prière à Dieu – I, 173) uit 1557.

dijk langs de Hunze goed zouden onderhouden en werd ook een subsidie verstrekt voor het verbeteren ervan. Daarbij past dat men voortaan alle oneigenlijke gebruik van deze waterkering – bijvoorbeeld als wagenweg en veedrift – zoveel mogelijk zou willen verhinderen.¹⁵ Dit betekent dat de Euvelgunnerweg tussen Oosterhoogebrug en de Olgerweg als hoofdverkeersroute zou komen te vervallen en dat er dus een alternatief gevonden moest worden.

Misschien heeft ook de kwaliteit van de *Stertebolabalka* een rol gespeeld. Als dat inderdaad een wankel brug is geweest, is het voorstelbaar dat er in Groningen en ook elders stemmen zijn opgegaan voor het maken van een nieuwe en betere.

Een derde reden kan zijn geweest dat de *Hereburezuidwending* minder geschikt was als weg of dat de omweg over dat dijkje als bezwaarlijk werd ervaren.

Ten slotte mogen we ook niet uitsluiten dat de Groningers van de inlating van Middelbert en Engelbert in het Scharmerzijlvest gebruik hebben willen maken om een vaarverbinding tussen de stad en de oostelijke delen van het gewest en de Eems tot stand te brengen. Om met hun vaartuigen in het afwateringskanaal van de twee Gorechter kerspelen te komen moest dan wel de zuidelijke sloot langs de *Wyrkeszuidwending* worden verbreed en kon ook de zuidwending zelf – de dijk dus – in één moeite door worden uitgebouwd tot een trek- en wagenweg. In samenhang daarmee kan het ook nodig zijn geweest om de route van de stad naar de *Wyrkeszuidwending* te verbeteren.

Ooievaars en herbergen

In de tekst heb ik melding gemaakt van de *Hereburezuidwending* of *Harbargeweg*, die onderdeel was van de route tussen de stad Groningen en Duurswold. Deze toponiemen heb ik ook besproken in mijn *Groningen een stad apart*.¹⁶ Op zoek naar een verklaring voor deze toponiemen heb ik gewezen op een merkwaardige passage in een bezittingenlijst van de abdij Werden, die uit het vierde of vijfde decennium van de elfde eeuw dateert: *ad curtem et in haribergi*.¹⁷ Kort gezegd stelde ik voor om het ‘*haribergi*’ van deze tekst in verband te brengen met het laaggelegen zuidelijke deel van het Groninger Oosterhamrik dat in latere bronnen voorkomt als *Harbergeland*, *Harbargebuurschap* of *Herbergehemrik*. In die buurt moet ook een dijk hebben gelegen die in een oorkonde van 1258¹⁸ *Herebure Sidwendene* genoemd wordt, er liep een weg die in latere bronnen *Harberdewech*, *Harbardemadewech*, *Harbargeweg* en in de negentiende eeuw zelfs *Herbergiersweg* heet, en er was een watergang die *Harberghemaer* werd genoemd. Bij deze varianten moeten we rekening houden met het feit dat *er* en *ar* in oude bronnen herhaaldelijk stuivertje wisselen (*barmharticheit* en *bermherticheit*) en dat een *g* vóór *e* of *i* vele eeuwen lang werd geschreven om er een *j* mee aan te duiden (denk aan *genever* en *jevener*, en de middeleeuwse Groningse familienaam *Huginge* die ook in de vorm *Huyinge* voorkomt omdat de uitspraak van deze twee varianten hetzelfde was). Wanneer men vóór *e* of *i* een echte

¹⁵ We zullen elders zien dat het drijven van vee over en het berijden van de Damsterwal in 1440 uitdrukkelijk werden verboden.

¹⁶ Van den Broek, *Groningen, een stad apart*, 220-221.

¹⁷ OGD I 10; zie ook W.A. Ligtdag, *De Wolden en het water* (Groningen 1995) 348-349.

¹⁸ OGD I 126 (T2100-52).

‘stemhebbende velaire fricatief’ (de *g* in *gaat*) bedoelde, zette men een *h* achter de *g*: *gheest*.

In mijn boek merkte ik op dat deze namen wellicht een herinnering zijn aan de tijd toen in en rondom Groningen volop Fries werd gesproken, en dat dit gebied toen genoemd is naar de vele ooievaars (Fries: *earrebarre*) die in deze natte streek voorkwamen. Als dit juist is en we *haribergi* inderdaad in het laagland ten zuidoosten van Groningen moeten zoeken, zouden we daaraan ook een verklaring kunnen ontleenen voor de hierboven aangehaalde woorden uit de Werdense lijst. Daarin gaat het in het bijzonder om *nieuwe* inkomsten van het klooster in Werden. Uitgaande van de gedachte dat alle grondeigenaren in Groningen recht hadden op een aandeel in de gemeenschappelijke grond die bij de nederzetting hoorde, zou de post in de lijst kunnen slaan op inkomsten die kwamen uit het aandeel dat de hof van Werden had gekregen in een recent in gebruik genomen stuk land. De vertaling zou dan luiden: ‘voor de hof ook [als aandeel] in Ooievaarsland één pond’.

Volgens Paul Noomen, die zich beroept op een mededeling van dr. K.F. Gildemacher, ‘snijdt deze suggestie taalkundig geen hout’.¹⁹ Het is jammer dat Noomen deze opmerking niet nader heeft gepreciseerd. Behalve ikzelf zouden ook andere belangstellenden daarvan wat hebben kunnen opsteken. Zelf denkt hij bij *haribergi* eerder aan het ‘recht van herberg’. Het zou gemakkelijker zijn dit idee te accepteren wanneer de woorden *in haribergi* vaker voorkomen in een context die gelijkstelling met een *servitium* rechtvaardigt. Maar een voorbeeld daarvan geeft Noomen niet, zodat ik moet aannemen dat de Werdense tekst echt de enige keer is dat *haribergi* voorkomt (en dan nog wel zonder verband met het begrip *servitium*).

J.F. Niermeyer noemt in zijn kleine Middeleeuws-Latijnse woordenboek twee woorden die veel weg hebben van ons *haribergi*: *haribergum* (vermeld in 782) en *heribergum* (vermeld in 862).²⁰ Niermeyer vertaalt deze woorden als ‘legerkamp’.

Uit Noomens kritische noot kan ik niet opmaken waar precies het pijnpunt zit. Maar misschien is er ook niet één, maar zijn er meer dingen die niet door de taalkundige beugel kunnen. Het kan zijn dat Gildemacher de betekenis ‘Ooievaarsland’ voor *haribergi* onmogelijk acht, maar ook met mijn associatie van *earrebarre* met *harbargeland* zou ik er wel eens helemaal naast kunnen zitten.

Wat de ooievaars of *aaibers* betreft stel ik me dan voor hoe in het begin van de elfde eeuw twee inwoners van Cruoninga over de Oosterweg naar de Kempkensberg wandelen en de ene, een taalkundige, naar de laagte wijst tussen de Hondsrug en de Hunze en zegt: ‘Kijk ‘ns wat een hoop dingesvogels daarginds!’ ‘Wat zeg je, *dingesvogels*?’ vraagt de ander. ‘Ja, dingesvogels, puntjepuntjepuntjevogels of hoe noem je ze, die zwart-witte beesten met lange rode poten en snavel, die zo’n raar klepperend geluid maken en hun nest van “sprikken” bouwen. Moet je zien daar, een hele massa!’ ‘Maar dat zijn toch gewoon *arrebarre*!’ ‘Nee’, zegt de taalkundige, ‘dat woord kun je niet gebruiken. Dat zal pas over een paar honderd jaar vanuit het middelnederduitse *adebar*, *edebare* of *edebere* deze kant op komen en nog veel later in Stellingwerf in de vorm *arrebarre* geregistreerd worden’. ‘Dat mag wel wezen’, antwoordt de gewone Groninger, ‘maar ik doe wat iedereen hier doet en

¹⁹ Paul Noomen, ‘Winsum in de vroege Middeleeuwen’, in: Redmer Alma e.a. (red.), *Winsum 1057-2007*, 65-87, aldaar 74 noot 33).

²⁰ J.F. Niermeyer, *Mediae Latinitatis Lexicon minus* (Leiden 1976).

noem die beesten gewoon *arrebarre*'. Anders gezegd: hoe noemde men in het elfde-eeuwse Groningen de *ciconia ciconia*?

Ik kan moeilijk loskomen van de wijsneuzig klinkende maar niettemin onontkoombare vraag in hoeverre de taalkunde betrouwbare uitspraken kan doen over een woord dat in een bepaalde vorm één keer in de bronnen voorkomt en waarvan we de overleveringsgeschiedenis niet kennen. In het geval van *haribergi*: hoe is een in Groningen of omgeving mondeling gebruikt woord in een lijst terecht gekomen waarin de bezittingen van het klooster Werden aan de Ruhr zijn opgesomd?

Hoe geleerd iemand ook is, mij dunkt dat niemand precies en met zekerheid kan vertellen hoeveel en welke tussenschakels er in een geval als dit zitten tussen het gesproken en het opgeschreven woord, en wat voor 'ruis' er onderweg is opgetreden. Het ligt voor de hand dat een klerk een voor hem vreemde naam opschrijft in een vorm die hem (enigszins) bekend voorkomt. Ik herinner me op de markt een plantenkraam gezien te hebben met een handgeschreven bord waarop de koopman zijn *Dief van Bachia's* ('Dieffenbachia's') aanpreeft, en een fruitkraam waar *Gouden Liesjes* ('Golden Delicious') werden aangeboden. Vervolgens is het de vraag hoe een woord waarvan men de betekenis niet kent – en dat zijn zo goed als alle namen – zich bij het verder kopiëren gehouden heeft. Bij zoveel ongewisheid en ruis biedt ook de gereedschapskist van de knapste taalgeleerde geen uitkomst. Het kan dus – in principe – best zijn dat met het in de lijst opgenomen woord inderdaad zo iets als het karolingische *haribergum* is bedoeld, maar voor hetzelfde geld gaat het om iets heel anders. Dat andere zou dus ook wel een Fries woord hebben kunnen zijn dat de monnik niet kende maar in de verte leek op het hem misschien wel bekende *haribergum*.

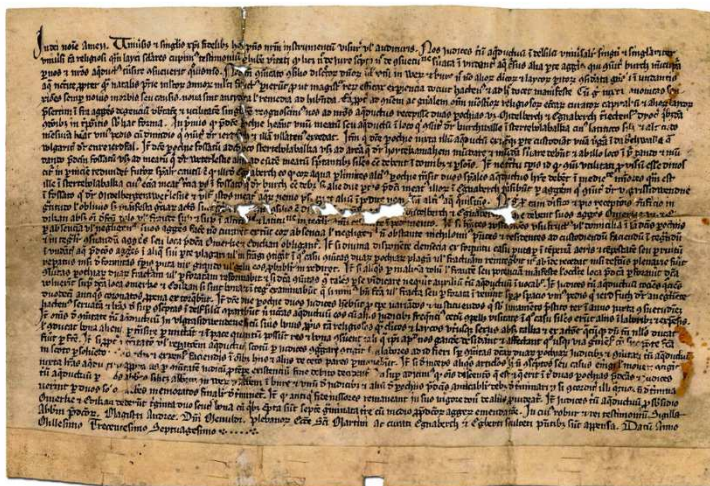
Dit voor zover het de taalkunde aangaat. Nu naar de inhoud. Paul Noomen suggereert – voorzichtig, dat wel – dat we bij *in haribergi* misschien moeten denken aan het op vazallen rustende *servitium* dat bekend staat als het 'recht van herberg'. In het geval van de abt van Werden zou het dan gaan om de verplichting van de hofmeesters van de kloosterhoven en de pastoors van de eigenkerken van de abdij om de abt en zijn gevolg van onderdak en voedsel te voorzien wanneer hij de kloosterbezittingen bezocht. Over de vraag of een dergelijk recht bestond en of het in onze streken ook echt werd uitgeoefend hoeft geen twijfel te bestaan. Onduidelijk is echter of zo'n recht of – vanuit het andere perspectief – verplichting kan worden aangeduid met de woordcombinatie *in haribergi*.

Ik dacht altijd dat de abt en zijn gevolg werden onthaald in de onderkomens van de herbergplichtige; maar als *in haribergi* echt iets te maken heeft met het recht van herberg, wekt deze woordcombinatie – vooral door het voorzetsel *in* – de indruk dat de abt en zijn gevolg in een soort middeleeuws hotel logeerden. Een levendige fantasie kan het wetenschappelijk onderzoek vooruit helpen, maar het idee van een echte herberg lijkt me wel wat veel van het goede. Daar komt dan nog bij dat de woordcombinatie *in haribergi* in grammaticale zin zo krom is, dat geen ontwikkelde klerk haar uit zijn pen kan hebben gekregen.

Als men het idee verwerpt dat er in de woordcombinatie *in haribergi* een verkeerd begrepen Fries toponiem zit – en het dus ook oneens is met de stelling dat we *haribergi* met een hoofdletter *H* zouden moeten schrijven – , blijven we zitten met de vraag naar de herkomst van de rare toponiemen in het zuidelijke deel van het Groninger Oosterstadshamrik die ik in *Groningen, een stad apart* en – met nog wat meer varianten – ook hierboven heb vermeld. Zou dat gebied echt naar een herberg zijn vernoemd? Wat voor herberg kan er in dat natte

land hebben gestaan, waar precies moet dat zijn geweest en wie was de uitbater? Of moeten we aannemen dat het niet gaat om een gastenverblijf in dat deel van het Oosterhamrik, maar om een stuk land waarvan de opbrengst door de hofmeester te Groningen werd gebruikt om de abt van Werden en zijn gevolg op passende wijze te kunnen onthalen? Dat klinkt beter, maar de woordcombinatie *ad curtem et in haribergi* blijft vreemd.

Misschien dat medievisten en ook taal- en naamkundigen er toch nog eens naar willen kijken. Ze moeten dan niet alleen gebruik maken van woordenboeken en het veel te beperkte corpus van gedrukte teksten, maar ook de moeite nemen om de archieven door te pluizen en alle varianten inventariseren waarin deze namen in de loop der eeuwen zijn voorgekomen. Ik ben erg benieuwd naar het resultaat.



De uit 1370 daterende akte waarbij Middelbert en Engelbert toestemming krijgen om hun water bij Stertebolabalka in de Borgsloot te lozen en waarin sprake is van de weg die de Groningers bezig zijn aan te leggen.
OGD I 571

‘De weg van de Groningers’

Hoe dit alles ook zij, we weten dat de Groningers in 1370 bezig waren met de aanleg van een weg en dat daarbij ook een brug hoorde.²¹ Zoals ik eerder aangaf moet er – wegens gebrek aan andere mogelijkheden voor een route tussen de stad en het Woldland – verband zijn tussen dat project en de Hinkemahornsterweg of zijn voorganger, de *Wyrkeszuidwending*. Daartegen lijkt te pleiten dat de Hinkemahornsterweg *buiten* de Groninger ‘stadstafel’²² ligt en dat het Groninger stadsbestuur over dat gebied dus niets te zeggen had. Pas nadat de stad Groningen de overheidsrechten in het Gorecht van het Utrechtse domkapittel had gepacht (1392),²³ kreeg het stadsbestuur ook daar het oppergezag in handen. Deze omstandigheid zou vooral in de negentiende eeuw onder bestuurders en juristen voor veel verwarring zorgen. In 1370 was van een bijzondere relatie tussen de stad en het Gorecht echter nog geen sprake.

De veronderstelde samenhang tussen de ‘weg van de Groningers’ en de Hinkemahornsterweg impliceert niet dat deze wegen identiek zijn. Het kunnen heel goed twee afzonderlijke delen zijn geweest van een route die verschillende administratieve gebieden doorkruiste. Gelet op de historische omstandigheden en de machtsverhoudingen van de tweede helft van de veertiende eeuw, is het juist aannemelijk dat het Groninger stadsbestuur zich toen netjes aan de grenzen van zijn ambtsgebied heeft gehouden. Dat wil zeggen dat we ‘de weg van de Groningers’ *binnen* de stadstafel zullen moeten zoeken. Wellicht was het de Groningers – zoals ik aan het eind van de vorige paragraaf al suggereerde – alleen te doen om het maken van een betere aansluiting op de oude

²¹ De betreffende passage in de akte van 1370 luidt als volgt: ‘*quousque via Groniensium cum suo ponte perfecte facta fuerit*’ (‘totdat de weg van de Groningers met zijn brug geheel voltooid zal zijn’). De vraag is wel hoe precies we het bezittelijk voornaamwoord *suo* moeten nemen. Zoals het er staat wordt de betrekking tussen de weg en de brug benadrukt: ‘de weg van de Groningers en zijn (= de bij de weg behorende) brug’. *Suo* legt dus geen betrekking tussen de Groningers en de brug; nog weer anders gezegd: er staat niet dat de brug van de Groningers is. Ware dat wel het geval geweest, had er in niet *suo* maar *eorum* of *illorum* moeten staan. Maar nogmaals: hoe nauw moeten we deze grammaticale *finesse* nemen? Wanneer we de strikte betekenis aanhouden is het denkbaar dat de bouw van de brug een gemeenschappelijke aangelegenheid van de belanghebbenden is geweest.

²² Het buiten de stadsmuren gelegen gebied waarin het Groninger stadsrecht van toepassing was.

²³ OGD II 837.

Wyrkeszuidwending, die op zijn beurt door of samen met anderen moest worden uitgebouwd tot de weg die we in de bronnen tegenkomen als Hinkemahornsterweg.

Dit wordt bevestigd door de omstandigheid dat de weg tussen Oosterhoogebrug en de Hinkemahorn niet (alleen) door Groningen, maar (vooral) door anderen moest worden onderhouden. Het onderhoud van watergangen en landwegen was doorgaans een last die door de aangelanden werd gedragen. Maar het kwam ook voor dat er geen aangelanden waren of dat die niet in staat waren het onderhoud te verzorgen. Wanneer de betreffende objecten een bovenlokale betekenis hadden, zien we dat in zulke gevallen de onderhoudslasten werden verdeeld over de kerspelen die van deze wegen of watergangen gebruik maakten.

Over het onderhoud van de Hinkemahornsterweg worden we geïnformeerd door enkele stukken uit de zestiende, zeventiende en achttiende eeuw die allerlei opmerkelijke en vermeldenswaardige details bevatten. Alvorens op die bijzonderheden in te gaan zal ik deze teksten echter gebruiken voor een poging tot reconstructie van het 'project-van-1370'. Het meest informatief is een stuk uit 1619 dat in een negentiende-eeuws afschrift is overgeleverd en waarin nauwkeurig is vastgelegd welke kerspelen van het Gorecht en Duurswold voor welk stukje weg verantwoordelijk waren.²⁴ Doordat in de tekst enkele ook nu nog herkenbare punten worden genoemd en alle afstanden exact in roeden zijn opgegeven, stelt het ons in staat om de loop van de weg te reconstrueren en ook precies te bepalen welke plek met de Hinkemahorn werd bedoeld. Ik kom hierop later terug.

Nu is een document uit 1619 wel erg 'jong' wanneer het erom gaat helderheid te krijgen over een situatie omstreeks 1370. Anderzijds: uit de tekst blijkt dat het in 1619 niet om een nieuwe regeling ging, maar om het vastleggen en actualiseren van een bestaande. Hoe oud die bestaande regeling was vermeldt het stuk niet, maar de ervaring leert dat eenmaal gemaakte afspraken over rechten en plichten gemakkelijk eeuwenlang ongewijzigd kunnen blijven. Het wekt dan ook geen verbazing dat degenen die in 1619 met het onderhoud van de Hinkemahornsterweg belast waren, dat ook in 1748 nog steeds waren.²⁵

De ouderdom van de onderhoudsregeling van 1619 vinden we bevestigd in een tweetal losse aantekeningen die volgens de zestiende-eeuwse Groninger stadssecretaris Egbert Alting genoteerd waren op de laatste bladzijde van een – niet bewaard gebleven – 'oorvede- of kalverboek',²⁶ en die in 1562 zijn gekopieerd.²⁷ De kerspelen die volgens deze notities belast waren met het onderhoud van de Hinkemahornsterweg ('*de mene wech van der Hogerbruggen oestert toe der Borch an de zuetzyt van Damsterdeepp*'), zijn dezelfde als die welke in 1619 en 1748 worden genoemd. Maar ook hier hebben we weer te maken met de optekening van een oude regeling zonder dat duidelijk wordt hoe oud ze precies was. De tekst bevat echter wel een aanwijzing daarvoor. We lezen erin dat de onderhoudsplichtigen

²⁴ T1032-802 (20 mei 1619) 'Over de verdeeling van den weg tusschen de zeven karspelen van Duirswold, en over de scheiding tusschen het Gooregt en Fivelingo' (oud RF 1619.33; VVS 12.125-126v).

²⁵ T136-2314. De minimale afwijkingen van de regeling van 1619 zal ik bespreken wanneer ik nader op de details inga.

²⁶ Een 'oorvede' is een plechtige belofte om geen wraak te zullen nemen. 'Kalfjes' zijn kleine aantekeningen die, vaak op een los papiertje geschreven, met een brief werden meegestuurd. Het gaat dus waarschijnlijk om een boek waarin aantekeningen van verschillende aard waren vastgelegd.

²⁷ T2100-921.3.1: 'Aantekeningen omtrent de aanleg en het onderhoud van de weg vanaf het Olde Diep bij Oosterhoogebrug tot aan de Borgsloot bij Hinckemahorn.' Afschriften, waarvan één gewaarmerkt en gedateerd 15 januari 1562.

de voor de reparatie van de weg benodigde aarde mochten weghalen uit een 2 roeden (c. 8 meter) brede strook terzijde van de weg. Dat land – zo staat er in deze tekst – behoorde toe aan de erfgenamen van Johan Huynghe. Als deze Johan Huynghe dezelfde persoon is als de *Johan Huhginge* die in 1422 voorkomt onder degenen die de bepalingen van de ‘Groninger vrede’ aanvaardden,²⁸ in 1451 als ‘leenman van de bisschop van Utrecht’ wordt genoemd en die overleden moet zijn vóór 13 januari 1457,²⁹ kan deze tekst uit c. 1460 dateren. Daarmee zijn we al een heel eind dichterbij de buurt van het jaar 1370.

Maar ook hiermee zijn we er nog niet. De in 1562 gekopieerde aantekening getuigt weliswaar van een situatie die mogelijk rond 1460 te dateren is, maar ze betreft niet zozeer de *weg* waarover we het hebben, als wel een *erfdienstbaarheid* ten laste van de erfgenamen van Johan Huynghe. Daarmee laat ze alle ruimte voor de veronderstelling dat vóór c. 1460 anderen (leden van de familie Huynghe of Huhginge) met een dergelijke erfdienstbaarheid belast zijn geweest. Kortom: de weg waarom het allemaal gaat kan nog (veel) ouder zijn.

Uit het bovenstaande kunnen we op zijn minst concluderen dat de bewaard gebleven documenten over de Hinkemahorn zich niet verzetten tegen de veronderstelling dat deze weg iets te maken had met het ‘project-van-1370’, en op zijn hoogst dat hij op grond van de oudst bewaarde tekst waarschijnlijk vóór 1460 te dateren is.

Wanneer het ‘project-van-1370’ niet de Hinkemahornsterweg zelf betreft maar er wel mee samenhangt, dringt zich de vraag op met welke weg (en brug) de Groningers in 1370 dan wel bezig waren. Een antwoord daarop kan, bij gebrek aan bronnen, niet anders dan speculatief zijn.

De stad Groningen en de Friese Ommelanden zijn in de tweede helft van de veertiende eeuw een nieuwe fase in hun onderlinge verhouding ingegaan, na gewapende strijd in de eerste helft van de eeuw en de ontwrichtende pestepidemie van de jaren 40 (de ‘zwarte dood’). Groningen werd het centrum van de Friese wereld en sloot verdragen met de afzonderlijke Ommelander landschappen waarin het vooral ging om de beveiliging van het handelsverkeer. De Groninger markt was de plek waar de Ommelander producenten een goede prijs voor hun waren konden krijgen.³⁰ Zowel stedelingen als plattelanders hadden belang bij een goede bereikbaarheid van de Groninger markt. Juist in deze tijd werd, aan de noordzijde van de stad, de verbinding met Hunsingo verbeterd door het graven van de *Kleislout* tussen het noordelijke uiteinde van de Hondsrug en de plek waar later Noorderhoogebrug zou ontstaan. Daarbij werd de bestaande verkaveling schuin doorsneden. Tegelijk kreeg de reeds bestaande *Kleiweg* een nieuw tracé evenwijdig aan de Kleislout. Dat kanaalvak (langs de huidige Bedumerweg) viel binnen de Stadstafel. De Hunsingoërs van hun kant zorgden ten noorden van de Hunze voor de aansluiting op de watergangen naar Bedum en verder gelegen streken door het graven van het *Zuidwoldermaar* vanaf het gehucht Plattenburg naar het zuiden. Later werden al deze watergangen samen Boterdiep genoemd.³¹

²⁸ T2100-135 (1 februari 1422); gedrukt: OUB I 302 en Feith, *Werken Johan Rengers I*, 133.

²⁹ T619-785 reg.nr. 100 (1451) en T1237-48 reg.nr. 65 (1457).

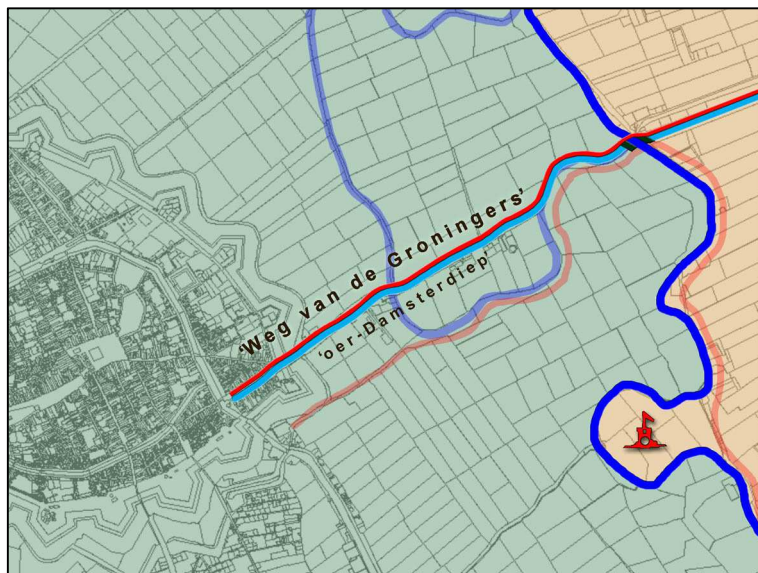
³⁰ Van den Broek, *Groningen, een stad apart*, 51 evv., dezelfde, *Een kronkelend verhaal*, 80, en R.I.A. Nip, ‘Hoofdelingen en stedelingen, een wereld van verschil ca. 1350-1536’, in: *Geschiedenis van Groningen I*, 230-293; aldaar 237.

³¹ Van den Broek, *Een kronkelend verhaal*, 119 evv.

Het zou mij niet verbazen wanneer aan de oostzijde van de stad iets soortgelijks heeft plaatsgevonden. Net zoals in het noorden een kanaal werd gegraven ten behoeve van het vervoer over water (de Kleislout), kan aan de oostzijde een dergelijke watergang met flankerende weg zijn aangelegd. Voor het gemak noem ik het 't 'oer-Damsterdiep'. Hier hoefde men niet schuin door de verkaveling te graven, maar kon worden volstaan met het uitgraven van bestaande kavelsloten en het aanpassen van een stukje (afgesneden) Hunzebedding. Het bijgaande kaartje laat zien wat ik bedoel. Het nieuwe kanaal – we hebben het over het stuk Damsterdiep tussen de stad en Oosterhoogebrug dat halverwege de twintigste eeuw is gedempt – werd aan de noordzijde geflankeerd door 'de nieuwe weg van 1370'. Mogelijk is met de brug waarvan in de akte van 1370 sprake is, een nieuwe oeververbinding bedoeld over de Hunze bij het latere Oosterhoogebrug. Aan gene zijde van de Hunze liep de landweg dan over de *Wyrkeszuidwending* (de dijk die de grens vormt tussen Noorddijk en Middelbert) naar en tot aan de Borgwal, die de grens vormde met Fivelgo.

Overigens was de vaarroute ten zuiden van de beschreven nieuwe landweg allesbehalve gemakkelijk te benutten. Net zoals de gebruikers van de vaarweg tussen de stad en Hunsingo bij Noorderhoogebrug twee overtoeren moesten nemen om over de beide Hunzedijken te komen, zo moesten ook hun collega's van en naar Fivelgo twee van dergelijke obstakels overwinnen bij het latere Oosterhoogebrug.

Het bij het 'project van 1370' horende kanaal tussen de stad en de Hunze is in 1424, toen het Oosterhamrik werd ingelaten in het Scharmerzylvest, onderdeel geworden van het Damsterdiep zoals dat tot halverwege de twintigste eeuw heeft bestaan.



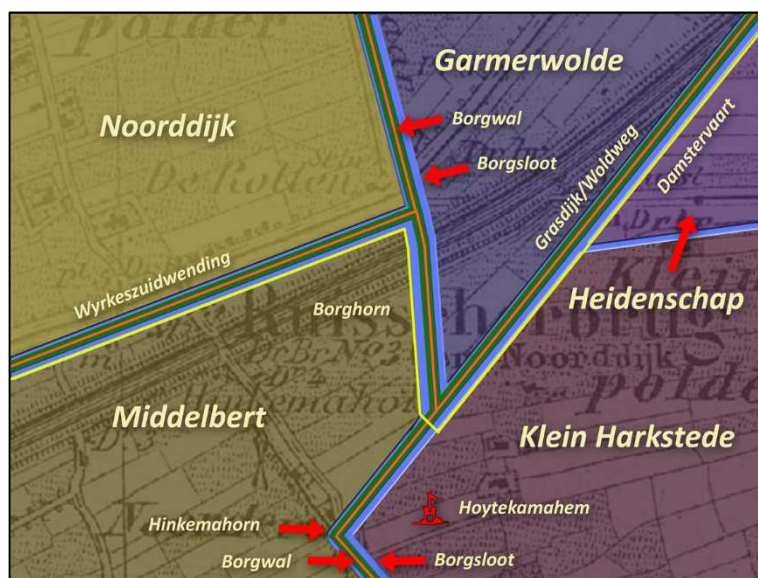
Een nieuwe vaar- en landweg ten oosten van Groningen (1370) – hypothese.

Hoe de wegen buiten de muren van het middeleeuwse Groningen hebben gelopen weten we niet precies. Het is niet uitgesloten dat er een weg is geweest die vanaf de Poelapoort in zuidoostelijke richting liep en na een paar honderd meter uitkwam bij een tot kanaal – het 'oer-Damsterdiep' – verwijde kavelslout. Tegenwoordig loopt daar de Nieuweweg, maar deze is waarschijnlijk van jongere datum. Het is ook mogelijk dat het begin van de nieuwe vaar- en landweg er uitzag zoals op dit kaartje is getekend. In elk geval liep de weg parallel aan het nieuwe kanaal (lichtblauw) naar de Hunzedijk. Schippers moesten daar twee overtoeren 'nemen' om hun weg naar Fivelgo te kunnen vervolgen. De landroute liep over de *Wyrkeszuidwending* of Hinkemahornsterweg; vaartuigen volgden de zuidelijke parallelsloot daarlangs.

De (veronderstelde) oude route over de *Herebure Zuidwending* en de oostelijke Hunzedijk is aangegeven met een vage rode lijn.

Het hier beschreven scenario moet het stellen zonder het getuigenis van schriftelijke bronnen, maar doet wel recht aan het gegeven dat er reeds vóór het graven van het Damsterdiep een vaarverbinding moet zijn geweest tussen de stad Groningen en Appingedam. Dat volgt uit de tekst van een akte uit 1419.³² Daarin wordt van een stuk grond in de Heidenschap (*'Heydense'*) gezegd dat het gelegen is 'bij de Damstervaart'. Mede gelet op de oriëntatie van de verkaveling in dit ten zuidoosten van Garmerwolde gelegen gebied kan daarmee niets anders bedoeld zijn dan de watergang die aan de zuidzijde van de Grasdijk in noordoostelijke richting liep. Het ligt voor de hand dat dezelfde watergang vanaf 1370 ook werd gebruikt om het water uit de Drenterwolder kerspelen Middelbert en Engelbert naar het Lustigemaar af te voeren.³³ Vijftig jaar later werd dezelfde waterloop aangeduid als het *'olde Damstermaer'*.³⁴ Deze manier van benoemen past mooi bij de functieverandering die deze watergang in de tussentijd had ondergaan. Na het graven van het Damsterdiep (1424) werd hij niet meer voor de scheepvaart gebruikt en was hij een eenvoudig maar geworden.

Het was geen simpele zaak om vanuit Groningen in de 'Damstervaart' te komen. Na het nemen van de twee overtoeren bij het latere Oosterhoogebrug moest men bij de Borghorn een knik maken naar het zuiden, een eindje (ongeveer 450 meter) aan de westkant langs de Borgwal zuidwaarts varen, het vaartuig uit het water halen, over de Borgwal heen slepen en vervolgens in de Damstervaart laten zakken. Voor een bespreking van het mogelijke tracé van deze Damstervaart naar het Lustigemaar verwijs ik naar het #Zijpad Oude Kwens.



Reconstructie van de vaar- en landroutes bij de Borghorn vóór de aanleg van het Damsterdiep.

De oranje lijn geeft de landroutes aan die over de dijken liepen, de lichte lijn is getrokken langs de vaarweg van Groningen naar Appingedam.

Het kaartje laat ook zien dat de Grasdijk direct aansluit op de Borgwal en dat de ten noorden en ten zuiden van de Grasdijk gelegen delen van de Borgsloot niet met elkaar in verbinding stonden.

³² T1357-559 (30 maart 1419).

³³ T708-62 en 498 (gedrukt: OGD I 571).

³⁴ T1357-92 (3 november 1469).

Er is vooralsnog wel enige onzekerheid over de precieze route van het landverkeer. Uitgaande van de gedachte dat men vooral de zuidwendingen zal hebben benut, vermoed ik dat men aanvankelijk de *Wyrkeszuidwending* tot het einde (de Borghorn) toe volgde. Daar kon men zowel links- als rechtsaf. Links leidde de weg over de Borgwal in noordelijke richting naar het westelijke uiteinde van de *Buursterzuidwending* (de latere Stadsweg tussen de Borg en Oosterdijkshorn)³⁵ waarlangs men naar Ten Boer en verder naar Garrelsweer en Loppersum kon; rechtsaf kon men, eveneens over de Borgwal, zuidwaarts tot aan de driesprong bij *Hoytekamahem*.³⁶ Op die plek was er de mogelijkheid om linksaf – over de Grasdijk – in noordoostelijke richting te gaan naar Garmerwolde en de Heidenschap, of rechtsaf de Borgwal te volgen, eerst in zuidwestelijke richting en dan bij Hinkemahorn naar het zuidoosten voor bestemmingen in Duurswold.

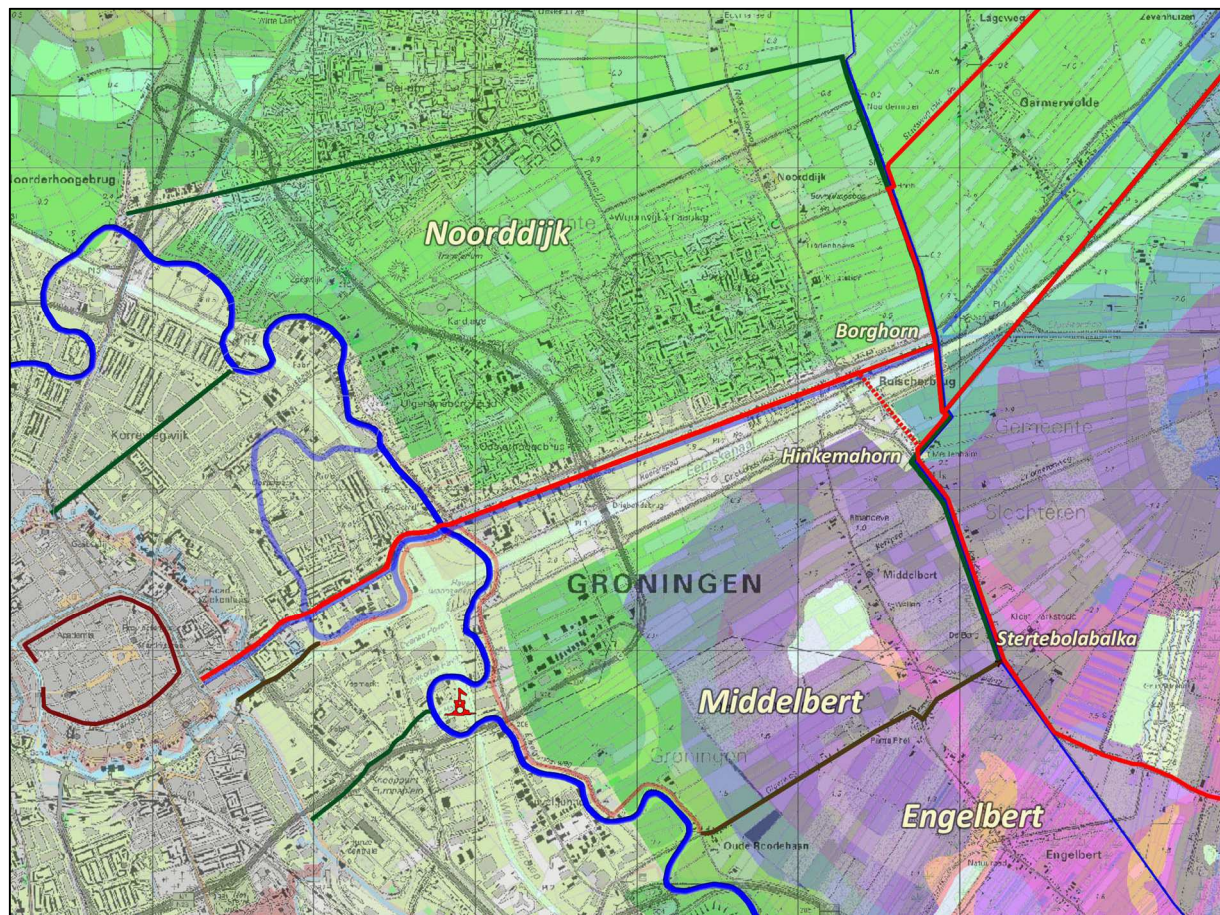
Later – het kan omstreeks 1370 zijn geweest, maar misschien ook later; ik kom daar nog uitvoerig op terug – werd de omweg over de Borghorn afgesneden en sloeg men al ter plaatse van het huidige Ruischerbrug rechtsaf in de richting van Hinkemahorn.

De inhoud van de voorgaande paragraaf laat zich in een paar regels samenvatten:

- De nieuwe route tussen Groningen en Duurswold waarvan in de akte van 1370 sprake is, liep over de *Wyrkeszuidwending*. Dit in het Gorecht gelegen deel van de route heet later Hinkemahornsterweg en nog later Woldweg.
- Ook de ‘weg van de Groningers’ die in dezelfde tekst wordt genoemd, maakte deel uit van deze route. Het betreft echter alleen de c. 1800 meter lange weg tussen de stad (Poelepoort) en de Hunze.
- Met de bij deze weg horende brug wordt waarschijnlijk een nieuwe brug over de Hunze bij het latere Oosterhoogebrug bedoeld. Daarover valt bij gebrek aan aanwijzingen niets naders te vertellen.

³⁵ Zie het #Zijpad Stadsweg en Damsterwal.

³⁶ De naam van dit steenhuis komt voor in de inlatingsakte van Middelbert en Engelbert van 1370. Onlangs zijn de resten ervan aangetroffen en archeologisch onderzocht. Zie daarvoor: J.R. Veldhuis en K.L.B. Bosma, *Een archeologisch inventariserend veldonderzoek door middel van proefsleuven (IVO-P) in het plangebied Meerstad, gemeente Groningen (Gr)*. ARC-Rapporten 2010-206 (Groningen 2011). Ik dank Gert Kortekaas die mij op deze publicatie attendeerde.



De landwegen naar het oosten na 1370; reconstructie.

De hoofdroute loopt vanuit de stad parallel langs het nieuwe kanaal (het 'oer-Damsterdiep'), de Hunze over en dan via de *Wyrkeszuidwending* naar de Borgwal. Mogelijk is de omweg over de Borghorn reeds omstreeks 1370 afgesneden.

Hunze en Damsterdiep

Een verhaal over de Hinkemahorn kan niet verteld worden zonder de grote veranderingen aan te stippen die begonnen met de afleiding van de Hunze vanaf Roodehaan naar de stad Groningen (kort vóór 1400). Het rivierwater stroomde sindsdien, omsloten door dijkjes, door het lage land. Dit 'Schuitendiep' passeerde de stad aan de oostzijde en liep vanaf de noordoostelijke hoek van het middeleeuwse Groningen door een nieuw gegraven kanaal – het 'Selwerderdiep' – naar de Borgham, waar het weer in de oude rivierbedding uitmondde.³⁷ Door deze ingreep verviel de Hunzebedding ten westen van Engelbert, Middelbert en Noorddijk tot een kronkelende sloot en werden de genoemde kerspelen verlost van het acute gevaar van overstromingen. Dat betekende dat het Drentse water ook geen bedreiging meer vormde voor de ten oosten van de Borgwal gelegen delen van Fivelgo.

Een ander gevolg van de omleiding van de Hunze was, dat het Groninger Oosterhamrik ingesloten kwam te liggen tussen de oude bedding van de Hunze en het nieuwe kanaal (Schuitendiep en Selwerderdiep). In 1424 sloot het Groninger stadsbestuur een overeenkomst met de leiding van het Scharmerzijlvest waarbij het Oosterhamrik in die organisatie werd opgenomen. Dit betekende dat na Middelbert en Engelbert nu ook een groot deel van de lage landen van de stad Groningen zelf op de Eems mocht uitwateren via de Scharmerzijl. De Groningers moesten hiervoor een nieuwe watergang graven tot aan het Lustigemaar en maatregelen nemen om te verhinderen dat er water vanuit de Hunze in het Scharmerzijlvest terecht kon komen. Uit de 'inlatingsakte' van 1424 kunnen we opmaken dat men van meet af aan van plan is geweest om het nieuwe kanaal ook als scheepvaartroute te gebruiken. Gelet op de hindernissen die de gebruikers van de Damstervaart moesten overwinnen, kunnen we ons voorstellen dat daaraan behoefte was.

We hebben in de vorige paragraaf gezien dat rond 1370 een nieuwe weg vanuit Groningen (om precies te zijn: vanaf de Poelepoort) naar en langs het kanaal is gelegd dat vanaf de zuidoostelijke hoek van de stad naar de Hunze liep en dat tot stand was gebracht door het uitgraven van bestaande kavelsloten en een stuk oude rivierkronkel. Op de plaats waar deze watergang de westelijke Hunzedijk bereikte – ook dat zagen we al – moesten de vaartuigen uit het water genomen worden, over de dijk getrokken en weer te water gelaten worden, met een herhaling van dit procédé bij de oostelijke rivierdijk. Door de omleiding van de Hunze en het graven van het nieuwe kanaal naar het Lustigemaar – het huidige Damsterdiep – was dit niet meer nodig. Ter plaatse van de voormalige kruising werd een afsluitbare zijl gelegd die moest voorkomen dat bij een eventuele doorbraak van de dijk langs het Schuitendiep of het Selwerderdiep het Drentse of vloedwater het gebied van het Scharmerzijlvest zou kunnen binnendringen.

Het tracé dat voor de aanleg van het nieuwe afwaterings- annex scheepvaartkanaal werd gekozen roept vragen op. Waarom heeft men in 1424 niet gewoon de bestaande sloot langs de *Wyrkeszuidwending* – de grens tussen Noorddijk en Middelbert – verbreed en uitgediept, maar koos men ervoor om het nieuwe kanaal 30 meter noordelijker te leggen, door het kerspelgebied van Noorddijk heen? Als ik de akte van 1424 correct interpreteer, stond op 18 mei van dat jaar, de dag waarop de overeenkomst werd gesloten, nog niet vast welk tracé het nieuwe kanaal zou volgen. In een van de bepalingen wordt namelijk rekening gehouden met de mogelijkheid dat de Groningers hun diep 'door de houten til' zullen leiden. Ofschoon er geen concrete aanwijzingen zijn die het mogelijk maken met zekerheid de plek aan te

³⁷ Zie Van den Broek, *Een kronkelend verhaal*, 108 evv.

wijzen waar deze brug heeft gestaan, lijkt de kans me heel groot dat het hier gaat om een brug die bij Hinkemahorn over de Borgsloot lag, even ten westen van de plaats waar deze aansloot op de zojuist genoemde Damstervaart. Sinds 1370 waterden ook Middelbert en Engelbert langs deze watergang af. Op een van de hierna volgende kaartjes³⁸ heb ik deze brug ingetekend en 'Hinkemahornstertil' genoemd (met een vraagteken erbij).

Als deze veronderstelling juist is betekent het dat ten tijde van het sluiten van de inlatingsovereenkomst overwogen werd om het water van het Oosterhamrik door de watergang langs de *Wyrkeszuidwending* te laten lopen, bij Hinkemahorn de Borgwal te doorgraven en zo een aansluiting te maken met de Damstervaart.

Uiteindelijk is toch voor een andere loop gekozen. Welke overwegingen daarbij de doorslag hebben gegeven is niet duidelijk. Kan het zijn dat men de sluizen op de oostgrens van het Oosterhamrik op een droge plek heeft willen bouwen? Of vond men het van belang om de afwatering van het Oosterhamrik zoveel mogelijk te scheiden van die van de Drenterwolder kerspelen Middelbert en Engelbert? Of was de nieuwe route gemakkelijker aan te leggen dan het vergraven van de bestaande? Het feit dat we geen antwoord hebben op deze vragen, maakt weer eens duidelijk hoe weinig we eigenlijk weten van de wereld waarin de tijdgenoten van toen hun beslissingen moesten nemen.

Hoe dit ook zij, feit is dat op het territorium van het kerspel Noorddijk een bestaande kavelssloot werd verwijdd en uitgediept tot aan de Borgwal, de grens met Garmerwolde. Doordat het nieuwe *Groningerdiep* een dertigtal meters ten noorden van de *Wyrkeszuidwending* werd gelegd, verliep de verbinding tussen het 'kanaal van 1370' ten westen van de oude Hunzebedding en het nieuwe kanaal ten oosten daarvan via een 'chicane' die bij de huidige Regattabrug nog altijd herkenbaar is.

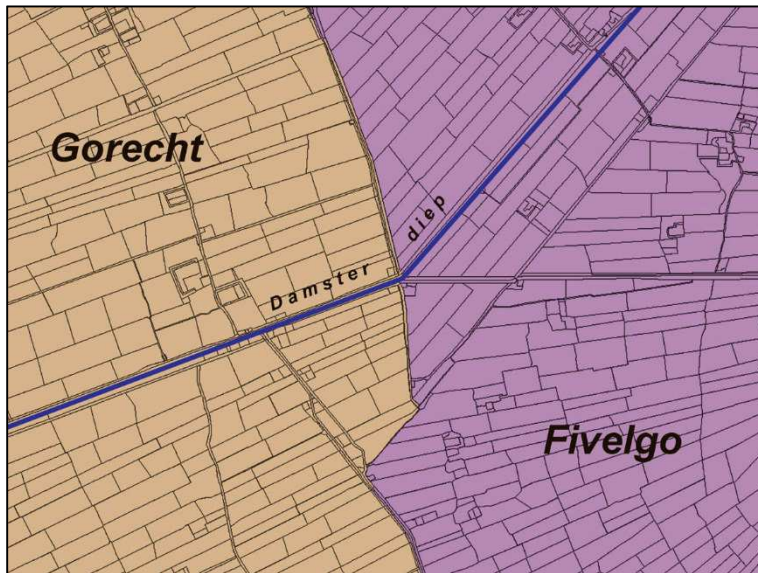
Het nieuwe kanaal maakte bij de oostgrens van Noorddijk, op de plek waar het door de Borgwal heen ging, een knik om de percelering van de landerijen onder Garmerwolde en Ten Boer te kunnen volgen. Ook daar werd een bestaande kavelssloot benut om het kanaal in noordoostelijke richting tot het Lustigemaar door te trekken.



De 'chicane' bij de Oosterhoogebrug was nodig om van het oude tracé van het 'oer-Damsterdiep' op dat van het in 1424 gegraven Damsterdiep te komen.

De oude vaarweg is aangegeven als een smalle blauwe lijn aan de zuidzijde van de Timpweg.

³⁸ Zie p. #35 en de bespreking van de inlatingsakte van 1424 in #Groningen en het Drentse water 8.



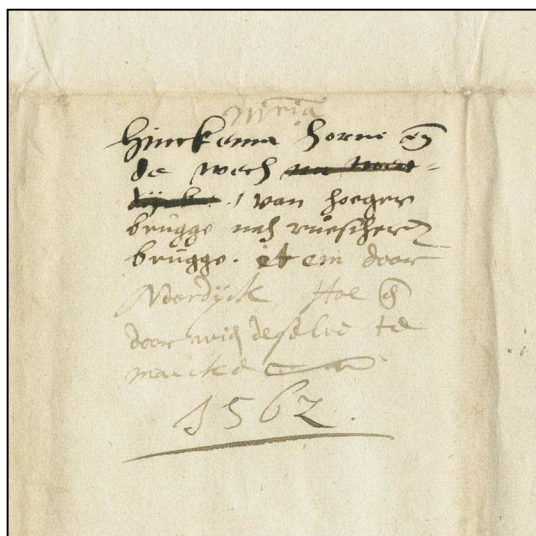
Op de plaats waar het Damsterdiep de Borgwal en Borgsloot kruist maakt het nieuwe kanaal een knik.
Ter weerszijden van de Borgwal volgt het de kavellijnen onder Noorddijk (links) en Garmerwolde (rechts)



De afstand tussen de Timpweg (de straat op de voorgrond) en het Damsterdiep bedraagt niet meer dan 30 meter. Op de bovenstaande foto loopt het Damsterdiep vlak achter het linkerhuis. Het huis in het midden van de foto staat aan de noordzijde van het Damsterdiep.

Eén archiefstuk, twee aantekeningen, twee wegen en twee bruggen

Het smalle reepje grond tussen het nieuwe *Groningerdiep* (beter bekend als *Damsterdiep*) en de *Wyrkeszuidwending* werd vanwege zijn langgerekte vorm ‘*koveltimp*’ – het lintvormige aanhangsel van een middeleeuwse ‘*capuchon*’ – genoemd en is eeuwenlang in dezelfde handen gebleven. Dat was ook in de vijftiende eeuw al het geval. Dat blijkt uit de al eerder aangehaalde aantekeningen die door een klerk uit een oud boek zijn gekopieerd en in 1562 door stadssecretaris Egbert Alting gewaarmerkt.³⁹ De tekst van deze twee notities is nogal kryptisch en heeft ook secretaris Alting en andere stadsambtenaren in verwarring gebracht. Dat valt op te maken uit de aantekeningen die met verschillende handen op de rug van het stuk zijn gezet:



*'Memoria
Hinckema horne ende
de wech na Noert
dijcke van Hoeger
brugge naden Ruescher
brugge. Item door
Noordijk hoe ende
door wie deselve te
maecken
1562'*

Aantekeningen op de rug van een stuk over de Stadsweg en Hinkemahornsterweg
T2100-921.3

Analyse van de twee teksten maakt duidelijk dat ze twee verschillende wegen betreffen en, zoals eerder gezegd, in het bijzonder gaan over het recht van aardhaling ten behoeve van het onderhoud ervan.

De eerste notitie betreft de ‘*nieuwe weg door Noordijk*’ tussen de Hunze en de Borg, die is aangelegd op een strook grond die door de Raad van Groningen is gekocht van Johan Huynghe, die ten tijde van het maken van de notitie reeds overleden was. De breedte van de weg – de bermsloten meegerekend – was 3,5 roede (c. 14 meter). Daarnaast was nog een strook van 1 roede aangekocht voor het steken van zoden ten behoeve van het onderhoud van de weg, zodat de totale breedte c. 18 meter bedroeg. Bij de aankoop van de grond was afgesproken dat Johan en zijn erfgenamen de voor aardhaling bestemde strook naast de weg om niet zouden mogen gebruiken.

De tweede notitie gaat over de ‘*mene wech*’ van de Oosterhoogebrug naar de Borg en Hinkemahorn, die ten zuiden van het Damsterdiep langs het land van de erfgenamen van Johan Huynghe liep. Degenen die belast waren met het onderhoud van de weg – de stad

³⁹ T2100-921.3.1.

Groningen, alle kerspelen van Drenterwolde (met uitzondering van Noorddijk) en de kerspelen van Duurswold –, mochten de voor het onderhoud van hun deel van de weg benodigde zoden steken op een 2 roeden brede strook van het aangrenzende land. Afgesproken was dat de Huynges zich niet zouden verzetten tegen de aardhaling op hun land en in ruil daarvoor vrijstelling van schatting zouden genieten.

We kunnen uit deze aantekeningen de volgende conclusies trekken:

- De in de eerste notitie bedoelde weg is de *Stadsweg* door Noorddijk. Hij is door de Raad van Groningen aangelegd op een strook grond die hij van Johan Huynge bij diens leven had aangekocht. De naam van de weg verwijst naar de omstandigheid dat de Stad deze weg heeft aangelegd en ook *‘to ewigen dagen’* belast zou zijn met het onderhoud ervan. We zagen eerder dat een Johan Huynge – waarschijnlijk *‘de onze’* – vóór 13 januari 1457 moet zijn overleden. Dit maakt het aannemelijk dat (het bedoelde deel van) de Stadsweg in de eerste helft van de vijftiende eeuw is aangelegd.⁴⁰
- De weg van de tweede notitie is de weg over de *Wyrkeszuidwending*, ook bekend als *Hinkemahornsterweg* en (later) *Woldweg*, die de verbinding vormde tussen Oosterhoogebrug en Duurswold. In het afschrift was deze weg aangeduid als *‘mene wech’* (gemeenschappelijke weg), maar secretaris Alting heeft dit, waarschijnlijk in verwarring gebracht door de eerste aantekening die inderdaad over een *‘nieuwe weg’* gaat, *verschlímmbessert* in *‘nye wech’*. Ik houd het erop dat de hier bedoelde weg ten tijde van het maken van de oorspronkelijke notitie helemaal niet nieuw was, integendeel al lange tijd bestond en inderdaad het karakter had van een *‘gemene weg’*. Van zo’n weg kon niemand zich herinneren wanneer en door wie hij was aangelegd, maar iedereen wist wel dat hij van bovenlokaal belang was en dat alle belanghebbende kerspelen een stuk ervan moesten onderhouden. Dat er voor de Hinkemahornsterweg twee roeden land voor aardhaling beschikbaar waren terwijl de Stadsweg het met slechts één roede moest doen, zou te maken kunnen hebben met de verschillende condities ter plaatse. Ook nu nog bestaat er een hoogteverschil van enkele decimeters tussen de beide wegen. Dat lijkt weinig, maar ook een gering verschil zal in het verre verleden invloed hebben gehad op de kwaliteit van de weg. Ik zal op dit punt nog terugkomen.⁴¹
- Wanneer de Stadsweg door Noorddijk op land van Johan Huynge is aangelegd en ook de Wyrkeszuidwending langs land van Johan Huynge loopt, rijst het vermoeden dat het hele zuidelijke deel van het kerspel Noorddijk wel eens eigendom van de Huynges kan zijn geweest. Zou dat echt zo zijn en wat zou dat kunnen betekenen? Het ontbreekt mij aan moed en tijd om alle archiefstukken na te lopen die mogelijk informatie bevatten over de eigendomsverhoudingen in dit deel van het kerspel Noorddijk, maar duidelijk is wel dat de Huynges of Hugincs (de naam wordt op vele manieren gespeld) vanaf de dertiende eeuw betrokken zijn bij rechtshandelingen in en rond de stad Groningen, dat de familie deel uitmaakt van het oudste stadspatriciaat en dat leden ervan tot de hoogste ambten in de stad doordrongen. De Huynges behoorden tot de kleine kring van riddersmatige families die door een feodale relatie verbonden waren met de bisschop

⁴⁰ Zie voor de Stadsweg verder het #Zijpad Stadsweg en Damsterwal.

⁴¹ Zie ook #Zijpad Stadsweg en Damsterwal.

van Utrecht.⁴² Noorddijk maakt deel uit van Drenterwolde, het ontginningsgebied aan gene zijde van de Hunze dat vanuit Groningen is gekoloniseerd en waarover de bisschop van Utrecht wellicht op grond van het *jus forestense* via zijn leenmannen de regie heeft willen voeren.⁴³ Zou het grootgrondbezit van Johan Huynge teruggaan op die vroege periode waarin dit gebied in bezit werd genomen en tot ontwikkeling gebracht?

Ik heb geen andere blijken van grondbezit van de Huynges in deze streek gevonden, maar het zal geen toeval zijn dat Johans vader,⁴⁴ Reynold Huynge – deze zien we tussen 1386 en 1426 veelvuldig het ambt van burgemeester bekleden –, zich in 1380 opwierp als verdediger van de belangen van de *Acht Zijlvesten*, wier gebied, net zoals Drenterwolde zelf, bedreigd werd door het Drentse water. Als Reynold zelf ook bezittingen in Noorddijk heeft gehad, zat hij in hetzelfde schuitje als de bewoners van de woldlanden van Fivelgo en Hunsingo die zich in de Acht Zijlvesten hadden verenigd.⁴⁵

Aan het einde van de besproken notitie over de Hinkemahornsterweg staat aangetekend dat de stad Groningen verplicht is om de '*Hogebrugge ende Ruesschenbrugge*' te onderhouden op grond van het feit dat de Groningers op die plaatsen landwegen hebben doorgraven.⁴⁶ Dat dit is gebeurd bij de aanleg van het Damsterdiep staat er niet bij, maar moeten we er voor een goed begrip wel bij denken. Dit was – we zullen dat elders ook zien wanneer er een gat gemaakt wordt in de *Buursterzuidwending* – de gewone manier van doen: wie een stuk infrastructuur onbruikbaar maakte moest het zelf repareren of voor vervanging zorgen.

De Oosterhoogebrug (want daar gaat het bij de eerstgenoemde brug om) was nodig om landverkeer mogelijk te maken op de plek waar men bij de aanleg van het Damsterdiep de oostelijke oeverweg langs de oude Hunzebedding had moeten doorgraven. Hierbij moet ik wel aantekenen dat 'de oostelijke oeverweg langs de Hunze' mijn interpretatie is van enkele onbegrijpelijke krabbels in onze bron. In de tekst lezen we dat de Groningers '*de twe we to Noerdyke*' hadden '*upgegraven*'. Het is duidelijk dat de tekst hier corrupt is. De schrijver van het stuk (of een van de kopiïsten die hem zijn voorgedaan) moet zich hebben vergist. Ik heb geen idee wat in de oorspronkelijke versie van deze notitie kan hebben gestaan en vermoed dat ook secretaris Egbert Alting, die de tekst op fouten controleerde en waarmerkte, van deze woorden niets zinnigs heeft kunnen maken; als hij dat wel had gekund zou hij dat zeker in een toelichtende notitie hebben aangegeven.

Het feit dat er een 'hoge brug' werd gelegd duidt op het belang van het vervoer over water. De brug zal wel niet zo hoog zijn geweest dat vaartuigen er met een staande mast onderdoor konden, maar nu men geen overtoeren meer hoefde te nemen, was het mogelijk om wel een hoog opgetaste last (denk aan turf: licht van gewicht maar wel volumineus) mee te nemen en daarop moest de brug berekend zijn.

Het kan geen kwaad om erop te wijzen dat deze tekst – ondanks de gesignaleerde corrupte passage – een eind maakt aan de onzekerheid die in allerlei papieren en digitale publicaties

⁴² P.N. Noomen, 'Koningsgoed in Groningen; het domaniale verleden van de stad', in: J.W. Boersma e.a., red., *Groningen 1040*, 97-144, aldaar 135.

⁴³ Van den Broek, *Groningen, een stad apart*, 212-216, 304-305. Het *jus forestense* of 'foreestrecht' was in oorsprong het recht dat de koning had op de woeste grond.

⁴⁴ Johan Huynge wordt in de anonieme 'Groninger Annalen' op het jaar 1426 '*Iohan Huynge Reynolt zoene*' genoemd (Van den Hombergh en Van der Werff, *Sicke Benninge Croniken*, I 72).

⁴⁵ Van den Broek, *Een kronkelend verhaal* 105; OGD II 681 (1380); zie ook: W.J. Formsma, 'Een borg ten oosten van de Hunze', in: P.H. Broekhuizen e.a. (red.), *Oudheden onder De Hunze*, 65-68.

⁴⁶ T2100-921.3.1.

te signaleren valt over de vraag welke functie de Oosterhoogebrug nu eigenlijk had, wanneer ze is gebouwd en waar ze precies lag.⁴⁷ Zoals eerder opgemerkt bevat de hier gebruikte zestiende-eeuwse bron informatie die zonder enige twijfel teruggaat op oude aantekeningen over gebeurtenissen die we dank zij de bewaard gebleven inlatingsakte van het Oosterhamrik in het Scharmerzijlvest kunnen dateren op 1424. Zo kunnen we nu met zekerheid zeggen dat de Oosterhoogebrug over het Damsterdiep lag, in of kort na 1424 is geslagen en gelegen heeft op de plaats van de huidige Regattabrug.⁴⁸



De Regattabrug in Oosterhoogebrug is de 'hogebrug' die in of kort na 1424 over het Damsterdiep is gelegd. Ze wordt in 1427 voor het eerst in een schriftelijke bron genoemd en heeft het huidige stadsdeel Oosterhoogebrug zijn naam bezorgd.

Het zal – gelet op de functie van deze 'hoge brug' – verder duidelijk zijn dat we niet moeten denken aan een 'hoogholtje'. Net zoals de *Stertebolabalka* over de Borgsloot en de (latere) Noorderhoogebrug over de vaarweg tussen Groningen en Hunsingo,⁴⁹ zal ook de brug over het Damsterdiep zo zijn gemaakt dat ze met paard-en-wagen kon worden bereden. De andere brug die de Groningers moesten bouwen en onderhouden is de Ruischerbrug. Deze was nodig om de landverbinding te herstellen die verbroken was doordat bij de aanleg van het Damsterdiep ook de Borgwal doorgraven moest worden. Dat ook die dijk – tevens grens

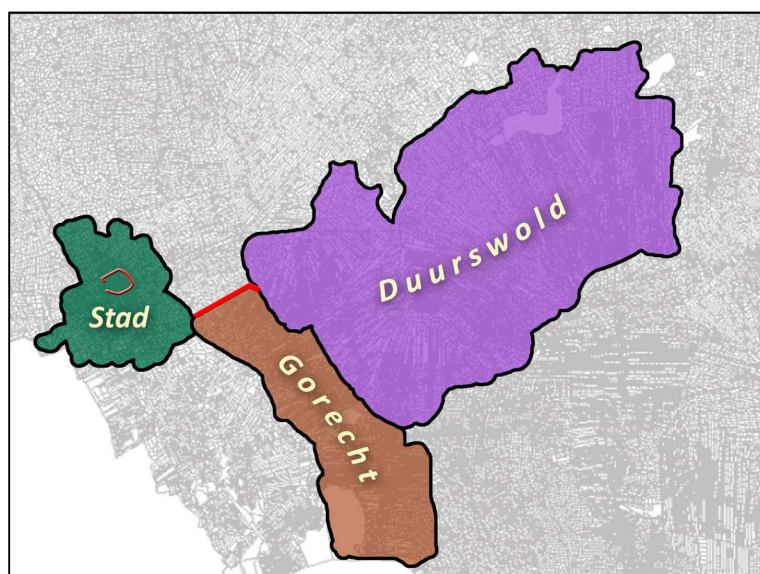
⁴⁷ Ik heb zelf aan de verwarring bijgedragen door in *Groningen, een stad apart* op pagina 371 in noot 269 te schrijven dat de Oosterhoogebrug 'de brug in de "Stadsweg" was die vanuit Groningen oostwaarts liep en daar de Hunze kruiste'. Ik sloot me met die mededeling aan bij de gangbare opvatting dat de hogebruggen ten oosten en noorden van de stad Groningen verband hielden met de passage van hoog beladen turfschepen die vanuit de venen ten zuidoosten van Groningen via de Hunze noordwaarts voeren.

⁴⁸ De Oosterhoogebrug ('*Hoghebrugghe*') wordt op 25 april 1427 voor het eerst in een schriftelijke bron genoemd (GrA T2-20 reg.nr. 66).

⁴⁹ De hoge brug waaraan het tegenwoordige stadsdeel Noorderhoogebrug zijn naam ontleent is veel jonger. Ze wordt voor het eerst in 1514 genoemd, maar is waarschijnlijk enkele tientallen jaren eerder geslagen over een gedeelte van de oude Hunzebedding dat vanaf c. 1473 gebruikt werd als vaarweg tussen Groningen en Hunsingo. Ze wordt in de bronnen ook een enkele keer 'Westerhoogebrug' genoemd (GrA T1539-23 reg.nr. 802 en 803 (1555). Zie ook Van den Broek, *Een kronkelend verhaal* 167-168 en 176, afb. 18.9. Met het woord 'Hogebrug' kan niet Noorderhoogebrug bedoeld zijn, omdat deze pas later in de vijftiende eeuw is gebouwd; ze wordt eerst in 1514 voor het eerst genoemd.

tussen het Gorecht (Drenterwolde) en Fivelgo – voor het landverkeer van belang is geweest, springt misschien niet meteen in het oog, maar het feit dat er een brug moest worden gelegd duidt erop dat zulk verkeer er wel degelijk is geweest.

Merkwaardigerwijs kon er rond 1600 – krap 40 jaar nadat secretaris Alting de afschriften over de Hinkemahornsterweg en Stadsweg en over de verplichtingen van de stad Groningen ten aanzien van de Oosterhoogebrug en Ruischerbrug had gewaarmerkt en gedateerd – onzekerheid rijzen over de vraag wie verantwoordelijk was voor het onderhoud van de Ruischerbrug. Daarop en op de betekenis van deze landverbinding en de Ruischerbrug kom ik verderop en in de #Zijpaden Stadsweg en Damsterwal en Ruischerbrug nog terug.



De bij het onderhoud van de Hinkemahornsterweg (rood) betrokken gebieden: Groningen (groen), het Drenterwolde met uitzondering van Noorddijk (bruin) en Duurswold (paars)

Het tracé van de Hinkemahornsterweg

Volgens de besproken zestiende-eeuwse aantekening was de Hinkemahornsterweg een 'gemeenschappelijke weg'. Degenen die belang hadden bij deze weg en er gebruik van maakten moesten samen zorgen dat hij in goede staat bleef of werd gebracht. Dat vereiste samenwerking en organisatie, zaken die in een gebied als Groningerland, waar een sterk overkoepelend gezag ontbrak, altijd problematisch waren en tot conflicten konden leiden. Dat dit ook bij het onderhoud van de Hinkemahornsterweg een rol speelde zullen we in het vervolg merken.

We zagen al eerder dat het onderhoud van deze weg ten laste kwam van de stad Groningen, alle kerspelen van *Drenterwolde* op één na (Noorddijk) en Duurswold (het zuidelijke deel van het Ommelander landschap Fivelgo). Voor de genoemde gebieden was de Hinkemahornsterweg de enige landverbinding met de stad. Vanuit het oosten liep de weg (overal 'Hoofdweg' geheten) door alle kerspelen van Duurswold: van Siddeburen, Hellum, Schildwolde, Slochteren, Kolham,⁵⁰ Scharmer en Harkstede tot de grens met het Gorecht bij Hinkemahorn. Ook vanuit Wolfsbarghe, de meest zuidelijke nederzetting van Drenterwolde, was er maar één landroute naar de stad. Deze liep over de Woldweg via Kropswolde en Foxhol naar het punt ten westen van Foxham waar de Borgweg (aanvankelijk niet meer dan een veendijk, geen doorgaande weg)⁵¹ en de Vrouwenlaan bij elkaar komen, en vanaf dat punt over de Vrouwenlaan verder noordwaarts naar de Hoofdweg in Kolham.

Zoals eerder gezegd is er een document uit 1619 aan de hand waarvan we precies kunnen vaststellen welke kerspelen voor welk wegpand verantwoordelijk waren.⁵² In de tekst wordt verslag gedaan van de opmeting van de weg, die op 20 mei 1619 heeft plaatsgevonden. De aanleiding was onzekerheid over de vraag hoe de weg moest worden onderhouden. De Hoofdmannenkamer, die het toezicht uitoefende op de hoofdwegen in Groningerland,⁵³ had

⁵⁰ Tussen Slochteren en Kolham ligt Froombosch, maar dat is een geen kerspel.

⁵¹ J. Molema, 'Vroegste bewoningsgeschiedenis', in: Paul Brood e.a. (red.), *375 jaar Hoogezand en Sappemeer* (Bedum 2003), 14-24, aldaar 23.

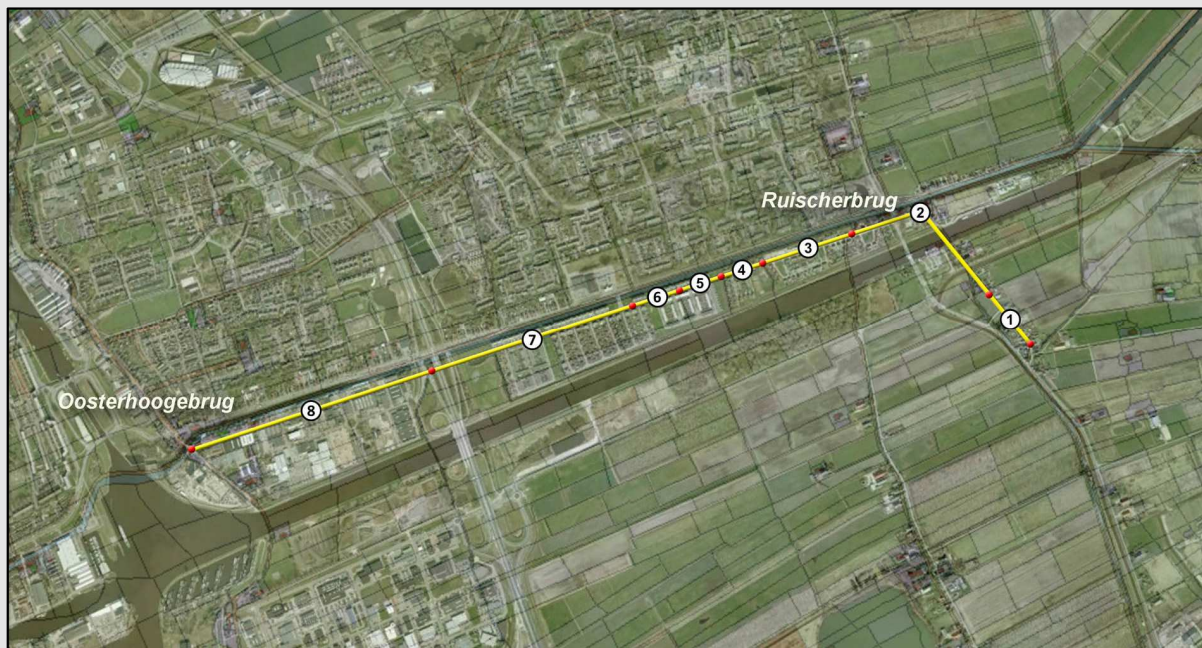
⁵² T1032-802.

⁵³ Zie voor deze opmerkelijke rol van de gewestelijke rechtbank het eerder genoemde artikel van W.J. Formsma, 'De schouw van de Hoofdmannenkamer over de heerwegen', 23-35. In het vervolg van dit zijpad kom ik nog uitvoerig over deze 'Hoofdmannenschouw' te spreken.

de jonkers, hoofdelingen, volmachten en eigenerfden van de zeven kerspelen van Duurswold opgeroepen om naar Groningen te komen voor overleg over het onderhoud van de Hinkemahornsterweg. Nadat 's ochtends gebleken was dat alle betrokkenen bereid waren hun medewerking te verlenen, gingen de Hoofdmannen en de vertegenwoordigers van de Duurswolder kerspelen 's middags ter plaatse om in het veld de grenzen aan te wijzen van de panden die de verschillende kerspelen volgens oude gewoonte behoorden te onderhouden. Ingenieur Garwer Peters, sinds 1617 stadsbouwmeester van Groningen,⁵⁴ was erbij om de aangewezen panden officieel op te meten.

Voor het resultaat van deze opmeting en de precieze locatie van de verschillende panden verwijs ik naar het plaatje en de kadertekst 'Verdeling van de Hinkemahornsterweg, 1619'.

Verdeling van de Hinkemahornsterweg, 1619



Een combinatie van Google-Earth en de oude kadasterkaart laat zien dat men bij de indeling van de weg aansloot bij bestaande landschapselementen (sloten en wegen). De begin- en eindpunten van de 8 panden zijn aangegeven met een rode stip.

1. Siddeburen maakt een stuk weg van 211 meter vanaf het beginpunt van de weg, dat gelegen is ten zuiden van het huidige Ruischerbrug, tussen de 'Rietboorde' en het 'Zijvestervennetje'. Nog altijd bevindt zich op die plek de grens tussen de gemeenten Groningen en Slochteren.
2. Hellum en Schildwolde onderhouden samen 647 meter weg. Hun pand eindigt bij de Middelberterweg. Het cijfer 2 staat op de plek van de Woldtil. Voor het onderhoud van die brug gold een aparte regeling.
3. Slochteren onderhoudt 311 meter, vanaf de Middelberterweg tot een zijslot.

⁵⁴ T1605-332r 24 (Stadsrekening over 1618) fol. 288v: 'Meester Garwer Peters is op 15 februari 1617 door Burgemeesters en Raad aangesteld tot stadsingenieur ("*inioenior van deser stadt*") om de directie te voeren over de fortificatiewerken, bouwwerken en kanalen, zowel in Foxhol als elders, buiten en binnen de stad, zowel die waarmee al begonnen is als die welke nog zullen worden aangepakt.'

4. Kolham maakt 151 meter tot aan een dwarssloot. Ofschoon de situatie in het hele gebied vrijwel onherkenbaar is veranderd, bevindt zich op deze plek – tussen ‘De Waard’ en de ‘Woldweg’ – nog altijd een watergang.
5. Scharmer is belast met het onderhoud van 161 meter weg tot aan de volgende zijssloot.
6. Harkstede zorgt voor de volgende 168 meter. Het eindpunt van dit pand wordt gemarkeerd door een paal.
7. De Drenterwolder kerspelen Kropswolde, Westerbroek, Engelbert en Middelbert onderhouden elk een vierde deel van het 732 meter lange stuk weg vanaf de paal die het westelijke einde van het Harksteder pand markeert, tot aan de brug over de Middelberter (later Euvelgunner) Waterlossing. Oorspronkelijk eindigde deze watergang in de zuidelijke parallelsloot langs de *Wyrkeszuidwending*, maar na het graven van het Damsterdiep was hij doorgetrokken tot dat nieuwe kanaal. Sindsdien lag hier een bruggetje dat later (erg verwarrend!) ook *Woldtil* werd genoemd. De loop van de oude Waterlossing is spoorloos verdwenen, maar door de combinatie met de kadasterkaart kunnen we zien dat hij enkele meters ten westen van het viaduct in de N64 (Beneluxweg of Oostelijke Ringweg) in het Damsterdiep uitkwam.
8. De landeigenaren van Noorddijk en Middelbert ter weerszijden van de weg waren belast met het laatste pand, dat vanaf de Waterlossing tot aan de Oosterhoogebrug liep.

Voor de (oostelijke) **Woldtil** (ter plaatse van het cijfer 2) gold een speciale en erg gecompliceerde regeling. Het ‘aanaarden’ en de planken kwamen ten laste van Slochteren, Kolham, Scharmer en Harkstede, de jukken (het onderstel) en alles wat onder de grond zat was voor rekening van Middelbert en Engelbert; de waard te Ruischerbrug moest reparaties aan de brug uitvoeren en ook het onderhoud verzorgen van 3 roeden van (of bij) het Siddebuurster pand. Daar stond tegenover dat hij de ‘*Rietboor*’ en het ‘*Zijlvestervennetje*’, gelegen ter weerszijden van het Siddebuurster pand en eigendom van de Slochter- en Scharmerzijlvesten, mocht gebruiken.

De Hinkemahornsterweg lag *binnen* het Gorecht, maar diende de belangen van de stad Groningen, de kerspelen van het Gorecht en die van Duurswold. In Groningen en het Gorecht was het stadsbestuur de baas, met dien verstande dat het ‘t dagelijks bestuur van het Gorecht of Gericht van Selwerd overliet aan een ‘ambtman’. Duurswold maakte deel uit van het Ommelander landschap Fivelgo dat zijn eigen bestuursorganisatie had, maar ten aanzien van enkele taakgebieden onder de jurisdictie van de Hoofdmannenkamer (later Hoge Justitiekamer) ressorteerde.

Het onderhoud van een grensoverschrijdend stuk infrastructuur als de Hinkemahornsterweg dwong tot samenwerking, maar deze samenwerking sloot het gevaar in zich dat de grenzen tussen de competenties van de samenwerkende instanties zouden kunnen vervagen. Het was dus zaak om die, telkens wanneer daarover vragen konden rijzen, precies vast te leggen. Zo lezen we dat alle betrokken kerspelen, nadat deze regeling was getroffen, de hun toegewezen panden hebben gemaakt en dat daarbij de Hoofdmannen toezicht hielden op de panden van de Duurswolder kerspelen, ‘ofschoon die panden in het Gorecht waren gelegen’, en dat de supervisie over het werk van de Gorechters in handen was van de ambtman van het Gericht van Selwerd en enkele gecommiteerden van Burgemeesters en Raad van Groningen. Welke instantie het toezicht uitoefende werd dus niet bepaald door de ligging van de panden, maar door de vraag onder welke overheid de onderhoudsplichtigen ressorteerden. Dat hing samen met de omstandigheid dat onderdanen bij geconstateerd

verzuim alleen door hun wettige overheid konden worden beboet: Drenterwolders door de Ambtman van Selwerd, Ommelanders door de Hoge Justitiekamer. In oude teksten wordt in dergelijke gevallen gesproken over *'het berichten der zuimachtigen'*.

De beschreven regeling komt overeen met die welke we kennen uit de oude notities die in de besproken kopie van 1562 zijn overgeleverd, zij het dat het Duurswolder deel van de weg in het oudere stuk niet is uitgewerkt.

Het enige (en ook wel opmerkelijke) verschil is, dat pand 8 volgens de oudere regeling ten laste kwam van de stad Groningen. Dat het bewuste stuk weg tussen de Oosterhoogebrug en de Euvelgunner Waterlossing officieel wel degelijk door de Stad moest worden onderhouden blijkt echter uit een tekst van 1577, uit een lijstje van 1748 en uit een passage in een brief van het college van B&W van Noorddijk aan Gedeputeerde Staten van Groningen van 4 april 1854⁵⁵. In de laatstgenoemde bron wijst het Noorddijker gemeentebestuur erop dat in het verleden aan de westzijde van de Woldtil over het 'Euvelgunnermaar' een paal heeft gestaan met het woord 'Stad'. In het lijstje van 1748 ontbreekt het stadspand weliswaar in de met inkt geschreven tekst, maar op de plek waar het had moeten staan is – blijkbaar na inspectie van de weg – in potlood aangetekend: *'Stadswegh ongemaaft en gansch sporigh'*. Met andere woorden: 'het door de Stad te onderhouden deel is niet hersteld en vertoont (diepe) sporen'. Dat in 1619 de aangelanden van Noorddijk en Middelbert als onderhoudsplichtingen vermeld zijn, is vreemd, maar zou verklaard kunnen worden door te veronderstellen dat het Groninger stadsbestuur voor het onderhoud van dit stuk weg een regeling had getroffen met de aangelanden. Daarover weten we verder niets. Duidelijk is alleen dat later niet de aangelanden van Noorddijk en Middelbert, maar de Stadsbouwmeester (directeur van Openbare Werken) verantwoordelijk was voor het onderhoud.

Overigens was Groningen in 1748 niet als enige nalatig voor wat betreft het nakomen van zijn verplichtingen. Uit de potloodaantekeningen blijkt dat vrijwel alle panden in slechte staat verkeerden. Aan de zijanten van de weg lagen hoge wallen en daartussen vertoonde het wegvak diepe sporen en gaten, op een enkele plaats provisorisch gerepareerd met *'rietwortels en ladden'* (zoden van vlotgras). Ook de markering tussen de panden van Drenterwolde en Harkstede was verdwenen (*'Paal is weg'*).

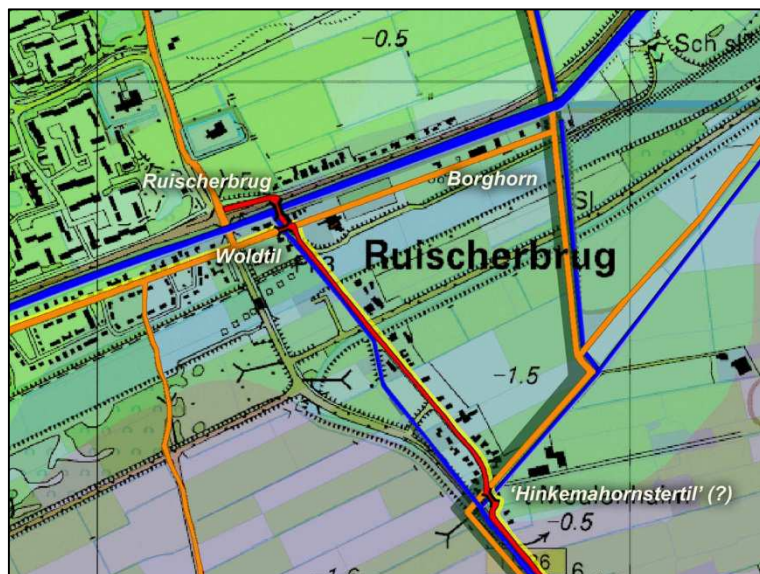
Uit het document van 1619 blijkt dat de weg van Groningen naar Duurswold niet over de hele lengte van de oude *Wyrkeszuidwending* tot aan de Borgwal doorliep, maar dat hij van het huidige Ruischerbrug rechtstreeks naar de Hinkemahorn liep. Doordat hiermee de omweg om de noordoostelijke uithoek van het kerspелgebied van Middelbert (de 'Borghorn') werd afgesneden was dit nieuwe tracé een stukje korter dan het oorspronkelijke. Ik heb het sterke vermoeden dat het ruim 600 meter lange wegvak tussen de Woldweg bij het latere Ruischerbrug en de Hinkemahorn al heel oud is en dat het juist dit, door een laag en drassig stuk land aangelegde, stukje weg is dat oorspronkelijk als *Hinkemahornsterweg* werd aangeduid. Door de slappe ondergrond verkeerde dit wegvak vrijwel permanent in slechte staat en vergde het veel onderhoud. Juist doordat deze weg een *Schlüsselstelle* was in de route tussen de Stad en Duurswold zal – zo veronderstel ik – de naam *Hinkemahornsterweg*

⁵⁵ T2100-921.1 (waarover later meer), T136-2314 en T1399-8139.

zijn overgegaan op de hele route.⁵⁶ In het vervolg zal ik nog meermalen over dit wegvak te spreken komen en het dan – waar dit voor de duidelijkheid nodig is – aanduiden als ‘de Hinkemahornsterweg in enge zin’.

Er zijn mij geen bronnen bekend waaruit blijkt wanneer dit wegvak is aangelegd. Het door Egbert Alting in 1562 gewaarmerkte afschrift waarop de vorige paragraaf grotendeels is gebaseerd, geeft op dit punt geen informatie. Dat is begrijpelijk, want die aantekening gaat alleen over de verplichting van de stad Groningen, terwijl het betreffende stuk weg ten laste van de Duurswolder kerspelen kwam. In dit verband moet ik echter wel de ‘*holten til*’ noemen die in de inlatingsakte van 1428 wordt vermeld en waarvan ik hierboven heb geopperd dat die mogelijk bij Hinkemahorn heeft gelegen.⁵⁷ Als hier in 1424 al een brug over de Borgsloot heeft gelegen, zou dat erop kunnen wijzen dat de afsnijding van de Borghorn al vóór de aanleg van het Damsterdiep haar beslag heeft gekregen en dat – ten zuiden van Hinkemahorn – de route naar Duurswold ook toen al niet meer over de Borgwal, maar over de oostelijke kade van de Borgsloot liep.

De aanleg van het Damsterdiep ten noorden van de *Wyrkeszuidwending* opende in 1424 voor de inwoners van de Duurswolder kerspelen nieuwe mogelijkheden, zowel op het gebied van de waterhuishouding als ook met betrekking tot hun communicatie met de stad Groningen. Door de Borgsloot op het nieuwe *Groningerdiep* aan te sluiten zou men het afwateringssysteem van de lage landen van de Heidenschap, Harkstede, Scharmer en Woltersum kunnen ontlasten. Tegelijk zou daarmee een nieuwe vaarweg naar en van Groningen ontstaan die heel wat comfortabeler was dan de oude route langs de *Wyrkeszuidwending*, waarvan het gebruik werd gehinderd door de noodzaak om enkele overtoeren te nemen.



Dit kaartje doet een poging tot reconstructie van de situatie na de aanleg van het Damsterdiep. Oranje lijnen zijn de oude wegen, met rood is de jongere weg aangegeven en met een gele lijn is de landroute Groningen-Duurswold gemarkeerd. Aan de noordzijde is, door het bouwen van de Ruischerbrug, de verbinding met Noorddijk hersteld, aan de zuidzijde is de oude weg over de Borgwal – deze dijk is hier aangegeven met een verhoudingsgewijs veel te brede groene lijn – vervangen door een weg op de oostelijke kade van de Borgsloot.

Bij Hinkemahorn is de ‘Hinkemahornstertil’ ingetekend. Een brug met die naam ben ik in de bronnen niet tegengekomen, maar het is zo goed als zeker dat op deze plaats een brug heeft gelegen. Het is zelfs mogelijk

⁵⁶ Hetzelfde zie je bij de namen van Alpenpassen. Ook namen als *Brennerpas* en *Reschenpas* komen we tegen als de benamingen voor routes over de betreffende bergpassen ofschoon ze oorspronkelijk alleen de pashoogten benoemden.

⁵⁷ De ‘Hinkemahornstertil’. Zie #pp. 23-24.

dat dit de 'houten til' is die in de inlatingsakte van het Oosterhamrik wordt bedoeld.⁵⁸ Als dit juist is zou de hier in rood aangegeven weg (met uitzondering van het stukje ten noorden van de Woldtil) wel eens (veel?) ouder kunnen zijn dan het Damsterdiep.

Wat ik hier als mogelijkheid heb beschreven, is – dat blijkt uit de latere situatie – in de praktijk gerealiseerd. Een eenvoudig project is het zeker niet geweest. Om te beginnen moest men bij Hinkemahorn de Borgwal doorgraven, de Borgsloot vanaf die plaats in noordwestelijke richting doortrekken, de *Wyrkeszuidwending* doorgraven en de nieuwe Borgsloot ter plaatse van het huidige Ruischerbrug aansluiten op het Damsterdiep. Aangezien de omgelegde Borgsloot tenminste één landweg kruiste – ervan uitgaande dat de weg naar Duurswold ten zuiden van Hinkemahorn in 1424 al niet meer over de Borgwal liep maar op de oostelijke kade van de Borgsloot lag – moest ter wille van het landverkeer op de *Wyrkeszuidwending* een nieuwe brug worden gebouwd. Dat is de brug die in het stuk van 1619 'Woldtil' wordt genoemd en door de belanghebbende kerspelen moest worden onderhouden (zie kader **Verdeling van de Hinkemahornsterweg**).⁵⁹

Het zojuist beschreven scenario geldt alleen wanneer de op het bijgaande plaatje in rood aangegeven weg tussen de Woldtil en de Hinkemahornstertil (de 'Hinkemahornsterweg in enge zin') al van vóór 1424 dateert. Wanneer de afsnijding van de Borghorn – voor zowel het landverkeer als dat over het water – samenhangt met het graven van het Damsterdiep, is de zaak nog ingewikkelder geweest. Dan heeft men vanaf de Woldtil, aan de oostkant van de nieuw-gegraven Borgsloot een nieuwe weg in zuidoostelijke richting naar de Hinkemahorn aangelegd, waarbij men gebruik kon maken van de specie die vrijkwam door de omlegging van de Borgsloot. Bij de Hinkemahorn heeft men dan niet de oude situatie hersteld, maar werd van de gelegenheid gebruik gemaakt om het wegtracé in zijn geheel te wijzigen. De oorspronkelijke landweg had – zo mogen we aannemen – de Borgwal ten westen van de Borgsloot in zuidelijke richting gevolgd, nu leidde men de weg vanaf Hinkemahorn naar Duurswold over de oostelijke kade van de Borgsloot. De nieuwe weg kruiste bij Hinkemahorn de oude loop van de Borgsloot, die hier eerder toegang had gegeven tot de in noordoostelijke richting lopende 'Damstervaart'. Het ligt dan voor de hand dat hier ook een brug is gelegd: de 'Hinkemahornstertil'. Dit scenario is aannemelijk wanneer de in de akte van 1424 genoemde '*holten til*' een andere brug was dan die welke ik 'Hinkemahornstertil' heb genoemd.

Ik ken geen informatie die in deze zaak echt uitsluitsel zou kunnen geven, maar naar mijn gevoel is de eerstgenoemde reconstructie het meest plausibel. Dat gevoel is vooral gebaseerd op de tracé's die de omgelegde Borgsloot en de Hinkemahornsterweg ten zuiden van Ruischerbrug volgden. Zoals het op de moderne topografische kaart gebaseerde plaatje laat zien, liggen de Borgsloot en de Harkstederweg bij Hinkemahorn niet vlak naast elkaar, iets wat je wel zou verwachten als beide in het kader van één en hetzelfde project zouden zijn gerealiseerd. Maar over een afstand van ruim 400 meter liggen sloot en weg zo'n 60 meter van elkaar af. Dit kan erop wijzen dat de weg al bestond toen de Borgsloot werd omgelegd. Toen men in of kort na 1424 de nieuwe Borgsloot groef, zou men dan eerst de oriëntatie van de Borgsloot ten zuiden van de Hinkemahorn hebben aangehouden en pas 400 meter verderop een dubbele bocht hebben gelegd om vlak naast de

⁵⁸ Zie #p. 23.

⁵⁹ Hierboven, p. #32.

‘Hinkemahornsterweg in enge zin’ bij de *Wyrkeszuidwending* en het Damsterdiep uit te komen.

Er zijn zoals gezegd geen bewijzen voor de juistheid van dit scenario, maar uit een notitie van 1641 weten we wel dat er bij de Hinkemahorn vroeger een brug had gelegen, en uit 1590 en 1629 zijn er berichten over de voorgenomen demping of afdamming van een watergang die dan wordt aangeduid als ‘*Borchsloot*’ en ‘*vaert ten oosten*’.⁶⁰ Dit, in combinatie met de mogelijkheden en onmogelijkheden ter plaatse, lijkt genoeg om toch vertrouwen te hebben in de hier gegeven reconstructie.

Het kan bevreemding wekken dat er in de eerder aangehaalde documenten over de Hinkemahorn en de weg naar Duurswold niets te vinden is over de Hinkemahornstertil. Toch is dat niet zo raar. De bedoelde stukken gaan alle over het tracé tussen Oosterhoogebrug en Hinkemahorn waarvan de bijzonderheid vooral daarin gelegen was, dat het onderhoud ervan ten laste kwam van de ingezetenen van kerspelen die tot verschillende bestuurlijke en administratieve eenheden (het Gorecht en Fivelgo) behoorden en waarvoor dus een bijzondere regeling nodig was. De Hinkemahornstertil over de oude Borgsloot en ook de weg vanaf Hinkemahorn zuidwaarts lagen in Fivelgo en waren objecten die onder de verantwoordelijkheid van het Scharmerzijvest vielen. Aanleg en onderhoud daarvan werden dus door die instantie geregeld. In het archief van dat zijvest ontbreekt over deze objecten echter elk (oud) spoor.

De bovenbeschreven reconstructies zijn ook van belang voor het beantwoorden van de vraag waar de oorspronkelijke Ruischerbrug heeft gelegen. We zagen dat de Stad bij de aanleg van het Damsterdiep twee noord-zuid lopende wegen had doorgraven: de oostelijke Hunzedijk aan de westzijde van het kerspel Noorddijk, en de Borgwal op de oostgrens ervan. Aangenomen mag worden dat de Raad van Groningen deze bruggen niet lang na het graven van het Damsterdiep heeft laten bouwen. Dat moet dus in 1424 of 1425 gebeurd zijn. De plaats van de westelijke brug is niet aan twijfel onderhevig: dat is de plek in het huidige Oosterhoogebrug waar ook nu nog een brug over het Damsterdiep ligt. Deze, de oorspronkelijke ‘Hoogebrug’, heet nu Regattabrug.

De locatie van de oostelijke brug – de Ruischerbrug – is echter minder zeker. Naar analogie van de Oosterhoogebrug zou men verwachten dat die brug is geslagen op de plek waar het Damsterdiep de Borgwal kruiste.⁶¹ De oudste vermelding van de *Ruesschen brugge* dateert van 24 november 1465⁶², maar uit de betreffende tekst kan de locatie van de brug niet worden afgeleid. Daarover vernemen we voor het eerst in een contract uit 1597.⁶³ Dan blijkt de Ruischerbrug niet bij de Borghorn te liggen, maar **ten westen** daarvan. Op basis van andere bronnen is die westelijke locatie nader te preciseren als de plek waar de gemeente Noorddijk in 1869 een draaibrug heeft laten bouwen.⁶⁴ Deze plek bevindt zich enkele meters

⁶⁰ T708-2 p. 299 (verslag van de Warfdag der Drie Delfzijlen van 31 mei 1641); W.J. Formsma en R. van Roijen (eds.), *Diarium van Egbert Alting, 1553-1594*. RGP grote serie 111 ('s-Gravenhage 1964) 793 (13 juni 1590); T1605-314 p. 238 (1 september 1629). Verwijzingen naar de genoemde editie van het *Diarium* van Egbert Alting worden in het vervolg verkort tot ‘*Diarium Alting*’ gevolgd door het paginanummer.

⁶¹ Zoals – zonder bronvermelding – wordt meegedeeld in A. Buursma e.a., *Trouwe wachters van Gruno's veste: Ruischerbrug, Noorddijk en Middelbert* (Bedum 1994) 16.

⁶² T1357-91.

⁶³ T2041-361 (‘Contract tussen burgemeesteren en raad van Groningen en Claas Jacobs c.s., over het graven van het Damsterdiep van Oosterhoogebrug naar Borchhorn of naar Dijkhorn’, 20 juni 1597).

⁶⁴ GPS 53.233925, 6.635242. Meer over de geschiedenis van de Ruischerbrug(gen) (en de nodige bronvermeldingen) in het #Zijpad Ruischerbrug.

ten oosten van de plaats waar de vanaf Hinkemahorn doorgetrokken nieuwe Borgsloot in het Damsterdiep uitkwam, en even ten noorden van de Woldtil die over dat nieuwe kanaal was gelegd. Het is duidelijk dat hier bewust een 'verkeersknooppunt' is geschapen. De vraag is nu: is de allereerste Ruischerbrug omstreeks 1425 op de Borghorn gebouwd of heeft men toen meteen gekozen voor de plek bij de monding van de Borgsloot?

Gezien de onmiskenbare samenhang tussen (1) de tracé's van de omgelegde Borgsloot en de 'Hinkemahornsterweg in enge zin' die wellicht al ruim vóór 1424 was aangelegd, (2) het omleggen van de Borgsloot en het graven van het Damsterdiep en (3) de bouw en de plaats van de Ruischerbrug met alle andere genoemde elementen, ligt de veronderstelling voor de hand dat de eerste Ruischerbrug niet op de Borgwal is gebouwd maar op de plaats waar ze in 1597 voor het eerst in een schriftelijke bron wordt gesitueerd. Het heeft er dan alle schijn van dat het graven van het Damsterdiep en de omlegging van de Borgsloot samenhangende projecten zijn geweest en dat het Scharmerzylvest veel nauwer bij het Damsterdiep-project betrokken is geweest dan uit de inlatingsakte van het Oosterstadshamrik blijkt.



De in 1869 gebouwde draaibrug over het Damsterdiep. Waarschijnlijk is 444 jaar eerder op dezelfde plek de eerste Ruischerbrug gebouwd.

Links naast café Landzicht het in 1907 gebouwde gemeentehuis van Noorddijk.

GrA 1785-10637



De plek van de oudste Ruischerbrug in 2014.

Het voormalige gemeentehuis van Noorddijk heeft nog de aanblik die het in 1948 kreeg toen het werd uitgebreid met een verdieping.

Er is nog een andere overweging die steun geeft aan het vermoeden dat de eerste Ruischerbrug niet gebouwd is op de Borghorn, maar ter plaatse van of in de buurt van de

plek waar later een draaibrug is gelegd. In de eerste plaats moeten we ons realiseren dat door het graven van het Damsterdiep in 1424 ook de verbinding tussen de dorpswegen van Middelbert en Noorddijk verbroken was. Deze wegen – de nog altijd bestaande Middelberterweg en Noorddijkerweg – hadden weliswaar nooit rechtstreeks met elkaar in verbinding gestaan, maar waren wel steeds allebei toegankelijk geweest vanaf de *Wyrkeszuidwending*. Nadat het Damsterdiep was gegraven kon men vanaf de weg over deze zuidwending alleen nog de Middelberterweg bereiken; de verbinding met Noorddijk was verbroken.⁶⁵ Met het bouwen van een brug ter hoogte van het huidige Ruischerbrug sloeg het Groninger stadsbestuur dus twee vliegen in één klap: het herstelde niet alleen de noord-zuid verbinding over de Borgwal, maar ook die tussen de dorpen Middelbert en Noorddijk.



Bij Ruischerbrug bedraagt het hoogteverschil tussen de oude Harkstederweg (links) en de twintigste-eeuwse Borgweg (rechts) ongeveer 1,5 meter.
We kijken naar het zuiden.



We kijken vanaf de Harkstederweg naar de kerk van Middelbert.
De Borgweg ligt als een moderne Borgwal in het lage land.

Door zijn lage ligging en slappe ondergrond heeft het wegvak tussen de *Wyrkeszuidwending* en de Hinkemahornstertil (de 'Hinkemahornsterweg in enge zin') eeuwenlang voor problemen gezorgd. Dat was ook halverwege de vorige eeuw nog zo, toen het Eemskanaal werd verbreed en 'Draaibrug nr. 3' bij Ruischerbrug moest worden vervangen door een nieuwe brug over het Eemskanaal. In verband met de bouw van deze nieuwe brug, de

⁶⁵ Het mag enige verbazing wekken dat dit punt niet wordt vermeld in de bron die de reden aangeeft waarom de stad Groningen verplicht was om de Oosterhoogebrug en de Ruischerbrug te leggen en te onderhouden (T2100-921.3.1).

Borgbrug, moesten zowel de Borgsloot als de Hoofdweg worden omgelegd. De nieuwe weg – de huidige Borgweg – was ten westen van de oude (nu Harkstederweg geheten) geprojecteerd en moest ook anderhalve meter hoger komen te liggen. Daarvoor en ook voor de kunstwerken was een stevige fundering noodzakelijk. Maar tijdens de uitvoering van het werk zakte en schoof het aangevoerde zand even snel weer weg als het werd opgebracht. Om bij deze ‘slappe grondgesteldheid’ deugdelijke zandlichamen te kunnen maken was dus veel meer zand nodig dan voorzien was. De aannemer bracht hiervoor ruim f30.000 aan meerwerk in rekening.⁶⁶

In de stadsrekening over de jaren 1546-1547 lezen we dat de Raad van Groningen toen de ‘nieuwe weg te Hinkemahorn’ heeft laten maken.⁶⁷ Deze post roept de vraag op wat het stadsbestuur van Groningen met dat stuk weg te maken had en wat we onder het begrip ‘nieuwe weg’ moeten verstaan. Burgemeesters en Raad oefenden weliswaar het overheidsgezag in het betrokken gebied uit, maar waren zelf niet verantwoordelijk voor het maken en onderhouden van de weg. Mogelijk was de situatie bij de Hinkemahorn zo slecht en ondervond de stedelijke handel daarvan zoveel last, dat de Raad in dit speciale geval zelf in de buidel heeft getast of op zijn minst een aandeel genomen heeft in een samen met de andere betrokkenen uitgevoerd project ter verbetering van de weg. De term ‘nieuwe weg’ in de genoemde post zouden we als een aanwijzing kunnen zien voor het feit dat het om een ingrijpende verbetering van de weg ging, waarbij deze geheel of gedeeltelijk is vernieuwd.

Aan het slot van deze paragraaf is het goed om nog even te recapituleren, waarbij ik wel aantekenen dat mijn onderzoek niet tot onweerlegbare resultaten heeft geleid. Vanouds werd de kleiweg tussen Oosterhoogebrug en de grens tussen het Gorecht en Fivelgo bij Hinkemahorn onderhouden door de kerspelen die daarbij belang hadden: die van Duurswold, enkele van het Gorecht en de stad Groningen. Na het totstandkomen van ‘de weg van de Groningers’ omstreeks 1370, kan deze route de *Wyrkeszuidwending* helemaal tot aan de Borgwal gevolgd hebben om vervolgens over de Borgwal zuidwaarts te lopen. Maar het is zeker niet uit te sluiten dat toen reeds de ‘Hinkemahornsterweg in enge zin’ is aangelegd waarmee de omweg over de Borghorn werd afgesneden. De weg liep dan vanaf de plek van de latere Woldtil te Ruischerbrug via Hinkemahorn en de Hinkemahornstertil naar de oostelijke kade van de Borgsloot, waarover hij verder zuidwaarts naar Harkstede en Scharmer leidde. In 1424 of in het jaar daarop is het Damsterdiep gegraven, werd de Ruischerbrug gelegd op de plaats waar in 1869 de gemeentelijke draaibrug is gebouwd, is de Borgsloot omgelegd van Hinkemahorn naar het nieuwe Damsterdiep en is ook de Woldtil te Ruischerbrug gebouwd.

Al eerder citeerde ik de Middelberter schoolmeester Bruininga die omstreeks 1830 wist waar de *Stertebolabalka* had gelegen en daarmee blijk gaf over informatie te beschikken die nergens anders te vinden is. In het geval van de afsnijding van de Borghorn kan ik weer naar Bruininga verwijzen. Over de Borgsloot schrijft hij: *‘Voorheen liep hy geheel op de grenzen van Fivelgo en het Goregt, loopende van Hinkemahorn naar de Rollen in het Damsterdiep;’*⁶⁸ *doch thans neemt hy by Hinkemahorn eene andere rigting, loopende door het Gooregt en*

⁶⁶ Brief van de Directeur-Hoofdingenieur van de Provinciale Waterstaat van Groningen aan GS van Groningen, 31 januari 1961 (T1776-5693).

⁶⁷ T2100-7.6 fol. 323.

⁶⁸ ‘De Rollen’ is de naam van het gehucht dat bij de overtoom vanuit het Thesingermaar (Borgsloot-boven-de-Rollen) naar het Damsterdiep is ontstaan. Het gaat om de plek waar het Damsterdiep door de Borgwal heen gaat en een knik maakt. De plek wordt ook ‘Borghorn’ genoemd.

uitwaterende by Ruischerbrug. Met andere woorden: 'de Borgsloot is omgelegd, zodat hij een stukje van het Gorecht (de Borghorn) afsnijdt'. Ook in dit geval verbaas ik me weer over de kennis van zaken die Bruininga ten toon spreidt en vraag me af waar hij de informatie over een twee tot vier eeuwen oudere situatie vandaan kan hebben.

De hierboven beschreven weg heeft tot in de tweede helft van de negentiende eeuw dienst gedaan als verbindingsroute tussen Groningen en het Wold, zij het dat hij in de loop van de tijd aan betekenis heeft ingeboet en dat de naam 'Hinkemahorn(sterweg)' na 1800 in onbruik is geraakt en vervangen is door de weinig specifieke maar wel toepasselijke naam 'Woldweg'.

Een veelzeggend misverstand

Met de bespreking van het tracé hebben we een periode overgeslagen waarin de naam *Hinkemahorn*(*sterweg*) niet alleen werd gebruikt ter aanduiding van de weg tussen Oosterhoogebrug en Hinkemahorn – het in het Gorecht gelegen deel van de route naar Duurswold –, maar daaronder ook de voortzetting ervan werd begrepen, het op Fivelgoër bodem gelegen stuk vanaf Hinkemahorn tot aan Scharmer (de huidige ‘Hoofdweg’).

Ook over de manier waarop dat deel van de weg moest worden onderhouden is het een en ander te doen geweest. In de tweede helft van de zestiende eeuw verkeerde hij in slechte staat en nam het Groninger stadsbestuur het initiatief tot verbetering ervan. Dat is in zoverre opmerkelijk, dat het betreffende wegdeel buiten het territorium lag waarover de heren van Groningen enige vorm van gezag hadden. De informatie daarover danken we aan een ontwerp-document waarin Burgemeesters en Raad verklaarden bereid te zijn bij te dragen aan de verbetering van de weg. Waarschijnlijk is het de bedoeling geweest dit stuk in te brengen in een overleg met het Scharmerzijlvest. Het document zelf is ongedateerd, maar op de achterkant ervan staat de aantekening ‘*Hinckemahorn anno 1577*’.⁶⁹

Als deze datering klopt kunnen we het stuk in verband brengen met een aantekening van stadssecretaris Egbert Alting, die op 18 juli 1577 in zijn dagboek schreef dat een delegatie van het stadsbestuur op pad was gegaan om onderzoek te doen naar de Olgerweg en andere wegen in de buurt.⁷⁰ Kennelijk was de toestand van de weg over de Hinkemahorn zo slecht, dat het stadsbestuur in het veld wilde bekijken of er misschien alternatieven waren. De heren waren echter teruggekomen met de mededeling dat de weg over de Hinkemahorn, ondanks alle bezwaren, toch de beste was. De conclusie staat er niet bij, maar we mogen aannemen dat de Raad naar aanleiding hiervan besloten heeft een plan te maken om de zaak stevig aan te pakken. Het resultaat kan dan de ongedateerde opzet zijn, waarvan ik zojuist melding maakte en waarvan ik de inhoud nu in het kort weergeef.⁷¹

‘Wij, Burgemeesters en Raad van Groningen, erkennen dat de instandhouding van de *gemene heerwech* vanaf de Middelberter Waterlossing⁷² naar Hinkemahorn en verder voorbij *Cleyeshuys*⁷³ naar Scharmer van grote economische betekenis is. Het Scharmerzijlvest heeft de plicht erop toe te zien dat de weg goed wordt onderhouden, maar heeft geen volledige zeggenschap over de kerspelen, die met het onderhoud belast zijn. Het gevolg daarvan zal zijn dat de weg mettertijd onbruikbaar wordt. Om deze reden verklaren wij ons bereid de zijlvesten bij te staan en al het onze te doen om ervoor te zorgen dat de weg wordt opgehoogd en verbreed. Daartoe zullen we tussen Ruischerbrug en *Cleyeshues* de oostelijke sloot langs de Borg dempen met de specie die vrij zal komen door het graven van een nieuwe sloot, die een halve roede verder naar het oosten zal komen te liggen.

⁶⁹ T2100-921.1.

⁷⁰ *Diarium Alting* 384.

⁷¹ T2100-921.1.

⁷² Deze watergang heet later Euvelgunner Waterlossing.

⁷³ Hier wordt de plaats bedoeld waar de Hoofdweg en de Borg(sloot) uit elkaar wijken (GPS 53.213047,6.654807). In T2100-442 (1531) wordt deze plek aangeduid als *Kleys hues*, in T2100-921.2 (c. 1577) worden landerijen opgesomd ten noorden van *Cleijshorne* en in T1032-802 (1619) wordt *Cluishuis* vermeld. De laatstgenoemde bron is een negentiende-eeuws afschrift, zodat er sprake kan zijn van een leesfout. Vermoedelijk is de kopiïst in verwarring gebracht door het feit dat er in de negentiende eeuw een ‘Kluishuis’ was op de Borghorn, daar waar het Slochterdiep in het Damsterdiep uitkwam (T817-3577).

Het Scharmerzijlvest moet de ingezetenen van Engelbert ende Middelbert dan oproepen om hun verplichtingen op grond van hun inlatingsbrief van 1370 na te komen volgens de interpretatie die daarvan op 6 juli 1531 is gegeven. Wij zullen dan daarbij alle assistentie verlenen die nodig is om tot realisatie van het werk te komen.

Wanneer dat is gebeurd moeten alle betrokken autoriteiten degenen die van oudsher verplicht zijn om de weg te onderhouden, dwingen om die verplichting na te komen. Verder moeten allen die wel gebruik maken van deze weg maar niet verplicht zijn om hem te onderhouden, deze ene keer te hulp komen met wagenspannen en vaartuigen zodat de weg met heideplaggen, takkenbossen, zand en andere grond kan worden opgehoogd en hij zowel in de zomer als 's winters (*'als God weder ende wint geeft'*) gebruikt kan worden.'

Het is niet nodig om alle details van deze tekst diepgaand te analyseren, maar enkele punten moeten worden aangestipt.

In de eerste plaats een enkel woord over het begrip 'heerweg'. Eerder zagen we dat de weg over de Hinkemahorn werd aangeduid als een '*mene wech*', een gemeenschappelijke weg. Die betiteling slaat op het gebruik en het onderhoud ervan: iedereen mocht er gebruik van maken en de zorg ervoor lag niet bij één persoon of kerspel, maar was een gemeenschappelijke aangelegenheid. De term '*gemene heerwech*' die in het bovenstaande document wordt gebruikt breidt dit begrip uit door in het bijzonder de functie en status van de weg te onderstrepen. Er worden voor het begrip 'heerweg' ('heer' komt van '*heir*' of '*leger*') verschillende definities gegeven, maar deze hebben alle gemeen dat een weg aan drie voorwaarden moet voldoen om als 'heerweg' te kunnen worden aangeduid. Hij moet (1) met wagens bereden kunnen worden, (2) iedereen moet er gebruik van mogen maken, en (3) hij moet bestemd zijn voor het interlokale verkeer.⁷⁴ De Hinkemahornsterweg was een van de zes 'heerwegen' die onder het toezicht stonden van de gewestelijke rechtbank: de Hoofdmannenkamer of, later, Hoge Justitiekamer. Ik kom hierop later nog terug.

Ten tweede wijs ik erop dat Burgemeesters en Raad in deze tekst uitdrukkelijk spreken over de betekenis die de weg vanaf de Middelberter of Euvelgunner Waterlossing tot Scharmer voor de stad Groningen had, en hulp aanbieden bij het onderhoud daarvan. Het gaat hun dus om dat deel van de weg dat *niet* door de stad zelf werd onderhouden. Impliciet geven de heren van Groningen hiermee aan dat ze zelf verantwoordelijk waren voor het onderhoud van het meest westelijke pand van de Hinkemahornsterweg, het stuk vanaf Oosterhoogebrug tot aan de Euvelgunner Waterlossing, inclusief het tilletje over deze watergang.⁷⁵

Verder is er het merkwaardige feit dat het Groninger stadsbestuur aankondigt dat het de oostelijke sloot langs de weg van Hinkemahorn naar het zuiden – deze weg wordt hier abusievelijk 'de Borg' genoemd – zal verleggen. Het gaat immers over een weg in Fivelgo, dus buiten het gebied waar Burgemeesters en Raad iets te zeggen hadden. Maar belangrijker nog is dat men voor het verleggen van een sloot zeggenschap moet hebben over de te vergraven grond. Uit de passage over het dempen en elders hergraven van de oostelijke sloot langs de weg moeten we dus opmaken dat het stadsbestuur de benodigde grond reeds bezat of erop mocht rekenen dat het over die grond zou kunnen beschikken.

⁷⁴ Frits H. Horsten, *Doorgaande wegen in Nederland, 16^e tot 19^e eeuw* (Amsterdam 2005) 36-37.

⁷⁵ Pand 8 naar de indeling van 1619. Zie de kadertekst 'De verdeling van de Hinkemahornsterweg van 1619'.

Deze gedachtengang kan de aanwezigheid in het stadsarchief verklaren van een lijstje waarin de eigenaren staan opgesomd van de landerijen bij *'Cleijshorne'*.⁷⁶ Het bevat tevens een opgave van het aantal roeden dat de verschillende landeigenaren in de weg moesten onderhouden. Het lijstje is niet gedateerd, maar doordat melding gemaakt wordt van 'de weduwe van Dominicus Schedam' en uit de civiele akten van de stad Groningen bekend is dat Dominicus vóór 17 augustus 1576 is overleden, kan het in 1577 zijn opgemaakt ten tijde van de plannenmakerij voor het wegvak vanaf Hinkemahorn tot een onbekend punt *'boven Cleyeshorn'*. Het stuk is in dit verband echter vooral van belang omdat het laat zien dat het meeste land langs de weg eigendom was van geestelijke en andere instellingen in de stad Groningen (55%) of particuliere Groningers (30%), en dat slechts 15% in handen was van anderen. Ook al was het stadsbestuur zelf geen eigenaar van de grond die voor verbreding van de weg nodig was, de gesignaleerde omstandigheid zal het de heren stadsbestuurders zeker gemakkelijker hebben gemaakt om de voorgenomen ingreep te realiseren.

In het plan van 1577 staat het niet met zoveel woorden, maar uit de tekst kunnen we wel opmaken dat het Scharmerzijlvest er tot dusver niet in geslaagd was om de ingezetenen van de Drenterwolder kerspelen Middelbert en Engelbert zover te krijgen dat zij het hun toegewezen aandeel namen in het onderhoud van de kwestieuze weg. Om de weigeraars te dwingen had men de hulp nodig van de sterke arm, hetgeen in dit geval – Middelbert en Engelbert behoorden immers tot het Gorecht of Gericht van Selwerd – betekende dat de Ambtman van Selwerd of in laatste instantie het Groninger stadsbestuur in het geweer moest komen.

De vraag of de weigering van de Middelberters en Engelberters mogelijk gegrond was, deed er in 1577 niet toe: het stadsbestuur had alleen oog voor de toestand van de weg tussen de Stad en Duurswold en hield zich aan een uitspraak die in 1531 was gedaan in een geschil tussen Engelbert en Middelbert enerzijds en Grote en Kleine Harkstede anderzijds.⁷⁷ Op grond daarvan leek de zaak simpel. De Drenterwolders zouden de westelijke helft van de weg moeten maken, de – meerendeels Groningse – eigenaren van de Harksteder zijde de oostelijke helft. Het heeft er echter alle schijn van dat de uitspraak van 1531 op een vergissing berustte en dat de weigerachtige Drenterwolders dus alle reden hadden om zich te verzetten.

Wat was er aan de hand?

Toen Middelbert en Engelbert in 1370 toestemming kregen om hun overtollige water via de watergangen van het Scharmerzijlvest naar de Eems te laten afstromen, werd ten bewijze van deze 'inlating' een in het Latijn gestelde oorkonde opgemaakt waarin alle daarbij gemaakte afspraken tot in detail werden vastgelegd. Het stuk is in de eerste paragrafen van dit zijpad al aan de orde geweest. Van deze oorkonde zijn maar liefst vier exemplaren bewaard gebleven.⁷⁸ De tekst is niet op alle punten glashelder, maar de passage die in de zestiende eeuw aanleiding heeft gegeven tot onenigheid is dat gelukkig wel. De beide kerspelen, zo lezen we, kregen toestemming om bij de *Stertebolabalka* een gat in de Borgwal te maken, zodat hun water in de Borgsloot kon lopen. Borgwal en Borgsloot waren dus objecten die eigendom waren van en beheerd werden door het Scharmerzijlvest. Het is niet

⁷⁶ T2100-921.2.

⁷⁷ T2100-442.

⁷⁸ Twee exemplaren berusten in de Groninger Archieven (T708-62 en 498), de twee andere in het Drents Archief (T583-140 en 140a).

duidelijk wat voor gat er precies in de Borgwal mocht worden gemaakt, een simpele duiker of een afsluitbare ‘pomp’. Zeker is alleen dat de opening overkluisd was, want niet alleen de breedte van het gat, ook de hoogte ervan was beperkt. Uit de opgegeven maten blijkt ook dat het maar een klein gaatje was: niet meer dan anderhalve voet (een kleine halve meter) breed en hoog. In ruil voor deze gunst werd van de ingelaten kerspelen verlangd dat zij ter weerszijden van ‘de waterleiding’ een stuk van de Borgwal zouden onderhouden ter lengte van één roede, de ‘gracht’ vanaf de *Stertebolabalka* tot aan *Hoytekamahem* (bij Hinkemahorn) – de Borgsloot dus – schoon zouden houden en samen met de andere ingelanden van het Scharmerzijlvest zouden zorgen voor het onderhoud van de watergangen vanaf Hoytekamahem tot aan de *Weterlesne* (het Lustigemaar).

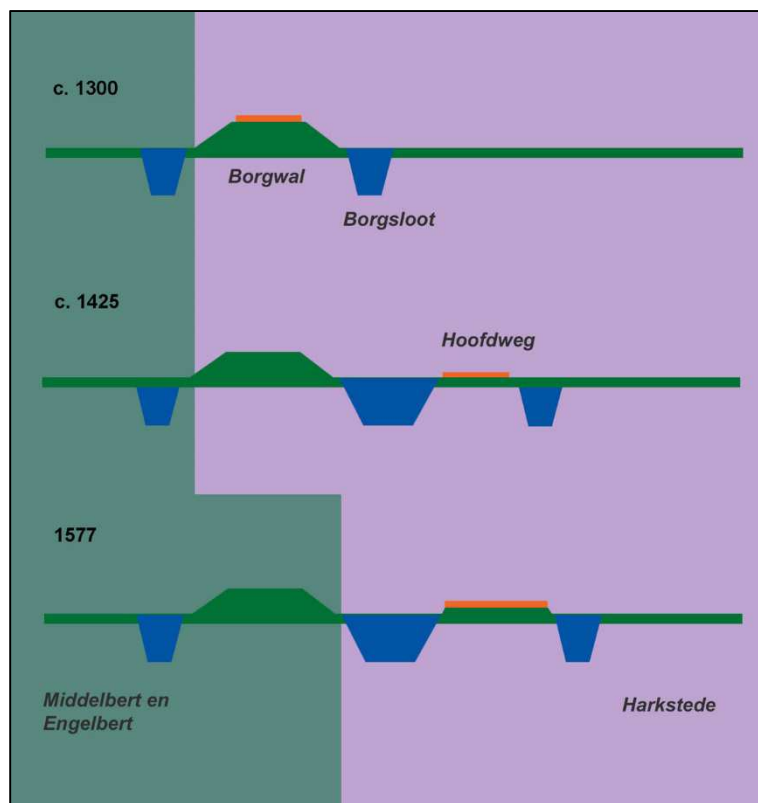
De inlatingsakte bevat nog veel meer bepalingen, maar die doen er in dit verband niet toe. Het gaat ons nu in het bijzonder over de passage die in het Latijn als volgt luidt: *Item quod dicte parrochie juxta illum aqueductum ex utraque parte custodiant unam virgam in dicta Burghwalle, que vulgariter dicitur enre jerdfal*. Letterlijk vertaald betekent dit: ‘Evenzo dat de genoemde parochies naast die “waterleiding” aan beide kanten een roede – in de volkstaal *jerdfal* genoemd – in de genoemde Borgwal zullen onderhouden’. ‘Waterleiding’ is de letterlijke vertaling van het Latijnse woord *aqueductus*. Ik gebruik dat woord om alle opties nog even open te houden. We weten immers niet met zekerheid welk Fries of Nederduits woord de ‘klerk’ (*clericus* of geestelijke) die de Latijnse akte formuleerde, in gedachten had toen hij de tekst opstelde. Het woord *aqueductus* kan immers dienen om een lozingspunt (duiker, afsluitbare pomp of zijk) of een gewone watergang aan te duiden.⁷⁹ In dit geval is er echter geen twijfel mogelijk. Aangezien de Borgsloot in deze akte wordt aangeduid als een *fossatum* (‘gracht’, ‘gegraven watergang’), moet met het woord *aqueductus* iets anders zijn bedoeld. Dat andere kan alleen het lozingspunt van de Drenterwolder kerspelen zijn. De bepaling moet dus in die zin worden opgevat, dat de kerspelen Middelbert en Engelbert aan weerszijden van ‘hun gat’ een stuk van de Borgwal ter lengte van één roede (ongeveer vier meter) moesten onderhouden.⁸⁰ De technische betekenis van deze bepaling is helder: door het maken van het gat ontstond een zwakke plek in de dijk en bij grote aanvoer van water vanuit het westen zou op het dijkvak waarin het gat was gemaakt grote druk komen te staan.

Ofschoon de zaak duidelijk is, heeft ze later tot verschil van inzicht geleid tussen de landeigenaren ten oosten en westen van de Borg. De inhoud van het conflict wordt niet met zoveel woorden omschreven, maar is wel te reconstrueren: de Drenterwolders hielden vast aan de hierboven gegeven interpretatie van de akte van 1370, de Harksteden waren van mening dat diezelfde akte de Drenterwolders verplichtte tot het onderhouden van twee stroken van 1 roede breedte *ter weerszijden van de Borgsloot*. Het standpunt van de Harksteden is bizar: de verplichting tot het onderhouden van de twee minimaal twee kilometer lange stroken dijk tussen Hinkemahorn en *Cleyshuis* staat in geen enkele verhouding tot het beetje water dat de beide kerspelen door de Borgsloot mochten laten lopen.

⁷⁹ Zie voor de betekenis van het woord *aqueductus* ook *Een kronkelend verhaal* 22. Ook daar gaat het niet om een eenvoudige watergang, maar om een – neutraal gezegd – lozingspunt.

⁸⁰ Een dergelijke bepaling – maar dan wat minder duidelijk – vinden we ook in de akte van 29 september 1408 waarbij het kerspel Noorddijk werd ingelaten in het Winsumerzijlvest. Ook daarin gaat het om doorgangen (in de Borgwal en de Beijumerzuidwending) van anderhalve voet in het vierkant (T708 reg.nr. 8).

Dit geschil werd op 6 juli 1531 beslecht door Gerardus Swollis, abt van Wittewierum en opperste schepper van de Drie Delfzijen, en drie andere scheppers van het waterschap.⁸¹ Onder verwijzing naar de inlatingsakte van 1370 oordeelden deze heren dat de twee Drenterwolder dorpen verplicht waren om de 'Borch' ten oosten van de Borgsloot te onderhouden. Voor wat betreft de westelijke dijk langs de Borgsloot hielden ze de zaak in beraad. Deze uitspraak maakt duidelijk dat de heren waterschapsbestuurders de akte van 1370 volkomen verkeerd interpreteerden. Ze leefden in de veronderstelling dat de *oostelijke* kade van de Borgsloot waarover de weg van Hinkemahorn naar het zuiden liep, de Borgwal van 1370 was. Met het woord *aqueductus* in de akte werd volgens hen niet het gat in de Borgwal bedoeld, maar de Borgsloot. Dat ze in deze verwarring geen raad wisten met de dijk ten westen van de Borgsloot (de echte Borgwal) is alleszins begrijpelijk. De Middelberters en Engelberters waren het kind van de rekening: in plaats van twee vier meter lange stukjes Borgwal ter weerszijden van hun lozingspunt in de Borgsloot werden ze opge zadeld met de verplichting om de westelijke helft van de ruim twee kilometer lange weg van Hinkemahorn naar het zuiden te onderhouden.⁸²



Schematische weergave van de situatie van Borgwal, Borgsloot en Hoofdweg in verschillende perioden.

Het gebied ten westen van de Borgwal is Drenterwolde (hier aangegeven met groen), het gebied ten oosten ervan hoort bij Fivelgo (lila).

De naam *Borgwal* is van de middeleeuwse dijk ten westen van de Borgsloot overgegaan op de (verhoogde) Hoofdweg ten oosten ervan. In de zestiende eeuw werd de Borgsloot gezien als de grens tussen het Gorecht en Fivelgo. Volgens het kadaster ligt de Borgsloot in zijn geheel in Fivelgo.

Aanvankelijk heeft de landweg tussen de Stad en Duurswold over de Borgwal gelopen die ten westen van de Borgsloot lag; later (in de vijftiende eeuw of reeds in de veertiende eeuw?) is hij verlegd naar de oostelijke kade van de Borgsloot. Deze is in de loop der eeuwen herhaaldelijk verbreed en opgehoogd.

⁸¹ T2100-442. De tekst is in verschillende afschriften overgeleverd.

⁸² Volgens de uitspraak moesten de Drenterwolders de weg zelfs voorbij 'Kleys hues' onderhouden. Tot hoever precies is niet duidelijk.

Hoe valt, als we afzien van boos opzet, een dergelijk misverstand te verklaren? Er is enig begrip op te brengen voor het feit dat de Harksteders en ook de waterschapsbestuurders in 1531 de Latijnse tekst van 1370 niet goed meer hebben begrepen. Maar hoe is het mogelijk dat in een wereld waarin tradities – en ook het besef van rechten en plichten – eeuwenlang ongewijzigd bleven, de herinnering aan de onderhoudspraktijk zo spoorloos verloren kon gaan dat men zijn toevlucht heeft moeten nemen tot een (destijds) 200 jaar oude tekst? Met andere woorden: zouden de Drenterwolders geen ‘oude lieden’ hebben kunnen vinden die onder ede hadden kunnen verklaren hoe de zaak in elkaar zat? Dat was in zulke gevallen de gewone manier van doen.

In het kopje boven deze paragraaf betitelde ik het beschreven misverstand als ‘veelzeggend’. Ik doel daarmee op de mogelijkheid dat het wel eens zou kunnen samenhangen met ontwikkelingen die onlangs door de archeoloog Gert Kortekaas ter sprake zijn gebracht in een artikel in *Hervonden Stad* van het jaar 2013.⁸³ Hij ontvouwt daarin de gedachte dat de streek rondom de stad Groningen na een periode van bloei in de elfde en twaalfde eeuw enkele eeuwen van teruggang en stagnatie heeft gekend: door bodemdaling en vernatting raakte het land onbruikbaar, de bevolking trok weg en pas aan het einde van de zestiende eeuw werden verlaten woonsteden weer in gebruik genomen. Hoeveel kanttekeningen ook bij dit scenario kunnen worden gezet, een breuk in de traditie zoals ik die zojuist opperde past heel goed bij de gaten die Kortekaas in de bewoningsgeschiedenis van de lage landen heeft opgemerkt, en zou een aanwijzing kunnen zijn voor de juistheid van zijn hypothese. Het is op zijn minst denkbaar dat door het simpele ontbreken van ingelanden ook in de streek ter weerszijden van de Borgwal en Borgsloot gedurende enkele generaties geen of nauwelijks onderhoud is gepleegd aan de infrastructuur, met het gevolg dat de traditie die ten aanzien daarvan ooit had bestaan, in vergetelheid was geraakt.

Daarnaast kunnen ook de veranderingen die het landschap in de loop der tijden had ondergaan, in de hand hebben gewerkt dat de waterschapsbestuurders in 1531 een onjuiste voorstelling hadden van de oude situatie. We hebben gezien dat de Borgwal zijn functie als beschermer tegen het Hunzewater voor een belangrijk deel had verloren. Sinds de Hunze via het Schuitendiep naar de stad was omgelegd (c. 1400) was die dreiging zo goed als verdwenen. Omgekeerd was de betekenis van de oostelijke kade langs de Borgsloot juist toegenomen, vooral vanwege de interlokale weg die daar liep en die ongetwijfeld bij herhaling is opgehoogd. Daarbij komt nog dat het land ten oosten van de weg Hinkemahorn-Scharmer aan verdere daling onderhevig was, zodat zich omstandigheden konden voordoen waarbij het vanuit het zuiden aangevoerde water in de Borgsloot hoger stond dan het maaiveld van het ten oosten aangrenzende land. De wat verhoogd liggende weg wekte dan de indruk een echte dijk te zijn. Zo kan het idee zijn ontstaan dat de weg tussen Hinkemahorn en ‘*Kleys hues*’ de middeleeuwse Borgwal was.⁸⁴ In overeenstemming met dit scenario is het feit dat de Borgwal – ooit door de Fivelgoërs opgeworpen als verdedigingslinie tegen het Hunze- en zeewater – later tot de gemeente Noorddijk is gaan behoren, terwijl de Borgsloot in zijn geheel onder Harkstede (later Slochteren) valt.⁸⁵

⁸³ Gert Kortekaas, ‘Leeg land. Een laatmiddeleeuwse krimpregio langs de Hondsrug’, in: *Hervonden Stad* 2013, 83-94.

⁸⁴ Ook tegenwoordig denkt iedereen dat de Hoofdweg op de middeleeuwse Borgwal of Burgwal ligt. Zie bijvoorbeeld Bos, *Scharmer Harkstede*, 10, en Henk Nieborg in *Vrouger* nr. 3 (1997), p. 38-39, en afbeelding van de Borgwal van dezelfde auteur in *Vrouger* nr. 28 (2009), p. 14.

⁸⁵ Zie daarvoor ook het schematische plaatje op p. #46.

We zagen *en passant* dat de waterschapsbestuurders toch enige aarzeling moeten hebben gevoeld toen zij in 1531 hun interpretatie van de akte van 1370 ten beste gaven. Ik leid dit af uit het feit dat ze niet ingingen op de eis van de Harksteders dat de ingezetenen van Engelbert en Middelbert ook de oude Borgwal moesten onderhouden. Dit punt hielden ze, zoals gezegd, in beraad. Ze zullen zich hebben gerealiseerd dat deze eis niet paste bij het beeld dat zij zelf van de situatie hadden.

In 1590 lijkt de geschiedenis zich te hebben herhaald. Ook toen moest de Hinkemahornsterweg worden opgeknapt en kregen de Middelberters en Engelberters het bevel om daaraan mee te werken. Ondanks hun protesten moesten ze aan de slag.⁸⁶ Anders werd het voor hen pas in 1619, toen de onderhoudslasten met betrekking tot de weg van Oosterhoogebrug naar Scharmer werden verdeeld en vastgelegd. Ook toen speelde de verwarring over het stuk ten zuiden van de Hinkemahorn weer op. De Engelberters en Middelberters wezen er toen – deze keer met succes – op dat zij niet gehouden konden zijn om die weg te onderhouden, gezien het feit dat hij ten oosten van de Borgsloot lag en die sloot de grens was tussen *Goerecht ende Fivelinge quartier*. Dat was niet juist – de oude grens lag ten westen van de Borgwal –, maar het argument werd wel aanvaard. Omdat men niet bij machte was (of geen zin had) om de zaak tot op de bodem uit te zoeken, werd besloten tot een voorlopig compromis, dat voorzag in een deling van de onderhoudskosten. De Harksteders die land bezaten aan de oostkant van de weg zouden de oostelijke helft van de weg onderhouden en de kosten van de westelijke helft zouden in drie gelijke delen worden verdeeld over de stad Groningen, de eigenaren van de landerijen in Engelbert en Middelbert en de meiers die deze landerijen gebruikten.⁸⁷

Het is de vraag of de Drenterwolders zich in 1577 zouden hebben geschikt naar het plan dat het Groninger stadsbestuur had opgesteld voor de verbetering van de weg naar Duurswold, en waaraan zij geacht werden in overeenstemming met de uitspraak van 1531 mee te werken. Tot een test in de praktijk is het toen niet gekomen, al lijkt het er wel op dat het Groningse plan door de heren van het Generale zijlvest der Drie Delfzijlen en de andere betrokken overheden is aanvaard. In elk geval weten we dat in de nazomer van 1577 de reparatie '*des heerweeges by Hynckema horne*' aan de orde was. Op 6 september van dat jaar schreef Gerardus Ahues, abt van Thesinge en hoofd van het Scharmerzijlvest, aan het stadsbestuur dat het seizoen naar zijn idee al te ver gevorderd was om nog te beginnen met de werkzaamheden.⁸⁸ 'De winter is aanstaande – aldus de abt –, de grond begint van onderaf al vochtig te worden, er komt regen aan en er staat al volop water in de sloten. Het lijkt me geraden om de zaak deze winter te laten rusten en haar pas volgend jaar, *tegen de weerdaege*, serieus aan te pakken.'

Verschuivende grenzen

Het kan verbazing wekken dat de grens tussen het Gorecht en Fivelgo in de loop der tijden in oostelijke richting is opgeschoven. Uit de inlatingsakte van 1370 waarbij Middelbert en

⁸⁶ Diarium Alting 795 (16 juli 1590) en 796 (26 juli 1590).

⁸⁷ T1032-802 (1619).

⁸⁸ T2100-921.4.

Engelbert toegang werd verleend tot het Scharmerzijlvest,⁸⁹ weten we dat de beide kerspelen een doorgang werd vergund in de Borgwal en dat ze daarbij verplicht werden een stukje van die wal te onderhouden. Dat betekent dat de Borgwal werd geacht bij Fivelgo te behoren en voor het overige door het Scharmerzijlvest werd onderhouden. Uit de kadastrale minuut blijkt echter dat de grens tussen de gemeenten Noorddijk en Harkstede in het begin van de negentiende eeuw tussen de Borgwal en de Borgsloot liep. De Borgwal is dan bij het Gorecht gekomen.⁹⁰

Een zelfde verschuiving van de grens zien we bij de Borghorn ten oosten van Ruischerbrug en ook ten noorden van het Damsterdiep. Tussen *Botterdörst* en het *Kluishuis* (op de plek waar het Slochterdiep in het Damsterdiep uitkomt⁹¹) liep een weg over de voormalige Borgwal. Deze behoorde volgens het kadaster bij het kerspel Middelbert (gemeente Noorddijk, in de voormalige stadsjurisdictie Gorecht).

Ten noorden van het Damsterdiep is de zaak erg ingewikkeld. Tussen het Damsterdiep en de Stadsweg horen de Borgwal en ook de 'Borgsloot-boven-de-Rollen' alias 'Thesingermaar' volgens het kadaster onder Noorddijk. Zelfs de buurtweg die op de oostelijke kade van dit stuk Borgsloot liep viel onder Noorddijk. De grens is hier dus verder naar het oosten verschoven dan ten zuiden van Hinkemahorn.⁹²

Ten noorden van de Stadsweg is de situatie weer gelijk aan die tussen Middelbert/Engelbert en Harkstede: ook daar valt de Borgwal volgens het kadaster onder Noorddijk en hoort de Borgsloot (daar tegenwoordig 'Abbemaar' en 'Tochtsloot-langs-de-Zuidwending' geheten) bij Garmerwolde, gemeente Ten Boer.⁹³

Tenslotte is ook aan de noordzijde van Noorddijk de grens – in dit geval met het voormalige kerspel Beijum, later Zuidwolde) een eindje opgeschoven, maar dan in een andere richting dan bij de Borgwal het geval was. In eerste instantie was de Beijumerzuidwending, een dijk met flankerende sloten, gelegd om het lage land ten noorden ervan tegen water vanuit het zuiden en vanuit de Hunze te beschermen. De dijk was dus gelegd door – en daardoor eigendom van – de landeigenaren onder Beijum. Hij gold als buitengrens van het Winsumerzijlvest. Later is volgens het kadaster ook de zuidelijke sloot langs de Beijumerzuidwending bij Beijum (later kerspel Zuidwolde en gemeente Bedum) gaan horen.⁹⁴

Ofschoon er dus wel verschillen zijn, hebben de dijken (Borgwal en Beijumerzuidwending) in alle gevallen in eerste instantie behoord bij het resp. ten oosten en noorden aangrenzende gebied. We hebben gezien dat dit voor de Borgwal blijkt uit de inlatingsakte van 1370. Voor

⁸⁹ OGD I 571 (1370).

⁹⁰ Zo is de situatie ook op de moderne topografische kaart. Op de Bonnebladen loopt de grens echter ten westen van de Borgwal en hoort deze dus bij Fivelgo!

⁹¹ Zie voor de locatie van beide punten T817-3577 (afb. op p. #62).

⁹² Ik vermoed dat deze verschuiving te maken heeft met de functie van de Borgsloot-boven-de-Rollen die, ofschoon eigenlijk bij Garmerwolde en het Scharmerzijlvest behorend, door ingelanden van het Vierendeel als schipsloot is gebruikt. Het Vierendeel was een onderdeel van het Winsumer en Schaphalsterdijlvest waartoe ook Noorddijk hoorde. Ik hoop hierop elders nader in te kunnen gaan. Overgens geven ook hier de Bonnebladen en de moderne topografische kaart verschillende informatie. Op de eerste ligt de grens ten westen van de Borgwal, op de tweede tussen de Borgwal en het maar.

⁹³ Op de Bonnebladen loopt de grens weer aan de Noorddijkster zijde van de Borgwal, hetgeen hier overeenkomt met de topografische kaart.

⁹⁴ Hier stemmen alle gebruikte bronnen met elkaar overeen: de grens tussen Noorddijk en Zuidwolde loopt langs de zuidelijke kade van de zuidelijke parallelsloot langs de Beijumerzuidwending.

de Borgsloot-boven-de-Rollen weten we dit uit een akte van 1301 waarin het gaat over de reparatie van een dijk, *Burgwal* geheten,⁹⁵ door de ingezetenen van het Fivelgoër kerspel Garmerwolde. En tenslotte hebben we voor de Borgwal ten oosten van Noorddijk en de Beijumerzuidwending ten noorden van dat kerspel ook een schriftelijke bron: de akte uit 1408 waarbij Noorddijk in het Winsumerzijlvest werd ingelaten en waarin de Winsumerzijlvesten de '*Bemer Zuydtwende ende dye Borch*' betitelen als '*onze waterpendynge*'.⁹⁶

⁹⁵ OGD I 210 (1301).

⁹⁶ RF 1408.10 (T708 reg. nr. 8; 29 september 1408).

Oorlog en een nieuwe route

Van het voornemen om de verbetering van de weg naar Duurswold in het voorjaar van 1578 ter hand te nemen is niets terechtgekomen. We zijn inmiddels in de Tachtigjarige Oorlog beland en – wat meer is – de betrekkingen tussen de stad Groningen en de Ommelander heren bereikten juist in het najaar van 1577 een absoluut dieptepunt. Op 1 november van dat jaar arresteerden de Groningers een 25-tal leidende Ommelanders – hoge geestelijken, hoofdelingen, redgers en ambtenaren – die voor een vergadering naar de stad waren gekomen. Gerardus Ahues, de abt van Thesinge en de belangrijkste man van het Scharmerzijlvest, was één van de arrestanten.⁹⁷

Enkele jaren daarna, op 3 maart 1580, koos de stad Groningen samen met stadhouder Rennenberg vóór koning Filips II en tegen Willem van Oranje en zijn medestanders. Vanaf dat moment was Groningerland een oorlogsgebied. Staatsgezinde troepen deden her en der invallen, koningsgezinde soldaten lagen verspreid over vele bases in Drenthe en de Ommelanden en de stad Groningen zat vol vluchtelingen. Van tijd tot tijd stuurde de Brusselse regering ook versterkingen naar het noorden. Voor het stadsbestuur was het van het grootste belang de economie draaiende te houden. Wanneer er geen geld werd verdiend konden de troepen niet betaald worden, verloor de stad haar kredietwaardigheid en zou ook de voedselvoorziening – voor de eigen bevolking, de soldaten en de vele vluchtelingen – in het gedrang komen. Doordat de Staatsgezinden vaste voet hadden in Westerlauwers Friesland, beschikte Groningen alleen aan de zuid- en oostzijde nog over min of meer veilige verbindingswegen. Tegen deze achtergrond is het begrijpelijk dat het bruikbaar houden en zo mogelijk verbeteren van de wegen aan die kanten van de stad in deze jaren een hoge prioriteit had.⁹⁸

De Hinkemahornsterweg was in deze periode zelfs meer dan voorheen van belang, omdat hierlangs ook de Oldambtsters hun waren naar de Groninger markt zouden kunnen brengen. Toen de stad Groningen in maart 1580 de kant van de koning koos, hadden de Oldambtster voormannen zich meteen aangesloten bij de Opstand. Later beweerden ze dat ze hiertoe door de Staatsgezinden waren gedwongen. Maar in Groningen dacht menigeen dat ze uit vrije wil de kant van de opstand hadden gekozen met het doel zich op die manier onder het gezag van Groningen uit te werken. Hoe dit ook zij, in het Raadhuis op de Brede Markt waren stemmen opgegaan om de Oldambtsters voor deze daad van rebellie te straffen. Een van de strafmaatregelen zou zijn hen onder het stapelrecht te brengen en hen te verplichten om al hun producten in Groningen te verkopen. Maar ook de raadsheren die van geen straffen voor het Oldambt wilden weten, zagen het belang in van een verbetering van de land- en vaarwegen tussen Groningen en het Oldambt, al was het alleen maar om de aanvoer van landbouwproducten uit die streek te bevorderen.

Zo zien we dat enkele heren van het Groninger stadsbestuur op 9 juni 1581 naar Ruischerbrug en de Hinkemahorn werden gereden om te zien hoe de weg daar zou kunnen worden verbeterd, 'om de Wold-Oldambtsters in staat te stellen hun boter, spek, kaas en allerlei granen naar de stad te brengen, hetgeen in hun eigen belang is'.⁹⁹ In de jaren daarna

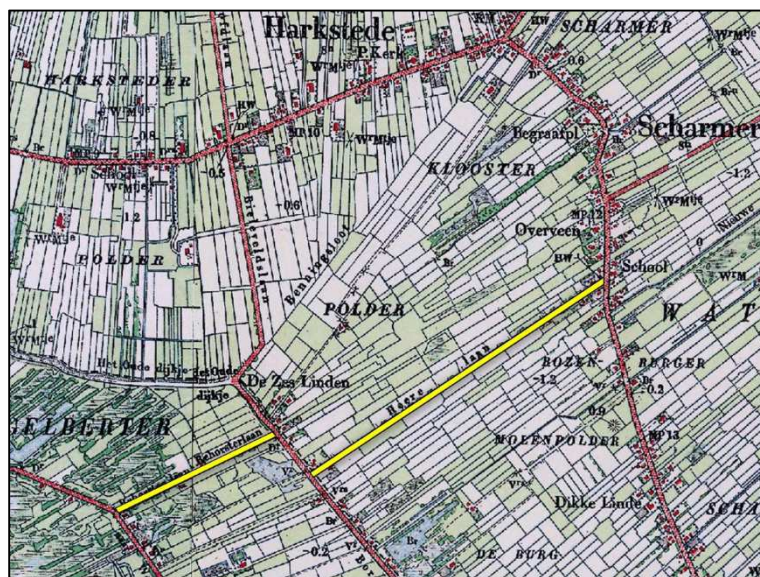
⁹⁷ H.O. Feith (ed.), *Werken van Johan Rengers van Ten Post II Kronyk* (Groningen 1852) 62-65.

⁹⁸ Zie over dit thema ook: Jan van den Broek, 'Graven bij Stootshorn: de verbinding tussen Groningen en het Oldambt gedurende de oorlogsjaren 1580-1594, in: G. Collenteur e.a. (red.), *Stad en regio: opstellen aangeboden aan prof. dr. Pim Kooij bij zijn afscheid als hoogleraar economische en sociale geschiedenis aan de Rijksuniversiteit Groningen*. Groninger Historische Reeks 40 (Assen 2010) 99-113.

⁹⁹ Stadsrekening 1581 fol. 366.

maakte stadssecretaris Egbert Alting in zijn dagboek bij herhaling aantekeningen over reparaties aan de Hinkemahornsterweg. Behalve de inwoners van de Fivelgoër dorpen die vanouds met het onderhoud van deze weg waren belast, werden nu ook de ingezetenen van de Oldambtster dorpen Noordbroek, Zuidbroek en Meeden opgeroepen om met karren en paarden daarbij mee te helpen.¹⁰⁰

Ondanks alle inspanningen moest men enkele jaren later vaststellen dat *'de olde herenwech nha Hinckemahoerne'* niet meer te repareren was en dat er iets nieuws bedacht moest worden (voorjaar 1584).¹⁰¹ Uit de woorden 'naar Hinkemahorn' blijkt dat de moeilijkheden zich vooral voordeden in het gedeelte tussen de Oosterhoogebrug en Hinkemahorn.¹⁰² Een echt besluit over de oplossing van het probleem heb ik niet aangetroffen, maar uit een paar losse aanwijzingen kunnen we opmaken dat het 'nieuwe' dat men had bedacht grotendeels bestond uit een terugkeer naar de oude situatie. Ik doel op het tracé dat in gebruik was geweest voordat de route naar het Wold over de Hinkemahorn was geleid: over de oostelijke Hunzedijk bij Euvelgunne en de Olgerweg. Het nieuwe in 'het plan van 1584' was echter dat de route vanaf de Olgerweg niet bij *Stertebolabalka* de Borgsloot zou kruisen en daarna de 'Hoofdweg' naar Harkstede zou volgen, zoals in het verre verleden het geval was geweest, maar dat ze nu over Engelbert zou gaan lopen. Daartoe moest echter wel een verbindingsweg worden aangelegd tussen de Oudeweg in Westerbroek en de Hoofdweg te Scharmer. Deze nieuwe verbinding bestond uit twee delen: het eerste stuk van de Oudeweg naar de Borgweg (de *'Broekster kaijng'*), het tweede stuk van de Borgweg naar de Hoofdweg in Scharmer.



De Roodharsterlaan in Westerbroek en de Herenlaan in Scharmer: alternatieven voor de Hinkemahornsterweg.

Ten behoeve van dit project (*'tot des gemenen weges nootdrufft'*) kocht de Stad op 19 mei 1584 een viertal *akkers* (c. 8 ha) grote strook grond onder Westerbroek.¹⁰³ Het was de bedoeling dat alle ingezetenen van Drenterwolde aan het werk zouden gaan om over de

¹⁰⁰ Diarium Alting 559 (29 mei 1582), 584 (4 juni 1583); Stadsrekening 1582 fol. 399 evv. (7 december 1582), 1583 fol. 400-409 (20 oktober 1583).

¹⁰¹ Stadsrekening 1584 fol. 664.

¹⁰² De notitie is geschreven vanuit stad-Groninger perspectief. Het moet dus gaan om de weg ten westen van Hinkemahorn, niet om het gedeelte ten zuiden ervan.

¹⁰³ Diarium Alting 606 (19 mei 1584).

aangekochte strook een nieuwe weg aan te leggen. De kerspelen Noorddijk, Middelbert en Engelbert protesteerden echter: het werk moest worden uitgevoerd in Westerbroek (dus buiten hun eigen gebied) en aangezien het om een nieuw werk ging konden ze ook niet op grond van oude gewoonten verplicht worden om aan de slag te gaan. Maar dit verzet haalde niets uit. Burgemeesters en Raad verklaarden dat de aanleg van de nieuwe weg in het belang was van de koning en de welvaart van Stad en Lande. Er zou aan het genomen besluit niets worden veranderd, maar als iemand erdoor schade mocht ondervinden, zou gedaan worden wat nodig was.¹⁰⁴ Er zat voor de Gorechters dus niets anders op dan met spaden en kruiwagens uit te rukken en te doen wat hun gezegd was: een nieuwe weg aan te leggen over de vier aangekochte akkers. Het resultaat van hun werk, dat in de maanden mei, juni en juli werd uitgevoerd,¹⁰⁵ is de 800 meter lange weg in Westerbroek die tegenwoordig 'Roodharsterlaan' heet en de verbinding vormt tussen de Oudeweg en de Borgweg. De laatstgenoemde weg liep over een binnendijk of *kaijng* die al eeuwenlang het Gorecht van Fivelgo scheidde en de grens was tussen de kerspelen Westerbroek en Scharmer.

Ondertussen wisten de heren in Groningen zelf nog niet precies hoe het vervolg, het stuk van de Borgweg naar de Hoofdweg in Scharmer, moest lopen. Om een antwoord te vinden op die vraag besloot men de situatie in ogenschouw te nemen. Zo reed op 18 juni 1584 een omvangrijk gezelschap, bestaande uit de burgemeesters Joachim Ubbena en Johan van Ballen, de raadsheren Garbrand Heynens, Frederick Moysteen, Syert Koninck, Thomas van Bommel en Habbe Aldringa, rentmeester Johan van Deest en enkele dienaren, met drie wagens naar Scharmer om te kijken waar het best een nieuwe weg gelegd kon worden naar de *kaijnge* te Westerbroek. Tijdens deze dienstreis gebruikten de heren de maaltijd op de *Nijenhof* te Scharmer, het buitenhuis van luitenant-stadhouder dr. Johan de Mepsche.¹⁰⁶ Een zekere Jacob, die goed bekend was met de omgeving, wees de heren bij deze gelegenheid op de veldwegen in de buurt en gaf aan waar het zand het hoogst lag.¹⁰⁷ Dit soort informatie was uiteraard van het grootste belang. Vóór de twintigste eeuw beschikte men niet over de middelen die nodig zijn om massa's zand snel en gemakkelijk over grotere afstanden te verplaatsen. Een weg kon daardoor alleen worden aangelegd op stroken waar het dekzand aan de oppervlakte lag of slechts met een dunne veenlaag was bedekt. Wanneer men die verwijderde en met het zand uit de bermsloten het weglichaam een beetje ophoogde, kon men hopen dat de weg niet na elke regenbui onbegaanbaar werd.

Op basis van de ingewonnen informatie besloot de Raad om – ook al ging het om een object buiten het eigen gebied – geld uit de stadskas te steken in de verbetering van de weg. Op 11 oktober 1584 werd de akte gezegeld waarbij de stad Groningen van het convent te Scharmer een strook grond ter grootte van 6 akkers (c. 12 ha) onder Scharmer aankocht. De helft van

¹⁰⁴ Diarium Alting 606 (30 mei 1584).

¹⁰⁵ Stadsrekening 1584 fol. 533, 535, 537-538, 541.

¹⁰⁶ Zie voor de Nijenhof (*Nienhoff*) en Johan de Mepsche: T136-581 (25 oktober 1581). Over deze borg is weinig bekend. Formsma e.a., *Ommelander borgen* (349-350) weet niet waar hij stond en J.A. Feith (*Borgen*, 135-136) maakt geen onderscheid tussen het oude 'Huis te Scharmer' (dat reeds in de veertiende eeuw wordt vermeld) en de Nijenhof. Feith meende wel te weten waar het huis had gestaan, maar zijn beschrijving van de plaats is zo onduidelijk, dat we daarmee niet uit de voeten kunnen. Verondersteld wordt wel dat we de Nijenhof in de buurt van Woudbloem moeten zoeken (Formsma a.w. 350 en Bos, *Scharmer Harkstede* 46). Maar dat is zo ver uit de buurt van de Herenlaan dat een huis op die plaats in 1584 niet als 'lunchgelegenheid' kan hebben gediend. Veel beter past dan de boerderij in het zuidoostelijke oksel tussen de Brookerswijk en de Hoofdweg (GPS 53.200185,6.708482). Naar mw. Marry Heidema zich herinnert heeft die vroeger Nijenhof geheten.

¹⁰⁷ Stadsrekening 1584 fol. 664.

de grond lag tussen de Borgweg in Westerbroek en de Hoofdweg te Scharmer en was bestemd voor de aanleg van de nieuwe weg, de andere helft werd verhuurd aan Claes Krijns en zijn vrouw Derck Hindricks.¹⁰⁸

We zagen al dat ‘het plan van 1584’ de Roodharsterlaan heeft opgeleverd die nog altijd onderdeel uitmaakt van het wegennet.¹⁰⁹ Ook het 1500 meter lange tweede stuk is gerealiseerd, maar de betreffende weg – de ‘Herenlaan’ onder Scharmer – heeft door latere ontwikkelingen zijn functie als doorgaande weg verloren. Het zuidelijke einde is zelfs helemaal verdwenen. Maar tussen de A7 en de Hoofdweg te Scharmer loopt – tussen de Borgmeren en de Scharmerplas – nog altijd de oude weg die past bij de beschrijving van de in 1584 aangekochte grond. De naam *Herenlaan* herinnert aan het feit dat de ‘heren van Groningen’ hem hebben laten aanleggen.



Het zuidelijke uiteinde van de Herenlaan. Op de voorgrond de Borgweg te Westerbroek.

Tussen dit punt en de A7 is de Herenlaan verdwenen.



Vanuit Scharmer gezien eindigt de Herenlaan nu even ten noorden van de A7. De foto is genomen aan het zuidelijke einde van deze weg, waarlangs nu een fietspad loopt (GPS 53.198965, 6.692901).

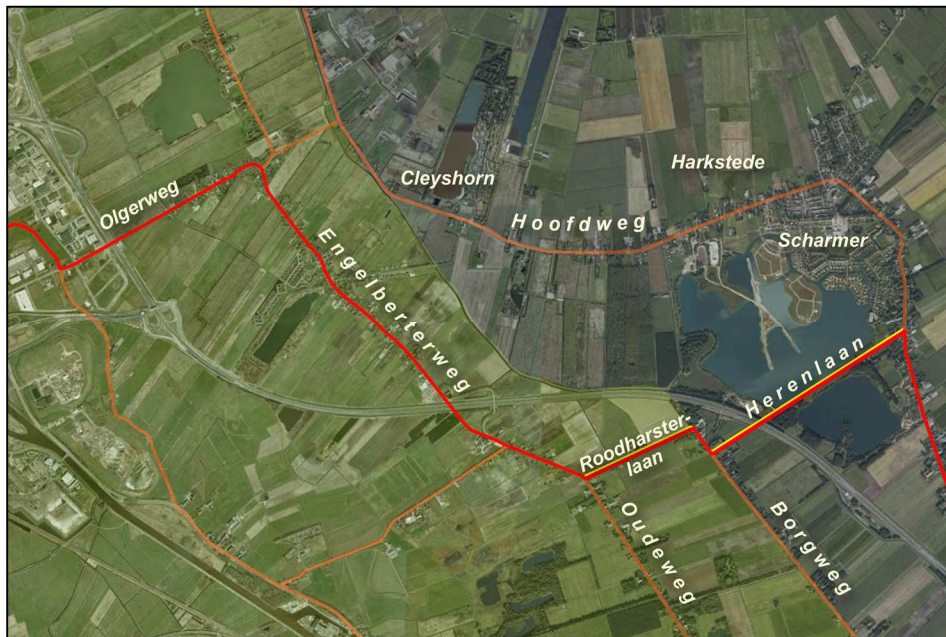
Uit de stadsrekening over 1585 weten we dat de raadsheren Barelt Jansen en Albert Jarges, rentmeester Johan van Deest en bouwmeester Gerrit Kistemaker op 1 april 1585 naar Scharmer zijn gereisd om de aanleg van de weg ‘tot gerief van de aan- en afreizende man en

¹⁰⁸ T2100-621 (11 oktober 1584) en Srek 1584 fol. 33.

¹⁰⁹ Zie Stadsresolutie 31 mei 1638 voor een actie ter reparatie van de weg tussen Westerbroek en de Borg ‘*in seekere leege draeij*’ (T1605-314.7 p. 374).

in het algemeen belang' voor te bereiden. De nieuwe weg moest 2,5 roeden van 14 holtvoeten (ruim 10 meter) breed worden.¹¹⁰ Later in dezelfde maand zijn arbeiders in de weer geweest om de weg daadwerkelijk te maken, en uit posten in de stadsrekeningen over 1586 en 1587 blijkt dat stadsmeier Claes Krijns betaald kreeg voor de onderhoudswerkzaamheden die hij met zijn wagenspan aan de weg verrichtte.¹¹¹

Na de aanleg van de nieuwe weg in de jaren 1584-1585 was het verkeer tussen Groningen en Duurswold niet meer aangewezen op de Hinkemahornsterweg. Dit zal ongetwijfeld hebben bijgedragen tot de verdere degradatie van deze route. Meer daarover volgt later in de paragraaf **'Van gebruik en aard veranderd'**.



Omdat de Hinkemahornsterweg 'niet meer te repareren was' besloten Burgemeesters en Raad in 1584 om de route naar Duurswold opnieuw over de Olgerweg te laten lopen.

Er werden twee nieuwe wegvakken aangelegd: de Roodharsterlaan onder Westerbroek en de Herenlaan onder Scharmer (geel gemarkeerd). De rode lijn is de route van Groningen naar Duurswold, de oranje lijnen geven de andere wegen aan. Met transparante kleurlagen zijn het Gorecht (geel) en Fivelgo (paars) aangegeven.

Herenlaan

Op de lagere school leerden de kinderen van Harkstede en Scharmer dat de *Herenlaan* onder Scharmer zijn naam dankt aan de Kruisheren van Scharmer die dikwijls langs die weg liepen.¹¹²

Deze verklaring spreekt tot de verbeelding en klinkt ook historisch verantwoord, maar ik ben bang dat ze niet juist is. Ik denk dat de *Herenlaan* op dezelfde manier aan zijn naam

¹¹⁰ Stadsrekening 1585 fol. 483.

¹¹¹ Stadsrekening 1586 fol. 322 en Stadsrekening 1587 fol. 395.

¹¹² Dit aardige gegeven dank ik aan mevrouw Marry Heidema, die me dit uit eigen ondervinding meedeelde. Zie ook Bos, *Scharmer Harkstede*, 41 (foto) en 164.

gekomen is als het *Herendiep*. Dat is de naam waarmee lange tijd het Winschoterdiep werd aangeduid. Dat kanaal had met de Herenlaan gemeen dat het op initiatief en (ten dele) op kosten van het Groninger stadsbestuur (de 'heren van Groningen') is aangelegd. Strikt genomen gaan deze namen terug op de uitdrukkingen '*der Heren laan*' en '*der Heren diep*'. Hetzelfde woordgebruik zien we ook op het bekende stadsaanzicht Groningen uit het tweede deel van de stedenatlas van Georg Braun en Frans Hogenberg, dat in 1575 in Keulen verscheen. Daarop staat het stadhuis niet als 'Raadhuis' aangegeven, maar als '*der Heeren huys*'. Het 'huis der heren' dus.

Deze naamgeving mag overigens niet verward worden met de 'Herewegen' die we overal tegenkomen. Het element 'here' in die namen heeft niets te maken met de stadsbestuurders van Groningen of andere belangrijke heren, maar met het oude woord *heir* of *heer*, dat 'leger' betekent.

Het is mij niet bekend vanaf wanneer de weg tussen de Borgweg en de Hoofdweg te Scharmer 'Herenlaan' is gaan heten. Naast de verwijzing naar de 'heren van Groningen' zal deze naamgeving zeker ook verband houden met de *Vrouwenlaan* onder Kolham, die oorspronkelijk 'Onze Lieve Vrouwelaan' heeft geheten. De Vrouwenlaan verbindt – net zoals de Herenlaan, maar dan 2750 meter verder naar het zuidoosten – de Borgweg en de Hoofdweg met elkaar. De Onze Lieve Vrouwelaan is in feite het noordelijke uiteinde van de Woldweg die vanaf Wolfsbargoord noordwaarts loopt. Zij ontleent haar naam aan de Onze Lieve Vrouwekapel die het klooster Essen onder Kropswolde bezat. De aanwezigheid van een 'Vrouwenlaan' in de buurt kan het gebruik van de naam 'Herenlaan' voor de nieuwe weg hebben bevorderd.



Hinkemahorn vanuit het zuiden.

De Borgweg/Hoofdweg ligt tegenwoordig ruim een meter hoger dan de oude weg langs de Borgsloot. Bij Hinkemahorn is dat goed te zien: de Harkstederweg (een stukje van de oude Borgweg; rechts op de foto) ligt c. 1 meter lager dan de Borgweg (links).

De Borgweg is in 1962 in verband met de verbreding van het Eemskanaal en de bouw van een nieuwe brug te Ruischerbrug aangelegd.

Keus uit verschillende varianten

Doordat de Staatsgezinden onder leiding van Wigbold van Ewsum zich in september 1583 wisten meester te maken van Oterdum, was het koningsgezinde Groningen de in economische en militaire zin belangrijke route via Delfzijl, Emden en Westfalen naar het zuiden kwijtgeraakt. Om het verkeer van en naar het Oldambt en Westfalen op gang te houden moest er een alternatieve route worden gecreëerd. Daartoe werd vanuit Noordbroek via Stootshorn een kanaaltje in de richting van Slochteren gegraven. Vanaf daar liep de route door de Slochter Ae en Woltersumer Ae noordwaarts en dan via het Lustigemaar naar het Damsterdiep.¹¹³ Vanaf 1586 werd de situatie voor Groningen nog penibeler doordat de Friese stadhouder Willem Lodewijk van Nassau doelbewust en consequent alle wegen naar en van Groningen probeerde af te sluiten. De landweg naar Duurswold en het Oldambt en via Westerwolde verder naar Westfalen was in 1590 nog wel open, maar hij verkeerde in een kwalijke toestand. Op 15 mei 1590 gingen de hoofdmannen Egbertus Upkena en Albert Eelts, de raadsheren Roelof Roberts en Arent ter Braecke, ambtman Frederick Moysteen van het Gericht van Selwerd, en stadssyndicus dr. Wilhelmus Hammonius op pad om ten zuidoosten van de stad poolshoogte te nemen. Ze moesten drie alternatieven onderzoeken: (1) de weg over Hinkemahorn, (2) de Olgerweg die vóór 1370 de hoofdroute was geweest en in 1584 opnieuw in gebruik was genomen, en (3) een route over de Hunzedijk ten westen van Engelbert – de dijk die in middeleeuwse teksten *Ommerke* heet – tot voorbij Roodehaan en vervolgens over de Oude Dijk en de huidige Woortmansdijk naar Westerbroek.¹¹⁴ Bij de laatste twee varianten werd aansluiting gezocht bij de in 1584 en 1585 aangelegde Roodharsterlaan en Herenlaan tussen de Oudeweg te Westerbroek en de Hoofdweg te Scharmer.

¹¹³ Van den Broek, 'Graven bij Stootshorn'.

¹¹⁴ Diarium Alting 791 en Jan van den Broek, (ed.), *Het verbaal van dr. Wilhelmus Hammonius, syndicus van de stad Groningen*, II 1589-1592 (Groningen 2008) 84. Deze laatste editie wordt in het vervolg verkort aangegeven met 'Verbaal Hammonius' met deel- en paginanummer.



De middeleeuwse *Ommerke* (de oude Hunzedijk van Engelbert). De foto is in noord-noordwestelijke richting genomen vanaf de Winschoterweg bij Hunzeheerd.

De dijk ligt nu op c. 0,5 m –NAP, een meter lager dan de huidige Winschoterweg.

In 1590 werd de weg over de Ommerke afgekeurd als route voor het verkeer van de Stad en Duurswold en het Oldambt.

Het onderzoek wees uit dat de derde variant afviel (waarschijnlijk in verband met de bodemgesteldheid in de buurt van Roodehaan en Waterhuizen) en dat het 't beste zou zijn om zowel de Olgerweg als de Hinkemahornsterweg te verbeteren. Het besluit daartoe werd op 13 juni 1590 door de Raad en de Hoofdmannen samen genomen.¹¹⁵ Besloten werd de Hinkemahornsterweg – waarvan in 1584 was geconstateerd dat hij niet meer te repareren was! – zelfs tweemaal zo breed te maken, de brug ter plaatse – de Woldtil over de omgelegde Borgsloot – te herstellen en '*den Borchsloot te demmen*'. Ik begrijp hieruit dat men de brug over de oude Borgsloot bij Hinkemahorn (de 'Hinkemahornsterbrug') door een dam wilde vervangen. Voor het graafwerk zouden 'volgens oud gebruik' de inwoners van Duurswold en andere omwonenden worden opgeroepen. Ook de ingezetenen van het Oldambt, die nooit verplicht waren geweest om mee te werken, zou deze keer gevraagd worden om vrijwillig mee te helpen door per man enkele wagenladingen aarde aan te voeren. Zo'n vraag werd alleszins redelijk geacht, want de Oldambtsters maakten zelf ook gebruik van deze weg. Dat gold trouwens ook voor de inwoners van de 'hoge landen' ten noorden van de Ruischerbrug, die hun turf uit de venen van Duurswold haalden en via de Hinkemahorn en de Ruischerbrug naar huis brachten.¹¹⁶ Ook de inwoners van Engelbert en Middelbert zouden aan het werk worden gezet: ze zouden de Borgsloot moeten uitgraven en de specie op de Hinkemahorn brengen. De Duurswolders moesten dan met rijshout en zoden voor de nodige versteviging van de weg zorgen.¹¹⁷

Ofschoon niet alle betrokkenen stonden te trappelen om de handen uit de mouwen te steken – met name de Middelberters en Engelberters maakten weer bezwaar¹¹⁸ – is enkele dagen later door de Raad en de Hoofdmannen besloten om de nodige bevelen te doen uitgaan: van Luitenant en Hoofdmannen voor zover het de Ommelanders betrof, van de Ambtman van Selwerd uit naam van Burgemeesters en Raad van Groningen voor wat de Gorechter kerspelen aanging.¹¹⁹

Uit het bovenstaande blijkt wel dat het in de gegeven omstandigheden en met de beperkte middelen waarover men in de zestiende eeuw beschikte, geen sinecure was om een weg als de Hinkemahorn begaanbaar te houden. Over het resultaat van de inspanningen van zomer

¹¹⁵ Diarium Alting 793.

¹¹⁶ Ib. 793 en Verbaal Hammonius II 93..

¹¹⁷ Diarium Alting 795 (14 juli 1590).

¹¹⁸ Zie de paragraaf **Een veelzeggend misverstand** op p. #42 ev.

¹¹⁹ Diarium Alting 796 en Verbaal Hammonius II 98v (20 juli 1590).

1590 weten we niets, maar uit de aard van de zaak mag duidelijk zijn dat alle reparaties en verbeteringen slechts tijdelijk effect kunnen hebben gehad. De ingezetenen van alle genoemde streken moesten dus ook later herhaaldelijk in het geweer komen om onderhoud te plegen aan de weg. We hebben dat al gezien aan de hand van het eerder besproken document uit het jaar 1619, waarin niet alleen gerept werd over het opnieuw vaststellen van de afzonderlijke panden van de Hinkemahornsterweg, maar ook over de aansluitend daarop uitgevoerde werkzaamheden en het toezicht daarop.

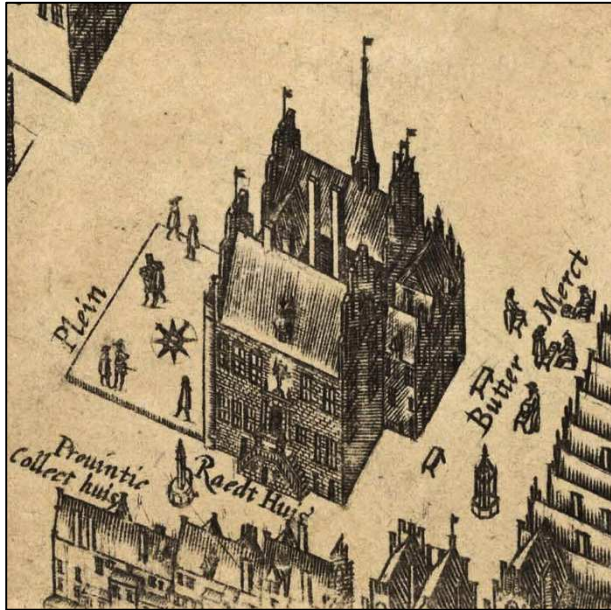
Dat alle ingrepen en verbeteringen slechts korte tijd soelaas brachten, gold natuurlijk niet alleen voor de Hinkemahorn. In 1625 droeg het stadsbestuur de raadsheren Julsing en Frone op om samen met de bouwmeester onderzoek te doen naar de mogelijkheden voor een weg over Middelbert en Engelbert naar het Oldambt en ook te kijken naar het uitgraven van een kanaal '*achter Schlochteren*'.¹²⁰ Over het vervolg hiervan is niets bekend. In 1629 was de Olgerweg – de oude route die sinds 1584 weer een belangrijke schakel was in de verbinding met Duurswold en het Oldambt – aan reparatie toe en het stadsbestuur vroeg zich af of het geraden was daarin te investeren. Het stuurde een commissie op pad die niet alleen de Olgerweg moest inspecteren, maar de opdracht kreeg om de hele infrastructuur in de stadsvenen en het Oldambt te onderzoeken en daarover rapport uit te brengen. Op basis van dat stuk werd een hele serie besluiten genomen. Eén daarvan betrof de Olgerweg en de Hinkemahornsterweg. Op advies van de commissie schrapten de heren de Olgerweg van hun lijstje en besloten alles in het werk te stellen om de weg over de Hinkemahorn op orde te brengen. Deze zou moeten worden opgehoogd en aan weerszijden moest het weglichaam worden verstevigd door middel van op elkaar gestapelde zoden.¹²¹ Tegelijk wilde men dat '*de vaert ten oosten*' zou worden gedempt.¹²² Omdat de Hinkemahornsterweg voor een groot deel in Fivelgo lag en ook stukken van het in het Gorecht gelegen deel op grond van de in 1619 nog eens bevestigde oude regeling door Ommelanders moest worden onderhouden, moest de medewerking van de '*heren Hooftmannen*' worden ingeroepen. Die zouden de nodige mandaten of bevelschriften moeten laten uitgaan om de ingezetenen van de Duurswolder kerspelen op te roepen.

Zo was het altijd gegaan en zo had het – in de zienswijze van het stadsbestuur – ook moeten blijven gaan. Nadat de stad Groningen in 1594 door prins Maurits en graaf Willem Lodewijk was veroverd en Stad en Lande door de Staten-Generaal waren heringericht tot de 'Provincie Stad Groningen en Ommelanden', waren de verhoudingen echter veranderd. Daarover volgt later meer.

¹²⁰ T1605-314r nr. 3, 286 (16 juli 1625).

¹²¹ T1605-314r nr. 5, 238 (1 september 1629).

¹²² Waarschijnlijk is hier de schipsloot bedoeld die de Harksteden in 1619 hadden gegraven. Zie het vervolg.



Het Groninger Raadhuis in het begin van de zeventiende eeuw.

Uitsnede uit de vogelvluchtplattegrond van Egbert Haubois

GrA T1536-5232Rb

Belangen, bevoegdheden en verplichtingen

In de negentiende en twintigste eeuw hebben gemeente- en provinciebesturen in ons gewest veel last gehad van het feit dat de relaties tussen de stad Groningen en de omliggende gebieden gedurende het *ancien régime* zó sterk afweken van het elders bestaande patroon, dat hun juristen er met de bestaande wetgeving in de hand geen raad mee wisten. Als 'soeverein' over het eigen grondgebied (de stad binnen de muren en de daaromheen gelegen 'stadstafel') had het stadsbestuur de overheidsrechten en -plichten met betrekking tot dat gebied. Dezelfde rechten en plichten had het echter ook in het Gorecht en het Oldambt, een situatie die elders niet voorkwam en van Groningen 'een stad apart' maakte. Daarnaast bezat de Stad, net zoals iedere rechtspersoon dat kan, eigendommen binnen en buiten het eigen gebied, waaraan ook weer rechten en plichten vastzaten. In de derde plaats had het stadsbestuur, ook weer zoals elke andere natuurlijke of rechtspersoon, allerlei belangen buiten het eigenlijke stadsgebied. Daar waar het stadsbestuur zowel in zijn hoedanigheid van eigenaar als in die van wettige overheid rechten en plichten had, bestond de kans op verwarring. Niet alleen de 'onderdanen' verloren bij tijd en wijlen het onderscheid tussen het publiekrechtelijke en privaatrechtelijke domein uit het oog, ook op het raadhuis op de Brede Markt wist men soms niet meer precies hoe het zat of deed men – als dat in een bepaald geval beter uitkwam – alsof het onderscheid niet bestond of er niet toe deed.

Ook – misschien is het beter om te zeggen: juist – met betrekking tot de infrastructuur lag verwarring op de loer. In het geval van de Hinkemahornsterweg (of ruimer genomen: de weg tussen Groningen en Duurswold) hebben we in het voorgaande al gezien dat er verschillende redenen waren op grond waarvan het stadsbestuur zich daarmee bemoeide.

In de eerste plaats was er het simpele *belang* dat de stad bij deze weg had. Om die reden was in het grijze verleden aan Groningen, net als aan de andere kerspelen die van deze weg gebruik maakten, een pand toegewezen. Het bewuste pand, het stuk weg tussen de Oosterhoogebrug en de Euvelgunner Waterlossing, was niet haar eigendom, maar de Stad moest het wel in goede staat houden en zonodig brengen.

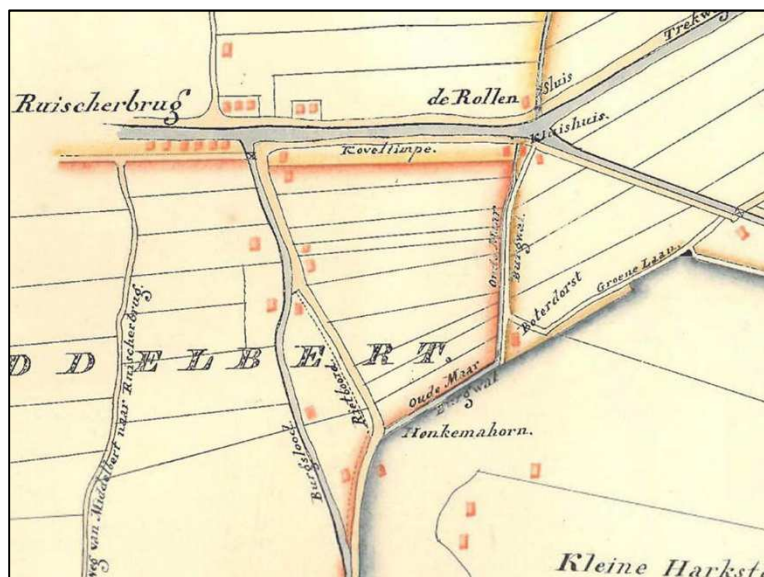
In de tweede plaats trad de stad Groningen op als *eigenares*. Ze deed dat bijvoorbeeld in het geval van een kunstwerk – de Oosterhoogebrug – dat ze verplicht was geweest te bouwen en onderhouden omdat ze door het graven van het Damsterdiep een oude landweg had doorsneden.

In de derde plaats vervulde het stadsbestuur de functie van *wettige overheid* voor zover de weg binnen zijn jurisdictie viel. Daar had het de plicht om toezicht te houden op het onderhoud van de infrastructuur, plannen te maken voor de verbetering ervan en de ‘onderdanen’ aan het werk te zetten wanneer het op de uitvoering aankwam. Voorbeelden daarvan zagen we in de jaren 1581-1583 en 1590, toen behalve de inwoners van het Gorecht ook die van het Oldambt werden opgeroepen om de Hinkemahorn te komen repareren. Ook uit latere jaren kennen we gevallen waarin het stadsbestuur zich met betrekking tot de weg als de verantwoordelijke overheid gedroeg. In 1601 beschikte het afwijzend op een verzoek van de kerspelen Finsterwolde en Beerta die om vrijstelling hadden gevraagd van de extra-heffing die de heren van Groningen aan het Wold-Oldambt hadden opgelegd ter bekostiging van de reparatie van de Hinkemahornsterweg.¹²³ De Oldambtsters verwezen daarbij naar de schade die ze door een overstroming hadden geleden. De heren op het Stadhuis motiveerden de afwijzing van het verzoek met het argument dat de ingezetenen van deze beide, op grote afstand van Groningen gelegen, kerspelen gebruik maakten van de weg en dus ook zelf belang hadden bij de verbetering ervan. Om het geld terug te krijgen dat de Stad in de reparatie van de Hinkemahornsterweg had gestoken hadden Burgemeesters en Raad enkele jaren eerder al besloten om over te gaan tot het heffen van weggeld (1599). Aan een paal bij de Oosterhoogebrug lieten ze een officiële bekendmaking aanbrengen waarop te lezen stond dat van elke passerende wagen 1 groninger stuiver moest worden betaald. De heffing zou worden gestopt zodra de in het onderhoud geïnvesteerde kosten terugverdiend waren.¹²⁴

In de praktijk komt het zelden voor dat er alleen sprake is van belang, eigendom of soevereiniteit. Meestal gaat het om een mix van motieven waardoor een juridisch ratjetoe ontstond dat de latere rechtsgeleerden hoofdpijn bezorgde. Het leggen van een nieuwe weg te Hinkemahorn in de jaren 1545-1546 is een geval waarbij de stad groot belang had en op zijn minst vermoed kan worden dat ze daarbij – als wettige overheid van het betreffende gebied – ook de regie heeft gevoerd. En toen Groningen in 1577 de helpende hand bood aan degenen die verantwoordelijk waren voor de weg ten zuiden van Hinkemahorn – dat buiten het rechtsgebied van Burgemeesters en Raad lag – deed het dat vanwege het belang dat de Stad en haar inwoners bij deze weg hadden. Maar bij de uitvoering van de voorgestelde maatregelen beloofde het stadsbestuur ook de bevoegdheden in te zullen zetten die het op grond van zijn soevereiniteit bezat. Bovendien wekte het in dit geval op zijn minst de suggestie dat het de grond zou verwerven die voor de verbreding van de weg nodig was. Je zou dus kunnen zeggen dat het stadsbestuur in dit geval twee of zelfs drie petten op had.

¹²³ T1534-74 (2 oktober 1601).

¹²⁴ T2100-12 fol. 25: ‘Geordineert dat van ider wagen vaerende over Hinckemahorne an ende van der stadt betaelt sall worden een Groninger stuver bess de penningen tot upmaeckinge van Hinckemahoerne verschoeten weder verrichtet ende betaelt sullen sijn. An een pael tho Hogerbrugge. 23 juli 1599.’



Het Oudemaar van Hinkemahorn naar het Damsterdiep (1824).

Deze watergang liep aan de Gorechter zijde van de Borgwal, de Borgsloot liep aan de Fivelgoër kant.

Tegenover de Rollen zien we het Kluishuis en bij de knik in het Oude Maar de Boterdorst (Botterdörst).

T817-3577 (detail)

'Kaart aanwijzende de belending der karspelen Noorddijk, Garmerwolde, Harkstede en Middelbert, opgemeten door B. Waterman, 1824.'

Zo ging het ook bij het 'project van 1584'. Het stadsbestuur had als overheid de plicht om te zorgen voor een goede weg door het Gorecht en het recht om zijn 'onderdanen' daarvoor in te zetten. Maar omdat de Stad en haar inwoners er groot belang bij hadden dat de weg zowel binnen als buiten het Gorecht aan de eisen zou voldoen, kocht de Raad zelf in Westerbroek en Scharmer de voor de aanleg van nieuwe wegpanden benodigde grond en trad dus op als eigenaar.

Stadgers en instellingen in de stad hadden ook in de Ommelanden veel landerijen. Dat is een van de belangrijkste redenen waarom de Stad zich in de zestiende eeuw zo hardnekkig heeft verzet tegen de pogingen van de Ommelander hoofdelingen om een eigen bestuursorganisatie op te zetten. Voor een eigen Ommelander bestuursapparaat en het realiseren van de Ommelander doelen – die vrijwel alle *tegen* de stad Groningen waren gericht – was veel geld nodig, de Ommelander heren zouden dus zeker belasting gaan heffen en de kans was groot dat op die manier ook de Stad zelf en haar burgers en meiers op de een of andere manier, direct of indirect, een financiële bijdrage zouden moeten gaan leveren aan een tegen henzelf gericht beleid. Anderzijds verschaftte het Groningse landbezit – ook het particuliere! – in de Ommelanden het stadsbestuur de mogelijkheid invloed uit te oefenen op de gang van zaken op het platteland. Het spreekt voor zich dat deze omstandigheid bijdroeg aan de onduidelijkheid van de betrekkingen tussen Stad en Lande.

Tenslotte moet ik het optreden van de Hoofdmannenkamer noemen als 'verwarrende factor'. Juist in het domein van de infrastructuur, waar belangen, rechten en plichten met elkaar verweven waren en waarbij het om zaken ging waarover alleen op een bovenlokaal niveau kon worden beslist, wekte dit orgaan de indruk een verlengstuk van het Groninger stadsbestuur te zijn.

In dit verband kunnen enkele gebeurtenissen uit het jaar 1619 worden genoemd, waaronder ook de opmeting van de Hinkemahornsterweg die op 20 mei 1619 op last van de Hoofdmannenkamer plaatsvond en aan de hand waarvan we eerder de topografie van die

weg tot in detail hebben kunnen reconstrueren.¹²⁵ De Hoofdmannenkamer had daartoe opdracht gegeven op grond van haar oude bevoegdheid ten aanzien van de heerwegen – waarover in de volgende paragraaf nog veel meer. Maar in dit geval is haar optreden niet los te zien van een besluit dat het Groninger stadsbestuur enkele weken eerder, op 12 april 1619, had genomen. ‘Om de economie van de stad te versterken en te voorkomen dat de handel in zuivel, spek, graan en andere producten zich naar elders verplaatst’, zo overwogen de heren op die dag, ‘is het hoogstnoodzakelijk dat alle wegen vanuit de omgeving in een zodanige staat worden gebracht en gehouden, dat ze te allen tijde gebruikt kunnen worden’. Met dat doel stelden ze een speciale commissie in, bestaande uit burgemeester Tammo Coenders, raadsheer Willem Geerts, taalman Hinderick Jansen en gezworene Johan Cloodt.¹²⁶ Dat de commissie serieus aan het werk is gegaan valt af te leiden uit de sporen die haar optreden in de stadsresoluties en andere archiefbronnen heeft achtergelaten.

Voor zover het ging om wegen en kanalen in de Stadstafel en de Stadsjurisdicties Gorecht en Oldambt, kon het stadsbestuur zelf de noodzakelijke maatregelen nemen. Zo gaf het – via de drost van het Oldambt – opdracht aan de ingezetenen van de Oldambtster kerspelen om de weg tussen Noordbroek en Slochteren te verbeteren.¹²⁷ Maar zodra de te verbeteren land- of vaarweg (of een deel daarvan) door de Ommelanden ging, was medewerking van de Ommelanders noodzakelijk. In de decennia vóór 1594 was dat vrij eenvoudig geweest. De Hoofdmannenkamer was het rechts- en bestuurscollege dat bevoegd was om uit naam van de koning mandaten (bevelschriften) aan de Ommelanders te laten uitgaan. Aangezien het stadsbestuur in die jaren het stedelijke belang eenvoudig gelijk stelde aan dat van de koning, kon het in de praktijk nagenoeg al zijn plannen uit naam van de koning doorzetten. Maar na de Reductie was dat anders. De Hoofdmannenkamer verloor haar bestuurlijke bevoegdheden en werd omgevormd tot een – zo goed als – puur rechtsprekend college.¹²⁸

Ofschoon dit al sinds 1597 gold en in 1601 nog eens uitdrukkelijk was vastgelegd in de instructie voor het college van Luitenant en Hoofdmannen, lijkt deze ingrijpende verandering zelfs na ruim 20 jaar bij het Groninger stadsbestuur nog niet echt te zijn ‘ingedaald’. Toen het besloot om de Oldambtsters aan het graven te zetten om het in de jaren 80 van de zestiende eeuw aangelegde maar in de versukkeling geraakte kanaaltje van Noordbroek over Stootshorn naar Slochteren weer bruikbaar te maken, dachten de heren nog helemaal in de geest van hun voorgangers.¹²⁹ Ze gingen er – terecht – van uit dat de Oldambtsters zouden kunnen graven vanaf Noordbroek tot de Veendijk (nu Veenweg) en de Siepsloot, het veenstroompje dat de grens vormde tussen het Oldambt en Fivelgo. Maar vervolgens zouden de ingezetenen van Duurswold het kanaal verder op orde moeten brengen tot aan de Slochter Ae. Daartoe, zo vermeldt het besluit, zou de heren Hoofdmannen worden gevraagd om de nodige bevelen uit te vaardigen. Gezien de sinds 1597 geldende regeling kon van dit laatste echter geen sprake zijn: de Hoofdmannen hadden helemaal niets meer te ‘ordineren’. Het zal dus geen verbazing wekken dat van dit plan niets terecht gekomen is. Korte tijd later bleek bovendien dat het geheel in ‘stadsgebied’ gegraven ‘Herendiep’ (later

¹²⁵ T1032-802 (1619).

¹²⁶ T1605-314 nr. 2 (1617-1620) 114-115.

¹²⁷ T1605-314 nr. 2 131 (14 juni 1619).

¹²⁸ Meer hierover in de kadertekst ‘**Hoofdmannenkamer: van gerecht naar regering en weer terug**’ (p. #75).

¹²⁹ T1605-314 nr. 2 179-180 (12 juli 1619). Ook in 1605 en 1609 zijn nog pogingen gedaan om dit kanaal te herstellen. Toen dit niet lukte heeft men het verlaat bij Stootshorn weggehaald en herplaatst in Foxhol. Daar moest het dienen om het peilverschil tussen het Foxholster- of Boelemeer en het gloednieuwe ‘Herendiep’ naar Sappemeer op te vangen (Stadsrekening 1614, fol. 28).

Winschoterdiep geheten) in voldoende mate voorzag in de behoefte aan een vaarverbinding tussen het Oldambt en de Stad, zodat niemand meer dacht aan een eventuele rehabilitatie van het kanaaltje over Stootshorn.¹³⁰

Met de Hinkemahornsterweg en de verbetering daarvan was het anders gesteld. Deze weg was een van de zes 'heerwegen' die van oudsher door de Hoofdmannenkamer werden geschouwd, en deze bevoegdheid had de reorganisatie van 1597 overleefd. Aangenomen mag worden dat de 'Commissie-Coenders' aanstonds na haar instelling in het voorjaar van 1619 had vastgesteld dat de Hinkemahornsterweg er slecht aan toe was, dat voor het onderhoud ervan een bijzondere regeling gold waarvan de finesses niet helemaal duidelijk waren, en dat de Ommelander kerspelen die hiermee belast waren rechtens door de Hoofdmannenkamer konden worden aangesproken. Een seintje naar Luitenant en Hoofdmannen was dus voldoende om de betrokkenen op te roepen en afspraken te maken. Het vervolg van het verhaal over de opmeting van de Hinkemahornsterweg is al eerder verteld, evenals het resultaat ervan. Ter aanvulling daarop diene hier slechts dat de rol die de Groninger stadsbouwmeester Garwer Peters in dit geval speelde, het belang van de stad Groningen in deze aangelegenheid nog eens onderstreept. Hij was niet alleen degene die op donderdag 20 mei 1619 de verschillende panden van de Hinkemahornsterweg opmat, maar twee dagen later werd hij door de Hoofdmannen bovendien aangezocht en gemachtigd om de directie te voeren over het herstelwerk. De met de werkzaamheden belaste ingezetenen van Duurswold zouden de aanwijzingen van meester Garwer moeten opvolgen '*bij arbitrale straffe*'.¹³¹

Later dat jaar vroeg de 'Commissie-Coenders' aan Geert Clant, de borgheer van Scharmer die ook hoofdeling in de beide Harksteden was, om een kijkje te nemen bij de sloot die de ingezetenen van Kleine Harkstede aan het graven waren ten oosten van het stuk van de Hinkemahornsterweg dat zij moesten onderhouden. Waarschijnlijk hadden ze van Garwer Peters uit naam van de Hoofdmannenkamer opdracht gekregen om die weg te verbeteren. De Harksteders hadden besloten de hiervoor benodigde aarde te halen uit de oostelijke bermsloot en deze tegelijk zó te verbreden dat ze hem als schipsloot konden gebruiken. De over deze zaak bewaard gebleven bronnen vertellen niet waarheen deze vaarweg moest leiden, maar vermoedelijk liep de geplande route aan de oostkant langs de Hoofdweg naar het noorden, ging het bij de Hinkemahorn rechtsaf, via het *Oudemaa*r eerst ongeveer 300 meter naar het noordoosten en dan bij *Botterdörst* via een doorgang in de weg over de Grasdijk en langs de westzijde van de Borgwal naar het noorden. Vervolgens kon men met behulp van een overtoom in het Damsterdiep komen.

Het graafwerk mocht dan wel begonnen zijn ter uitvoering van de opdracht om de Hinkemahornsterweg te verbeteren, de twaalf bij het werk betrokken Harksteders beschouwden de aanleg van deze schipsloot als een zaak van henzelf waarmee buitenstaanders niets te maken hadden. Om die reden stelden ze een '*bueren wylkoer*' vast

¹³⁰ In 1636 lijkt het stadsbestuur zich bij de nieuwe verhoudingen te hebben neergelegd. Overwegend dat het '*tot voortplantinge van onderlinge commercien*' toch nuttig zou kunnen zijn een kanaal aan te leggen van het Damsterdiep (de Borghorn) over de Ayengehorn (Schaaphok) naar Slochteren – geheel en al door Fivelgo dus – besloot men tot overleg met de volmachten van Schildwolde en andere daar in de buurt gelegen kerspelen. Een beroep op interventie door de Hoofdmannenkamer werd niet gedaan (T1605-314 nr. 7, 67; 27 april 1636). Ook van dit plan is niets terecht gekomen. Het kanaal (het Slochterdiep) is pas in 1659 gerealiseerd, niet door de Stad, maar door Osebrand Johan Rengers, heer van Slochteren.

¹³¹ T136-853 76v (22 mei 1619).

waarin de aanleg, schouw en het onderhoud van de 3,5 meter brede sloot werden geregeld. Toen jonker Geert Clant was komen kijken waren ze gealarmeerd geraakt: het leek erop dat deze grote heer van plan was zich met hun schipsloot te bemoeien of in het schouwregister van het Scharmerzijlvest op te nemen, en dat was nu juist niet de bedoeling. Om die reden lieten de Harksteden de jonker door de Hoofdmannenkamer dagen om ter richtskamer een verklaring te deponeren over de aard van zijn 'inspectie'. Het resultaat was dat secretaris Ludolfus Henricius op 12 oktober 1619 in zijn protocol noteerde dat Clant niet uit eigen beweging of vanwege het Scharmerzijlvest bij de sloot was wezen kijken. Hij had dat naar zijn zeggen slechts op verzoek van burgemeester Tammo Coenders en de zijnen gedaan en het was geenszins zijn bedoeling geweest *'om 't selve onder die schepperij toe betrecken ofte daerover enich recht van schouwinge toe praetenderen'*.¹³²

Overigens was niet iedereen ingenomen met de Harksteder schipsloot. Op dezelfde pagina van het rechtsprotocol is een aantekening gemaakt over een verzoek van de 'edele Egbert van Schoten' met zijn medestanders over de nieuwe sloot. Ofschoon de strekking van het verzoek niet met zoveel woorden wordt vermeld, kunnen we uit de reactie van de Hoofdmannen opmaken dat Van Schoten c.s. bang waren schade te zullen ondervinden van de schipsloot of van het gebruik dat daarvan zou worden gemaakt. 'Maar, aldus de Hoofdmannen, de zaak valt niet onder onze competentie. Pas wanneer er echte schade is kunnen we er iets aan doen.'¹³³ We weten niet wie meneer Van Schoten was en waar hij en de zijnen woonden, maar het zou kunnen gaan om landeigenaren in de Borghorn of – eerder nog – aan de buitenkant daarvan.¹³⁴ Wanneer men vanuit Harkstede het Oudemaa gebruikte, moest men immers ofwel aan de Middelberter zijde van die watergang door het aangrenzende land lopen om een vaartui voort te trekken, ofwel over de oude Borgwal aan de Garmerwolder zijde. Bovendien, en dat kan nog een veel groter bezwaar zijn geweest, zou het nodig zijn om bij Botterdörst een doorgang te maken in de weg over de Grasdijk, die – heel verwarrend – ook weer Woldweg heette.¹³⁵ Deze weg was vooral voor de ingezetenen van de Heidenschap van belang.

Ik vertel dit verhaal niet vanwege het opmerkelijke feit dat de Harksteden een eigen vaarweg wilden hebben en daarvoor een aparte doelcorporatie (een 'schipslootschap') hadden opgericht, maar omdat het laat zien dat het stadsbestuur zich via via ook met kleinere stukjes infrastructuur bemoeide of – op zijn minst – wilde weten wat er op dit vlak gebeurde. Wellicht waren de heren op het raadhuis bang dat de Harksteden, bij het Damsterdiep aangekomen, in plaats van linksaf naar Groningen, wel eens rechtsaf zouden kunnen slaan om via Oosterdijkshorn, het Westerwiltwerdermaa, de Deel en het Winsumerdiep naar Winsum te varen. Uit andere bronnen weten we dat in Ommelanden – en ook Oldambtster – kringen in de eerste helft van de zeventiende eeuw het plan leefde om langs die route de Groningse stapeldwang te ontlopen.¹³⁶ Maar ook een minder politiek getint bezwaar kan de Groningse nieuwsgierigheid hebben gewekt. Het Peper- of Geertruidsgasthuis bezat aanzienlijke belangen in de Heidenschap en zou zeker hinder hebben ondervonden van het doorgraven van de weg bij Botterdörst.

¹³² T1032-803 en T136-853, 147.

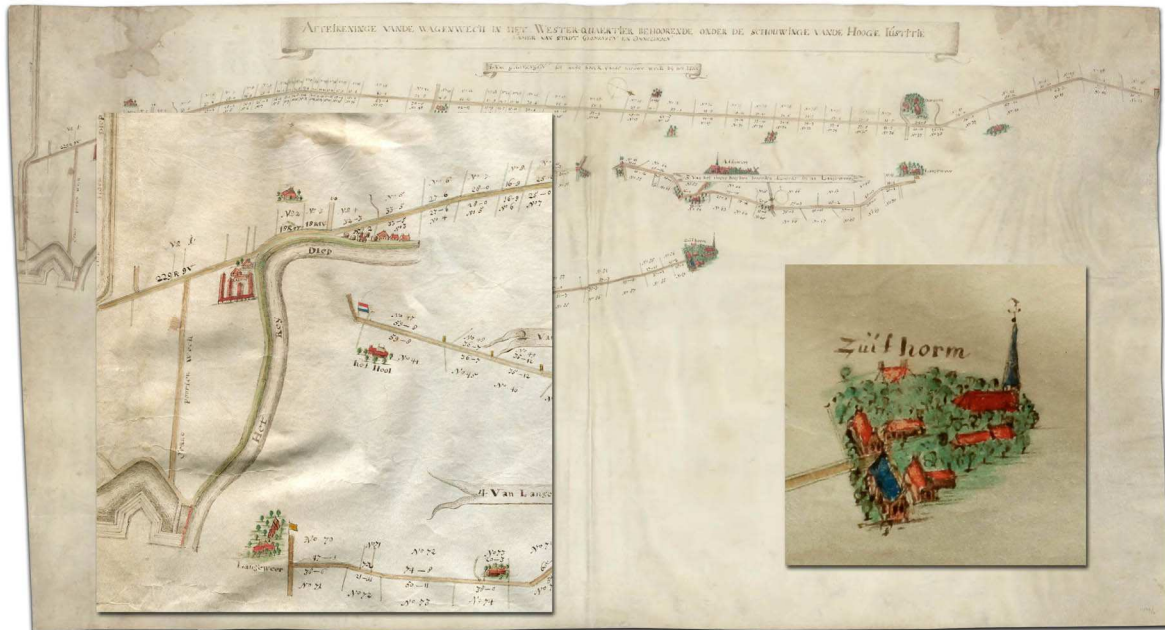
¹³³ T136-853, 147.

¹³⁴ De handtekening van E. van Schoten staat onder een mandaat van scheppers en zijlvesten van het Woldzijlvest d.d. 21 maart 1609 (T724-51).

¹³⁵ De weg over de Grasdijk wordt in een stuk uit 1465 *Woltwech* genoemd. Zie hiervoor T1357-91 (1465-1466).

¹³⁶ T2-1324 (1645) en T708-2 p. 484 (1649). Meer hierover in het #Zijpad Slochterdiep.

Het lijkt er overigens op dat de Harksteder schipsloot geen lang leven beschoren is geweest. In 1629 rapporteerde een raadscommissie dat de Hinkemahornsterweg nog weer verder opgehoogd moest worden en dat ook *'de vaert ten oosten'* moest worden afgesloten (*'gestopt'*), daarmee hoogstwaarschijnlijk doelend op het *Oudemaa*r dat vanaf de Hinkemahorn naar het Damsterdiep liep.¹³⁷ Omdat het stadsbestuur niet gerechtigd was de nodige opdrachten te geven, werd besloten de Hoofdmannen daartoe te verzoeken. Onduidelijk is of er ook een wegebouwtechnische reden was om het Oudemaa'r af te dammen.



In het archief van de Hoofdmannenkamer zijn twee schouwkaarten bewaardgebleven: een betreffende de *'wagenweg naar het Westerkwartier'* en een betreffende de twee *'heerwegen'* naar Hunsingo, de Paddepoelsterweg en de Oude Adorperweg (resp. T136-2308/T817-1059 en T136-2309/T817-1257).

Afgebeeld is de kaart van de weg naar het Westerkwartier, beginnend bij het Hoendiep en de Kraneweg aan de westzijde van Groningen, en via Dorkwerd, Aduard en Langeweer lopend naar Zuidhorn. Alle panden hebben een eigen nummer en bij elk pand is de lengte aangegeven in roeden en voeten. Enkele aardige detailtekeningen sieren deze grote, op perkament getekende kaart (afmetingen: 51,5 bij 93,5 cm), die uit het laatste kwart van de achttiende eeuw dateert.

Op de linker inzet zien we de situatie buiten de Kranepoort met het Reitdiep, de Kraneweg en de Hogeweg die vlak langs Donghorn loopt; de rechter inzet laat zien hoe het dorp Zuidhorn is weergegeven.

¹³⁷ Zie het kaartje (T817-3577) op p. #62.

De Hoofdmannenkamer, de ‘heerwegen’ en de Hinkemahornsterweg

In het voorgaande is al vaak sprake geweest van de Hoofdmannenkamer en haar bemoeienis met de wegen in het algemeen en de Hinkemahornsterweg in het bijzonder. In vele gevallen lijkt het erop dat dit college optrad als een verlengstuk van het stadsbestuur.

Het is natuurlijk niet de bedoeling om hier de geschiedenis van de Hoofdmannenkamer nog weer eens uit de doeken te doen, maar voor een goed begrip van de onderhavige materie is het wel goed om wat nader in te gaan op de positie en rol van dit orgaan, dat zo kenmerkend is voor de uitzonderlijke bestuurlijke en juridische verhoudingen die eeuwenlang in Stad en Lande hebben geheerst.

Ofschoon niet alle finesses ons bekend zijn, kunnen we zeggen dat er in de stad Groningen een duidelijke bestuursstructuur was. Aan de top stond de Raad die – er werd nog geen onderscheid gemaakt tussen bestuur en rechtspraak – optrad als regering en (hoogste) rechter in de stad en de stadstafel. Verder waren er vertegenwoordigende lichamen zoals de ‘gezworen meente’, belangengroepen zoals de gilden, en ambtenaren (‘officianten’). Ook in de stadsjurisdicties Gorecht en de beide Oldambten lag de zaak duidelijk: het stadsbestuur was de baas en liet de overheidstaken ter plaatse uitvoeren door ambtenaren, waarvan de ambtman of drost de hoogste was.

In de Ommelanden lag het anders: er bestond geen ‘Ommelander Raad’ die bestuur en rechtspraak op bovenlokaal niveau in handen had. Dit heeft er in de veertiende eeuw toe geleid dat de Ommelander landschappen afzonderlijk of gezamenlijk verdragen sloten met het stadsbestuur van Groningen om op die manier de rechtszekerheid te vergroten, de ‘Friese Vrijheid’ te verdedigen en de veiligheid van handel en verkeer – uit de aard der zaak bovenlokale activiteiten – te bevorderen. De verdragen en verbonden boden een raamwerk waarbinnen zich in de loop van de tijd vaste patronen en structuren konden ontwikkelen die de plaats innamen van een van boven opgelegde overheidsorganisatie, zoals we die elders zien. Zo konden de ‘warven’ ontstaan: gezamenlijke bijeenkomsten van Ommelander rechters en vertegenwoordigers van het Groninger stadsbestuur, die enkele malen per jaar werden gehouden en waarin ‘grensoverschrijdende’ geschillen werden beslecht en bovenlokaal beleid werd afgesproken. Doordat de Groningse leden van deze colleges – aanvankelijk burgemeesters, later oud-burgemeesters die ‘Hoofdmannen’ werden genoemd – permanent beschikbaar waren en de naleving van gerechtelijke uitspraken zonodig konden afdwingen door de burgerstrijdmacht in te zetten, kregen zij als vanzelf de leiding in handen en ontwikkelden zich tot een permanent rechts- en bestuurscollege, de Hoofdmannenkamer.

Met name op het terrein van de waterbeheersing en de infrastructuur deden zich soms problemen voor waarin dit raamwerk niet voorzag. In de loop van de vijftiende eeuw zien we meer dan eens dat zijlvestenijen of andere partijen in de Ommelanden geen oplossing konden vinden voor een bovenlokaal probleem dat niet als een juridisch conflict kon worden aangemerkt, maar waarbij wel sprake was van conflicterende belangen. In zulke gevallen riepen ze uit eigen beweging de hulp in van de Groninger Raad, die dan als gevolmachtigd arbiter optrad en soms ook zeggenschap claimde bij de verdere uitwerking van zijn uitspraak. Een goed voorbeeld van zo’n geval is de ‘inlating’ van het Oosterniezijlvest in het Winsumerzijlvest van 1458. Anders dan men elders kan lezen ging het hier niet om een overeenkomst tussen twee zelfstandig opererende Ommelander partijen, maar om een

regeling die door het stadsbestuur van Groningen op verzoek van die partijen is getroffen.¹³⁸ Dit soort zaken deed zich geregeld voor, zodat geleidelijk het idee kon postvatten dat de Raad van Groningen boven de Ommelander partijen stond.

Dit idee, in combinatie met de zojuist genoemde verzelfstandiging van het Groninger smaldeel in de warven tot een permanente 'Hoofdmannenkamer', leidde aan het einde van de vijftiende eeuw tot het ontstaan van het beeld dat de stad Groningen de 'regering' over de Ommelanden in handen had en dat de Hoofdmannenkamer hierbij haar belangrijkste instrument was.

Een echt gewestelijk regeringscollege is de Kamer echter nooit geworden, ook al was dat misschien wel de wens van de landsheren die achtereenvolgens het bewind over Stad en Lande hebben gevoerd. Zij en hun regeringen waren gewend te werken met overzichtelijke bestuursstructuren en vaste gewestelijke raden, waarvan ze de samenstelling het liefst in eigen hand hielden. Maar in Stad en Lande kwamen zelfs machtige mannen als Karel V en Filips II nooit verder dan het benoemen van een voorzitter van de Hoofdmannenkamer. Die positie werd bekleed door de Stadhouder, maar in de dagelijkse praktijk was het doorgaans diens plaatsvervanger of 'Luitenant' die het college voorzat.

Dat het college van Luitenant en Hoofdmannen nooit de positie heeft kunnen krijgen als het 'Hof van Friesland' of het college van 'Kanselier en Raden van Overijssel' is begrijpelijk: voor de Raad van Groningen was het ondenkbaar dat hij ondergeschikt zou moeten zijn aan een college dat hij min of meer als verlengstuk van zichzelf beschouwde en waarvan hij zelf de samenstelling bepaalde; voor de Ommelander hoofdelingen die zelf meer politieke invloed nastreefden, was de Hoofdmannenkamer niets anders dan een stedelijk college dat zich met Ommelander zaken bemoeide en zich tooide met koninklijke attributen om des te gemakkelijker zijn gang te kunnen gaan.

In de jaren 1558 en 1559 kwamen de verhoudingen tussen de Stad en de grote Ommelander heren op scherp te staan doordat de Ommelanders besloten een eigen politieke organisatie op te richten om hun rechten beter te kunnen verdedigen, waarna het Groninger stadsbestuur van zijn kant overging tot een striktere toepassing van het stedelijke stapelrecht. Het getuigde dan ook niet van veel begrip voor de situatie in het gewest dat 's konings stadhouder Jean de Ligne, graaf van Arenberg, de ruziënde partijen in 1560 gelastte hun geschillen aan Luitenant en Hoofdmannen voor te leggen.¹³⁹ Voor de Ommelander heren was de Hoofdmannenkamer immers zelf een onderdeel van het probleem.

Het is niet nodig om het verloop van deze belangrijke geschiedenis verder te volgen, maar het zal duidelijk zijn dat de Ommelander heren er alles aan gelegen was aan te tonen dat de Hoofdmannenkamer op allerlei manieren haar boekje te buiten ging, partijdig was en voor

¹³⁸ Het Oosterniezijlvest had in de zomer van 1457 toestemming gekregen om gebruik te maken van de watergangen en kunstwerken van het Winsumerzijlvest. Dit leidde echter tot problemen in de laaggelegen delen van het Winsumerzijlvest, voor de oplossing waarvan de betrokkenen de hulp inriepen van het Groninger stadsbestuur. Dat formuleerde in juli 1458 een gedetailleerde regeling, waarin het benadrukte dat het over onvoorziene, hieruit voortvloeiende problemen zelf wilde beslissen 'omdat de Raad wil dat *elck lant in ehren behouden blijve* en wil voorkomen dat iemand hierdoor schade lijdt' (T136-2499 fol. 23v; T136-2499 fol. 27-29).

Er zijn veel meer van dit soort gevallen en het zou de moeite waard zijn om deze eens op een rijtje te zetten. Een goede analyse ervan kan bijdragen tot een beter begrip van de uitzonderlijke bestuurlijke verhoudingen in Stad en Lande.

¹³⁹ T2100-1348 (14 mei 1560).

hen dus geen acceptabele rechtbank kon zijn. In het voorjaar van 1562 presenteerden de Ommelanders aan de Raad van Groningen een memorie waarin ze, in de vorm van aantekeningen bij verschillende artikelen van het 'Grote Verbond' dat Stad en Lande in 1482 voor 40 jaar met elkaar hadden gesloten en dat – naast de gemeenschappelijke landsheer – de staatkundige basis was van het gewest, aangaven welke inbreuken de Stad en de Hoofdmannenkamer op de destijds gemaakte afspraken maakten.¹⁴⁰ Volgens de Ommelanders maakte de Hoofdmannenkamer in het bijzonder misbruik van de afspraak dat een ingezetene van de Ommelanden in beroep zou kunnen gaan 'in de stad Groningen' wanneer zijn eigen rechter weigerde zijn zaak te behandelen of wanneer die een uitspraak deed die in zijn ogen onterecht was. Luitenant en Hoofdmannen deden alsof dit artikel hun de 'hoge overheid' over de Ommelanden in handen gaf, en bemoeiden zich op grond daarvan met de gang van zaken in alle rechtstoelen en zijlvestenijen, maten zich het recht aan '*de wege te berichten*' en ook misdaden te berechten die op de openbare wegen werden gepleegd. In het bijzonder de vermelding van het 'berichten van de wegen' is voor ons onderwerp van belang. Met het werkwoord 'berichten' wordt in dit geval bedoeld: het houden van toezicht op de toestand van de weg, het geven van bevelen aan de onderhoudsplichtigen en het opleggen van boeten aan degenen die hun plicht verzaakten.

De voorgaande alinea's moeten dienen als aanloop voor de beschrijving van een voorval dat zich in 1561 voordeed en dat ons een inkijkje vergunt op de manier waarop de Hoofdmannenkamer, een groot waterschap, een vooraanstaande Ommelander hoofdeling en een vertegenwoordiger van de Brusselse regering van Filips II elk hun rol speelden met betrekking tot een belangrijk onderdeel van het openbaar bestuur in de Ommelanden: de zeggenschap over de natte en droge infrastructuur.

Luitenant en Hoofdmannen hadden – vermoedelijk in 1560 of 1561 – aan stadhouder Arenberg schriftelijk laten weten dat de Hoofdmannenkamer – zichzelf dus – 'steeds vanwege de koning zeggenschap hadden gehad over de openbare wegen'. Op de een of andere manier had Wigbold van Ewsum (1521-1584), ook bekend als 'de heer van Nienoord', hiervan lucht gekregen. Van Ewsum liet zich erop voorstaan dat hij en zijn voorouders 'al meer dan 500 jaren' de belangrijkste Ommelander heren waren, en gedroeg zich als de grootste en felste vijand van de stad.¹⁴¹

Op 17 november 1561 verscheen Wigbold van Ewsum in Appingedam op de algemene vergadering van de zijlvesten van de Drie Delfzijlen en vroeg de aanwezigen of zij officieel wilden reageren op hetgeen de Hoofdmannenkamer had beweerd. De verzamelde zijlvesten lieten hierop een akte opmaken waarin ze verklaarden hoe het gesteld was met de aanleg van en het toezicht op de openbare wegen, tillen, maren en duikers, en lieten deze akte bekrachtigen door Cornelius Harmanni, de abt van Wittewierum, die de functie bekleedde van 'opperste schepper' of voorzitter van het waterschap.¹⁴² In de akte lieten ze vastleggen dat de zeggenschap over de genoemde objecten aan henzelf en aan niemand anders toekwam en dat dit ook in de tijd van hun voorgangers sinds mensenheugenis zo was geweest, alles krachtens de bestaande regelingen (de 'zijlbrief') en de door hen daarop

¹⁴⁰ T2100-1045 (23 april 1562).

¹⁴¹ J.A. Feith en H. Brugmans (eds.), *De kroniek van Abel Eppens tho Equart*, 2 dln. (Amsterdam 1911), I 277 en 351.

¹⁴² T708 reg.nr. 68 (gedrukt: J.M. Nap. 'Ommelander zijl- en dijkrechten der 15e en 16e eeuw', in: *Verslagen en mededeelingen van de Vereeniging tot uitgave der bronnen van het oude vaderlandsche recht*. Deel 4, nr. II. 61-62).

afgelegde eed. Ze voegden daaraan toe dat ze ook zelf recht spraken wanneer zich geschillen voordeden, en dat hun rechtsmacht ook gold ten aanzien van wegen die binnen de grenzen van de zijlvestenij lagen en volgens oud gebruik moesten worden onderhouden door kerspelen die niet bij het zijlvest hoorden. Tenslotte deelden ze mee dat er op deze regeling maar twee uitzonderingen waren: in het Scharmerzijlvest lagen twee wegen waarop niet zichzelf, maar Luitenant en Hoofdmannen toezicht hielden, de weg tussen Oosterdijkshorn en de Borg en de weg bij de Hinkemahorn. Een grond voor deze uitzonderingen gaven ze niet, zodat we moeten aannemen dat ze teruggaan op een oud gebruik waarvan ook destijds niemand de herkomst kende.

Het is moeilijk om geen verband te zien tussen de door de Drie Delfzijlen afgegeven verklaring van 17 november 1561 en de kritiek die de Ommelander heren in hun op 23 april 1562 gepresenteerde memorie leverden op de bewering van de Hoofdmannenkamer dat zij altijd namens de koning zeggenschap over de wegen had gehad. In de memorie staat aangetekend dat de Ommelanders 'onder letter C' bewijsstukken hadden toegevoegd om de juistheid van hun kritiek te onderbouwen. Deze bijlagen zijn helaas niet bewaard gebleven, maar het zou me niet verbazen wanneer één van de overgelegde stukken de verklaring van de Drie Delfzijlen van 17 november 1561 is geweest.¹⁴³

Het is niet duidelijk wat de Hoofdmannenkamer bewogen kan hebben om stadhouder Arenberg mee te delen dat zij *'die gemeene wegen stedes hadden berichtet'* en wat ze daarmee precies bedoelde. Het kan zijn dat deze mededeling gedaan is in antwoord op een wijder strekkend verzoek om informatie van de kant van de stadhouder, die – op eigen initiatief of daartoe aangezet door de koninklijke regering in Brussel – meer inzicht wilde hebben in het onoverzichtelijke bestuurlijke landschap van Stad en Lande. Het is ook heel goed voorstelbaar dat het initiatief van Luitenant en Hoofdmannen zelf is uitgegaan, wellicht met het doel om via de stadhouder – de officiële voorzitter van de Kamer – hun slechts op oude gewoonten gebaseerde 'recht' een koninklijk aureool te geven. In dat geval zou de aanleiding wel eens heel concreet geweest kunnen zijn: bijvoorbeeld een plan van de Hoofdmannenkamer (al dan niet gesouffleerd door het stadsbestuur) om enkele belangrijke openbare wegen op te knappen en daarvoor aanschrijvingen op naam van de koning te doen uitgaan aan alle onderhoudsplichtigen in de Ommelanden.

De eerder aangehaalde, door Egbert Alting op 15 januari 1562 – twee maanden na de verklaring van de Drie Delfzijlen! – gewaarmerkte vijftiende-eeuwse aantekeningen over de Stadsweg en de Hinkemahornsterweg lijken in die richting te wijzen. In het kader van dit plan wilde men ook op het raadhuis duidelijkheid hebben met betrekking tot de vraag welk aandeel de Stad zelf in deze wegen had. De raadselachtige inhoud van de bedoelde aantekeningen doet vermoeden dat er op dit terrein weinig of geen documentatie voorhanden was en dat men zo goed als volledig afhankelijk was van mondeling overgeleverde informatie.

Al eerder is melding gemaakt van het artikel dat oud-rijksarchivaris Formsma wijdde aan de schouw van de Hoofdmannenkamer over de heerwegen. Hij deelt daarin mee dat deze bevoegdheid nog niet voorkomt in de instructie van de Hoofdmannenkamer van 1601 en dus pas ná dat jaar moet zijn ontstaan of althans vaste vormen heeft aangenomen. Het is echter

¹⁴³ De tekst van de verklaring van de Drie Delfzijlen is (onder meer) overgeleverd in de vorm van een vidimus van 14 juni 1629 (T708-80, 81 en 502). Dat doet vermoeden dat hij opnieuw is gebruikt in het proces tussen Stad en Lande, dat in de jaren 1627-1640 voor de Staten-Generaal heeft gediend.

de vraag of dit klopt. Artikel 45 van de instructie van 1601¹⁴⁴ bevat in feite twee bepalingen waarvan alleen de eerste door Formsma wordt besproken. Het lijkt erop dat hij de tweede over het hoofd heeft gezien. In het eerste deel van het artikel wordt bepaald dat Luitenant en Hoofdmannen alleen diepen, uitwateringen, dijken, zijlen en bruggen mogen schouwen in de gevallen die zij op grond van artikel 44 mogen behandelen *'ende anders niet'*. De in artikel 44 bedoelde zaken zijn (1) kwesties tussen een persoon en een zijlvestenij en (2) zaken waarin partijen onderling onenig zijn over waterstaatskwesties, maar alleen wanneer de urgentie van de zaak geen lange procedure toelaat. Van deze regeling zijn echter de grote *'geprivilegieerde'* waterschappen (Aduarderzijlvest, Winsumer en Schaphalsterzijlvest en het Generale Zijlvest der Drie Delfzijlen) uitgezonderd. Samen beslaan deze drie organisaties meer dan de helft van de Ommelanden. Met andere woorden: volgens de gecombineerde inhoud van artikel 44 en het eerste deel van artikel 45 van de instructie is de bevoegdheid van de Hoofdmannenkamer tot schouw van waterstaatkundige objecten beperkt tot bepaalde incidentele gevallen en dan nog alleen wanneer het zaken zijn die de kleinere waterstaatsorganisaties betreffen.

De hier bedoelde bepalingen zijn de uitkomst van een dispuut tussen het stadsbestuur en de heren van de Ommelanden dat 40 jaar heeft geduurd. Dat valt af te leiden uit enkele getuigenverklaringen die in de winter van 1600-1601 op verzoek van Burgemeesters en Raad van Groningen zijn afgelegd en waarmee het stadsbestuur probeerde aan te tonen dat Luitenant en Hoofdmannen ook al in de periode vóór 1560 zeggenschap hadden gehad in (bepaalde) waterschapsaangelegenheden.¹⁴⁵ We zagen al eerder dat de Ommelanders de bemoeienis van de Hoofdmannen met deze zaken beschouwden als een inbreuk op de oude rechten van de zijlvestenijen, dat ze in 1562 de Hoofdmannenkamer ervan beschuldigd hadden dat ze het *'Grote Verbond'* van 1482 misbruikte, en dat de verklaring die de Drie Delfzijlen in 1561 over hun autonomie hadden afgelegd, gediend moet hebben als munitie in de Ommelander strijd tegen de pretenties van de Hoofdmannenkamer.

Het tweede deel van artikel 45 wekt de indruk geheel en al los te staan van het hier bedoelde dispuut. Het bepaalt dat Luitenant en Hoofdmannen volgens oud gebruik en na voorafgaande aankondiging aan het stadsbestuur van Groningen en de rechters in de Ommelanden de bruggen en wegen mogen schouwen en, in geval van geconstateerde nalatigheid van de onderhoudsplichtigen, het herstel ervan mogen uitbesteden.

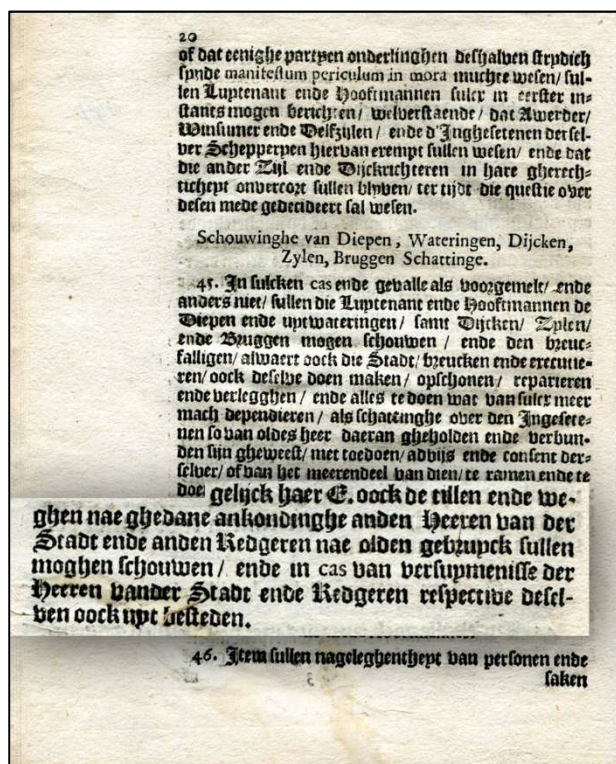
Ook al is deze bepaling weinig specifiek – er worden geen namen genoemd, net zo min als begin- en eindpunten van de bedoelde wegen –, het feit dat de hier bedoelde schouw alleen *'de tillen en wegen'* betreft met uitsluiting van andere objecten die normaliter onder de zorg van de zijlvestenijen vallen, maakt duidelijk dat we hier te maken hebben met de door Formsma beschreven schouw van de Hoofdmannenkamer van de *'heerwegen'*. Dit wordt verder bevestigd door de op het eerste gezicht weinig bijzondere formulering *'na gedane aankondiging'*. Deze zien we in latere teksten over de schouw met een zo hardnekkige regelmaat terug, dat we mogen aannemen dat ze tot de vaste fraseologie rond deze bevoegdheid hoorde. Zo'n archaïsme past bij de mededeling dat deze schouw volgens *'oud gebruik'* tot het takenpakket van de Hoofdmannenkamer behoorde.

De instructie van de Hoofdmannenkamer van 1601 maakt dus niet alleen melding van de bevoegdheid van Luitenant en Hoofdmannen met betrekking tot de grote openbare wegen,

¹⁴⁴ T136-753: Instructie voor luitenant en hoofdmannen, hun secretaris en dienaren, 1601, gedrukt in 1619.
¹⁴⁵ T136-839 en 840.

ze *bevestigt* die ook en maakt duidelijk dat deze taak al lang tot de competentie van dit college hoort.

Vooralsnog hebben we in de eerder besproken verklaring van de Drie Delfzijlen van 17 november 1561¹⁴⁶ de vroegste vermelding van de ‘Hoofdmannenschouw’ en tegelijk ook de eerste concrete aanduiding van twee daaronder vallende wegen of delen daarvan: ‘*van Dyckeshorne an den Borch, unde voert by Hijncemehorne*’. In vergelijking daarmee is de klacht in de Ommelander memorie van 1562 over het ‘*berichten van de wegen*’ weer erg algemeen gesteld.¹⁴⁷ In die tekst ging het de Ommelanders echter niet om ‘het oude gebruik’ op dit punt, laat staan dat ze dit zouden willen aanvechten. Wat ze wél wilden was dat er een einde zou komen aan de pogingen van de Hoofdmannenkamer om zich – door stapsgewijze uitbreiding van haar traditionele en erkende bevoegdheden – op te werken tot een echt gewestelijk bestuurs- en rechtsorgaan dat in hiërarchie tussen de plaatselijke rechters en de koninklijke regering in Brussel zou staan.



De tweede bepaling van art. 45 van de Instructie voor de Hoofdmannenkamer van 1601: ‘*gelijck haer E[delen] oock de tillen ende weggen nae ghedane ankondinghe an den Heeren van der Stadt ende an den Redgeren nae olden gebruyck sulen moghen schouwen, ende in cas van versuymenisse der Heeren van der Stadt ende Redgeren respective deselven oock uyt besteden*’.

In dit licht gezien kunnen we vaststellen dat artikel 45 van de instructie voor Luitenant en Hoofdmannen van 1601 de trekken van een compromis vertoont: de Hoofdmannenkamer mag zich alleen in een klein deel van de Ommelanden en slechts in noodgevallen met waterstaatszaken bemoeien, maar behoudt wel haar door de tijd gesanctioneerde recht met betrekking tot een aantal niet nader genoemde tillen en wegen. Het is een van de uitkomsten van het touwtrekken tussen Stad en Lande dat meteen na de verovering van de stad Groningen door prins Maurits en graaf Willem Lodewijk in 1594 is begonnen en zich gedurende vele decennia heeft voortgesleept, af en toe onderbroken door pogingen van ‘hogerhand’ om de staatkundige knoop te ontwarren.

¹⁴⁶ T708 reg.nr. 68.

¹⁴⁷ T2100-1045 (23 april 1562).

Zoals gezegd bevat de instructie van 1601 geen indicatie van de wegen en tillen onderworpen waren aan schouw door de Hoofdmannen. Er is in de zeventiende eeuw wel een speciaal aantekenboek (een '*extraordinaris protocol*') geweest waarin notities over de schouw werden vastgelegd, maar dat is – afgezien van twee uittreksels eruit – niet bewaard gebleven. Eén van de twee uittreksels dateert van 1631 en betreft de opmeting van de Stadsweg tussen de Borg en Oosterdijkshorn en de toedeling van de afzonderlijke panden daarvan aan de onderhoudsplichtige kerspelen.¹⁴⁸ Het is dus dat deel van de nu nog altijd Stadsweg genoemde 'heerweg', dat volgens de verklaring van de Drie Delfzijlen uit 1561 onderworpen was aan de schouw door Luitenant en Hoofdmannen. Een nadere analyse van deze informatie komt aan de orde in het **Zijpad Stadsweg en Damsterwal**. In dit verband is het van belang op te merken dat een systematische verslaglegging over de schouw van de heerwegen pas in 1728 begint¹⁴⁹ en dat de beschrijving van de Stadsweg en zijn indeling dan precies overeenkomen met het zojuist genoemde uittreksel van 1631. Hetzelfde kunnen we zeggen over de aantekeningen inzake de Hinkemahornsterweg. De serie schouwrapporten van deze weg begint in 1729 en daaruit blijkt dat de weg op precies dezelfde manier was verdeeld als in 1619 het geval was, toen de Hoofdmannen de vertegenwoordigers van Duurswold hadden opgeroepen om de verdeling van de Hinkemahornsterweg vast te stellen.¹⁵⁰

Op grond van deze overeenkomsten mogen we aannemen dat de gegevens in het achttiende-eeuwse schouwprotocol ook waar het de andere heerwegen betreft een echo zijn van de oudste situatie. Een nadere analyse van deze 'jonge documenten' kan ons dus helpen om te achterhalen welke wegen of delen ervan onder de 'Hoofdmannenschouw' vielen en wat de reden kan zijn geweest waarom de Hoofdmannen in het grijze verleden het toezicht op deze stukken infrastructuur in handen hebben gekregen.

Op voorhand kunnen we vaststellen dat die reden niet alleen gelegen kan zijn in het *belang* dat deze zes wegen vanouds hebben gehad, want de allerbelangrijkste van de Groninger wegen was de 'heerweg' die over de Hondsrug naar het zuiden liep en waarvan het noordelijke stuk nog steeds *Hereweg* heet. Het is dus niet ten onrechte dat soms gerept wordt van 'zeven heerwegen' die de stad Groningen met de rest van de wereld verbonden.

In navolging van wat Formsma in zijn artikel over de 'Hoofdmannenschouw' heeft gedaan kunnen we op basis van het achttiende-eeuwse schouwregister een lijstje maken van de driemaal twee wegen die aan de schouw door de Hoofdmannenkamer onderworpen waren: twee wegen naar het Westerkwartier, twee naar Hunsingo en twee naar Fivelgo. Zie voor de bijzonderheden de tabel in **Bijlage 1**.

Uit die analyse blijkt het volgende.

- Vier van de zes geschouwde heerwegen beginnen bij de stad Groningen. De twee wegen die hun beginpunt elders hebben takken af van twee heerwegen die wél bij de stad beginnen.
- Alle heerwegen eindigen op een grens. Dat kan een kerspelgrens zijn, maar ook een landschapsgrens, jurisdictiegrens of een grens tussen zijlvestenijen of onderdelen

¹⁴⁸ T1032-839 (1, 6 en 18 september 1631). Het andere extract, daterend van c. 1640, betreft de heerweg naar het Westerkwartier, in het bijzonder een deel van die weg onder Noordhorn (T136-2305).

¹⁴⁹ T136-2310: 'Boeck der schouwbreukcedullen', protocol van breuken opgelegd voor nalatigheid bij de schouw, 1728-1747.

¹⁵⁰ T1032-802.

daarvan. Vaak vallen op het betreffende eindpunt meerdere grenzen met elkaar samen. In vier van de zes gevallen ligt het eindpunt op een jurisdictiegrens.

Naast deze overeenkomst zijn er ook grote en tot dusver onopgehelderde verschillen: waarom eindigt de weg naar het Westerkwartier op de grens van de Ommelanden en Friesland, terwijl de schouw van de wegen naar Hunsingo en Fivelgo een eindje buiten het Gorecht of Gericht van Selwerd ophoudt? Het is mogelijk dat de wegen naar Hunsingo en Fivelgo een langere geschiedenis hebben dan de weg naar de Gerkesbrug, die ten westen van Zuidhorn-Noordhorn een zeedijk volgt die omstreeks 1400 is gelegd. De schouw van de Paddepoelsterweg eindigt twee kilometer buiten het Gericht van Selwerd, die van de Adorperweg stopt reeds op 900 meter buiten dat gebied. Verderop in Hunsingo zal het onderhoud van deze twee wegen door de aangelanden hebben plaatsgevonden onder supervisie van de zijlvestenijen en lokale rechters. Hetzelfde geldt voor de beide wegen in Fivelgo: de 'Hoofdmannenschouw' van de Stadsweg stopt op 6,5 km buiten het Gericht van Selwerd, maar de 'Stadsweg' genoemde oude weg liep verder door heel Fivelgo heen naar Oterdum aan de Eems; de schouw van de Hinkemahornsterweg reikt tot de Hamtil op de grens tussen Harkstede en Scharmer (5,5 km buiten het Gorecht), maar ook in dit geval loopt de weg naar Duurswold door tot Siddeburen.

Wellicht komt de 'Hoofdmannenschouw' van delen van deze vier wegen voort uit een al vóór 1400 ondervonden noodzaak om voor het onderhoud van deze weggedeelten een bijzondere regeling te treffen, afwijkend van de normale toestand, waarin de aangelanden verantwoordelijk waren voor de wegen. Naar de aard en herkomst van die noodzaak valt slechts te speculeren. Maar het ligt wel voor de hand om in dit verband ook te denken aan de toenemende betekenis die de Groninger markt voor zowel de Stad zelf als voor de Ommelanden in de tweede helft van de veertiende eeuw kreeg.¹⁵¹

- Vier van de zes geschouwde heerwegen gaan door meer dan één zijlvestenij en zonder uitzondering gaan ze alle zes door meer dan één jurisdictie. In alle gevallen op één na gaat het om een combinatie van een jurisdictie die onder het (opper)gezag van het stadsbestuur van Groningen ressorteert (de Stadstafel van Groningen of het Gericht van Selwerd of Gorecht) en een Ommelander rechtstoel. De enige uitzondering is de Lageweg (nu Legeweg) tussen het Reitdiep en het Aduarderdiep, die later in de achttiende eeuw behandeld werd als een niet meer dan ondergeschikt (alleen in de zomer bruikbaar?) alternatief voor de Hogeweg, waarvan het begin wel onder het stadsbestuur ressorteerde.

Wij vinden het normaal dat (vaar)wegen van bovenlokaal belang door bovenlokale bestuurslagen worden beheerd: we hebben gemeentelijke, provinciale en rijkswegen. Het gemeenschappelijke belang van de zes heerwegen voor zowel Ommelanders als Stadgers maakt dat het toezicht erop en het beheer ervan eigenlijk in handen had moeten zijn van een instantie die in hiërarchie *boven* het stadsbestuur en de plattelandsrechters stond. Maar een dergelijke instantie was er vóór de Franse tijd niet. In Stad en Lande berustte de inrichting van het openbare leven op 'horizontale' afspraken tussen de betrokken partners. Net zoals men 'grensoverschrijdende' juridische kwesties en beroepszaken aan de warven overliet, op basis waarvan de Hoofdmannen een bijzondere positie verwierven, zo zullen de zijlvestenijen en plaatselijke rechters wel content geweest zijn met het bestaan van een

¹⁵¹ Zie hierboven, p. #18.

college dat 'in het belang van Stad en Lande' toezicht kon houden op de belangrijkste onderdelen van de infrastructuur en, dank zij de macht van de Stad en haar burgerregiment, zonodig ook nalatigen kon dwingen. Alleen: waar ligt de grens tussen het algemeen belang van Stad en Lande en dat van de plaatselijke autoriteiten? Het ontbreken van structuren die het mogelijk maakten om onder de steeds veranderende omstandigheden een helder antwoord op deze vraag te geven is de diepere oorzaak van de ruzies die het gewest gedurende het *Ancien Régime* hebben geteisterd.

Uit dit exposé zal duidelijk zijn waarom de Hereweg niet onder het toezicht van de Hoofdmannenkamer viel: de weg lag in zijn volle lengte in het Gorecht, dat wil zeggen, binnen het rechtsgebied van Burgemeesters en Raad. Voor het onderhoud ervan kon het stadsbestuur zelf alle nodige bevelschriften uitvaardigen en zelfstandig dwangmaatregelen nemen.

De onzekerheid over de grenzen van competenties werd in de hand gewerkt door het ontbreken van een fatsoenlijke administratie. Blijkens een notitie op de eerste bladzijde van het eerste schouwprotocol van de Hoge Justitiekamer werd vroeger alles op losse papieren genoteerd, maar die waren onvindbaar en waarschijnlijk verdwenen.¹⁵² Men moest afgaan op hetgeen de betrokkenen uit eigen ervaring wisten of hadden horen zeggen. De weinige wel bewaard gebleven teksten vallen op door hun vaagheid en hun verwijzingen naar het oude gebruik. Onder zulke omstandigheden kunnen gemakkelijk vergissingen worden gemaakt en competentiekwesties ontstaan. Dat is dan ook volop gebeurd.



De noordgevel van het Raad- en Wijnhuiscomplex op de Brede Markt te Groningen volgens een reconstructietekening van rijksbouwmeester C.H. Peters. Links de zijgevel van het Wijnhuis, rechts die van het Raadhuis. Daartussenin bevonden zich de vertrekken van de Hoofdmannenkamer en de secretarie van de kamer.

GrA T1536-5387.

Hoofdmannenkamer: van gerecht naar regering en weer terug

Aan de hand van een paar teksten is te volgen hoe de competentie van de Hoofdmannenkamer in de loop der jaren is veranderd.

¹⁵² T136-2310; aantekening van 17 mei 1729.

De eerste is een verkorte weergave van het eedsformulier van de Hoofdmannen, zoals dat is opgenomen in het 'Stadboek van 1425'.¹⁵³ In modern Nederlands luidt dit als volgt:

'Gij zweert dat gij in het komende ambtsjaar juiste oordelen zult vellen naar Landrecht of de verdragen die tussen de Ommelanden en de Stad zijn gesloten, naar uw beste weten, en dat gij goede rekenschap zult afleggen van alles wat gij vanwege de Ommelanden en de Stad zult ontvangen. [...] Gij zult gedurende uw hoofdmanschap ook geen transacties doen met betrekking tot zaken die onder de rechter zijn. [...] Gij zult een kist hebben met twee sloten waarin gij het geld en de documenten van Stad en Lande zult opbergen en elke twee Hoofdmannen hebben daarvan samen een sleutel. Gij zult u bij de uitoefening van uw ambt niet laten leiden door partijdigheid, door beloften van beloning of bedreiging, of wat dan ook, waarbij God u moge helpen en al zijn heiligen.'

In dit eedsformulier is later – het is niet duidelijk wanneer – een passage ingevoegd waaruit blijkt dat het college van Burgemeesters en Raad zich hoger in rang achtte dan de Hoofdmannenkamer en dat de Ommelander heren gelijk hadden met hun opvatting dat de Kamer een verlengstuk van het stadsbestuur was: 'Wanneer de Raad de Hoofdmannen bij zich ontbiedt zijn ze verplicht te komen en de Raad bij te staan bij het vaststellen van het beleid dat de stedelijke belangen het beste dient.'

De nadruk ligt hier nog helemaal op de rechtspraak, al moeten we wel bedenken dat de grens tussen 'justitie en politie' – rechtspraak en bestuur – in deze tijd vaag was en meestal geen onderscheid tussen beide domeinen werd gemaakt. De Hoofdmannen zullen dan ook zeker beslissingen hebben genomen die wij eerder bestuursmaatregelen dan vonnissen zouden noemen. Ten tijde van Karel van Gelre worden de bestuurlijke bevoegdheden van de Hoofdmannenkamer voor het eerst met zoveel woorden genoemd.¹⁵⁴

'Wij zweren dat we de regeringsmacht van hertog Karel van Gelre over de Ommelanden samen met zijn stadhouder vanuit de stad Groningen zullen uitoefenen, juiste oordelen zullen vellen naar ons beste weten op basis van landrechten, privileges en oude gewoonten, ieders rechten zullen respecteren en ons in de uitoefening van ons ambt niet zullen laten leiden door partijdigheid, door beloften van beloning of bedreiging, of wat dan ook, waarbij God ons moge helpen en al zijn heiligen.'

Onder Karel V en Filips II gold *mutatis mutandis* dezelfde formulering: de Hoofdmannenkamer was ook in hun tijd belast met 'de regering over de Ommelanden'. Ofschoon de passage over het ontbieden van de Hoofdmannen dan uit het eedsformulier is verdwenen, blijkt dat de oude praktijk van gezamenlijke beraadslagingen en bestuurlijke een-tweetjes tussen de Raad en de Hoofdmannen tot het einde van de zestiende eeuw in zwang te zijn gebleven.¹⁵⁵

Met hun uitspraak van 21 januari 1597 dwongen de Staten-Generaal de Hoofdmannenkamer weer terug in de juridische hoek. De Hoofdmannen werden weliswaar benoemd door de Stad, maar ze moesten als 'Kamer van Justitie' recht spreken uit naam van Stad en Ommelanden samen. Bij uitspraak 8 maart 1599 werd deze regeling verder gepreciseerd en

¹⁵³ T2100-26.1 fol. 01v: 'Dit is de hoeftmans eet'.

¹⁵⁴ T835-17 (RF Hs in folio 17) fol. 158v. Karel van Gelre was in de periode 1514-1536 landsheer van Groningen, maar de Ommelanden erkenden hem pas in 1521 als zodanig.

¹⁵⁵ Legio voorbeelden zijn te vinden in het *Diarium* van stadssecretaris Egbert Alting en de verbalen van syndicus Wilhelmus Hammonius.

een bijpassend eedsformulier vastgesteld. In vervolg op deze maatregelen van hogerhand stelden de Staten van Stad Groningen en Ommelanden op de Landdag van 2 november 1601 een nieuwe instructie vast voor Luitenant en Hoofdmannen, hun secretaris en dienaren. De eerste vier artikelen fixeerden de samenstelling, taken en staatsrechtelijke positie van de Kamer: het college van Luitenant en Hoofdmannen was een rechtbank in dienst van de Staten van de provincie Stad Groningen en Ommelanden.¹⁵⁶

In de aanloop naar deze regelingen is door Rembertus Ackema, secretaris van de Hoofdmannenkamer in de jaren 1597-1604, een lijstje opgemaakt van de traditionele taken van de Kamer.¹⁵⁷ Dit overzichtje onthult het een en ander over het ontstaan van dit college en de ontwikkeling van zijn bevoegdheden.

Ik geef de tekst in modern Nederlands weer:

‘De volgende zaken horen naar oude gewoonte tot de competentie van de Hoofdmannenkamer:

- [1] Hulp te verlenen bij schuldvorderingen wanneer in de betreffende akten een bepaling is opgenomen volgens welke geschillen aan de Hoofdmannen zullen worden onderworpen en wanneer het om goederen in de Ommelanden gaat.
- [2] De stad Groningen te helpen om renten en schulden in de Ommelanden in te vorderen.
- [3] Het verlenen van hulp aan hoofdmannen, burgemeesters, huidige en voormalige, stadssecretarissen, stadsrentmeesters, de hoofdmanssecretaris en hun boden bij het innen van renten en schulden in de Ommelanden.
- [4] Het verlenen van hulp aan de kerspelkerken in de stad Groningen, het Sint Geertruidsgasthuis, de Arme Huiszitten en het Heilige Geestgasthuis in de stad bij het invorderen van renten en schulden in de Ommelanden, ook wanneer het gaat om aalmoezen die aan deze instellingen geschonken zijn en waarvan de rechtmatigheid voor de competente rechter is vastgesteld.
- [5] Het verschaffen van recht aan degene die zich borg heeft gesteld voor een ander wanneer die ander hem niet schadeloos wil stellen, mits de zaak aan de Hoofdmannen is voorgelegd.
- [6] Het bevorderen van de inzet van rechtsmiddelen tegen de Ommelanders die ter zake van kost, verteringen, spijs en drank in Groningen schulden hebben gemaakt.
- [7] Ommelander rechters te gebieden recht te doen.
- [8] Bevelen uit te vaardigen tot het afleggen van getuigenverklaringen.
- [9] Bevelen te geven [aan plaatselijke rechters] om uitspraken en schikkingen op schrift te stellen en ten uitvoer te leggen en niet door te gaan met een proces wanneer een der partijen [bij de Hoofdmannenkamer] in beroep is gegaan.
- [10] De aanwending van geweld te beletten.
- [11] Partijen tot minnelijke schikkingen te brengen.
- [12] Onrechtmatige toepassing van het geestelijke recht tegen te gaan.

¹⁵⁶ T136-753 (1601 en 1619).

¹⁵⁷ T136-41.

[13] In het algemeen in alle zaken bevelen en verboden uit te vaardigen die het recht bevorderen en anderszins in het belang zijn van de Ommelanden, wanneer de Ommelander rechters daarin ambtshalve niets te zeggen hebben.'

Naast bevoegdheden die in het bijzonder gericht zijn op het verdedigen van Stad-Groninger belangen (nummers 1-4 en 6), hebben de Hoofdmannen dus het recht en de plicht om in te grijpen in de rechtspraak in de Ommelanden (nummers 7-11 en 13, het meest expliciet in de nummers 7, 9 en 13). Er is sprake van een duidelijke gezagsverhouding ten opzichte van de plattelandsrechters, die maar al te vaak aan de leiband liepen van de grote hoofdelingen die hun broodheren waren. Als gevolg daarvan konden ze niet zonder aanzien des persoons handelen, weigerden of durfden soms niet op te treden en droegen op deze manier bij aan de rechteloosheid in de Ommelanden. In het bijzonder het laatste punt (13) is opmerkelijk: het geeft de Hoofdmannen het recht om al datgene te doen ten behoeve van het recht en het nut van de Ommelanden wat niet door de Ommelander rechters kan worden gedaan. Dat is – gelet op het bestuurlijke vacuüm dat kenmerkend is voor de Ommelanden – voldoende basis voor een optreden als gewestelijke rechtbank én gewestelijk bestuur.

Met de instructie van 1601 was deze ruime taakomschrijving voor de Hoofdmannenkamer voorgoed van de baan.

Onduidelijkheid

De Ommelander heren mochten de Hoofdmannenkamer dan wel als een ‘stedelijk instrument’ of verlengstuk van het Groninger stadsbestuur zien, in de zeventiende eeuw deden Burgemeesters en Raad in gevoeligheid op het punt van de eigen competenties niet onder voor de Ommelanders. Ook ten opzichte van Luitenant en Hoofdmannen bewaakten ze die nauwgezet. In de zomer van 1649 had de Hoofdmannenkamer de Hinkemahornsterweg geschouwd en gebreken vastgesteld in de panden die door Gorechter kerspelen moesten worden onderhouden. Zoals in zulke gevallen te doen gebruikelijk was, waren de Hoofdmannen van plan de betrokken kerspelen te ‘breucken’ (een boete op te leggen). Dr. Johan Isebrants, ‘Ambtman’ van het Gorecht of Gericht van Selwerd, en als zodanig de topambtenaar die namens Burgemeesters en Raad het bewind in de stadsjurisdictie voerde, was echter niet op de hoogte van de bevoegdheid van Luitenant en Hoofdmannen om deze schouw uit te voeren. Hij richtte zich tot het stadsbestuur met de vraag wat hij moest doen. Het antwoord van Burgemeesters en Raad is karakteristiek: de heren ontkenden noch bevestigden het recht van de Hoofdmannenkamer om de betrokken weg te schouwen – een bevoegdheid die, zoals we zagen, in algemene termen en onder verwijzing naar ‘het oude gebruik’ in 1601 nog in de instructie voor de Hoofdmannenkamer was opgenomen – maar wensten beslist niet te gedogen dat Luitenant en Hoofdmannen dwangmaatregelen tegen ingezetenen van de stadsjurisdictie zouden nemen. Een dergelijke handelwijze zagen ze als een ontoelaatbare inbreuk op hun eigen soevereiniteit over het Gorecht. In het vervolg moest de Ambtman er zelf op toezien dat de wegen in dat gebied gerepareerd en onderhouden werden, en zonodig de nalatigen straffen.¹⁵⁸

Dit antwoord komt ongetwijfeld voort uit de onzekerheid waarin ook de heren Burgemeesters en Raad zelf verkeerden met betrekking tot hun eigen rechten en plichten. Het hoeft echter geen betoog dat een stellingname als deze niet alleen de ‘Hoofdmannenschouw’ uitholde, maar ook de mist omtrent de in het geding zijnde rechten en bevoegdheden nog ondoorzichtiger maakte dan hij al was.

Dat men op het raadhuis halverwege de zeventiende eeuw echt niet wist hoe het zat, blijkt uit hetgeen er gebeurde met het *Woldtilletje* in het stuk van de Hinkemahornsterweg dat tussen Oosterhoogebrug en Ruischerbrug ligt. We hebben eerder gezien dat er bij Ruischerbrug een oeververbinding over de omgelegde Borgsloot lag die ‘Woldtil’ heette en dat voor het onderhoud daarvan een ingewikkelde regeling gold.¹⁵⁹ Daar waar de Hinkemahornsterweg even ten oosten van Oosterhoogebrug de Euvelgunner Waterlossing kruiste, lag echter nog een tweede bruggetje, dat – heel verwarrend – ook ‘Woldtil’ werd genoemd. We hebben eerder gezien dat hier de grens lag tussen twee wegpanden. Het stuk ten westen ervan was het ‘stadspand’,¹⁶⁰ het ten oosten ervan gelegen wegdeel kwam voor rekening van Kropswolde, Westerbroek, Engelbert en Middelbert. Maar uit de verschillende bronnen blijkt niet duidelijk wie het bruggetje over de Waterlossing moest onderhouden.¹⁶¹

¹⁵⁸ T1605-314r (1649-1651) 125.

¹⁵⁹ T1032-802 (1619). Zie hierboven, p. #33.

¹⁶⁰ Volgens de aantekening van Alting uit 1562 was de Stad zelf onderhoudsplichtig, in 1619 werden de aangelanden als zodanig genoemd, en in de achttiende eeuw lag de onderhoudsplicht weer bij de Stad zelf, ten deze vertegenwoordigd door de stadsbouwmeester. Het lijkt er op dat de regeling van 1619 van tijdelijke aard is geweest.

¹⁶¹ Een (vage) aanwijzing is echter te vinden in T2100-921.1 (1577) waarin het stadsbestuur zich zorgen maakt over het onderhoud van de ‘*heerwech streckende van de waterloesse na Hinckemahorn*’. Wanneer

In het begin van de zomer van 1650 was de stadsbouwmeester (de directeur van Openbare Werken) op eigen initiatief – maar waarschijnlijk wel naar aanleiding van de Hoofdmannenschouw die het jaar tevoren was gehouden en waarbij gebreken waren geconstateerd – begonnen met het herstel van het vervallen bruggetje over de Euvelgunner Waterlossing. Toen het stadsbestuur daarvan hoorde, gebod het de bouwmeester met het werk te stoppen en droeg Ambtman Isebrants op om de ingezetenen van Middelbert en Engelbert ‘of wie anders daartoe verplicht zijn’ het werk te laten uitvoeren.¹⁶² Maar drie weken later meldde Ambtman Isebrants zich bij de Raad met de mededeling dat de ingezetenen van Middelbert en Engelbert het Woldtilletje niet wilden maken. Ze hadden gezegd dat ze niet verplicht waren om de brug te onderhouden. In de voorbije zestien jaar zou de Stad zelf tot tweemaal toe onderhoudswerkzaamheden aan de til hebben laten verrichten. Isebrants wilde van de Raad weten wat hij nu moest doen. Omdat niemand het antwoord op deze vraag wist, besloot men een commissie onderzoek te laten doen in de archieven en daarna nader met de Ambtman te overleggen.¹⁶³ Het lijkt erop dat dit onderzoek geen duidelijkheid heeft opgeleverd, want op 31 juli 1650 gelastten Burgemeesters en Raad stadstimmerman Claes Sijts om het Woldtilletje ‘bij provisie’ op stadskosten te repareren.¹⁶⁴ Het bruggetje was blijkbaar hard aan herstel toe, het stadsbestuur zag het belang ervan in en was ook wel bereid in de buidel te tasten en opdracht voor de reparatie te geven, maar wilde niet dat een op kosten van de Stad uitgevoerde reparatie zou worden beschouwd als een impliciete erkenning van de onderhoudsplicht.

Ook al deden Burgemeesters en Raad nog zo hun best om te voorkomen dat hun besluit een precedentwerking zou krijgen, uit de achttiende-eeuwse schouwprotocollen¹⁶⁵ blijkt dat de Stad gewoon verantwoordelijk werd gehouden voor het ‘*brukje*’ en dat de stadsbouwmeester het bevel kreeg om de nodige reparaties daaraan te verrichten. De laatste keer dat het betreffende bruggetje op kosten van de Stad is gemaakt – beter gezegd: vervangen – dateert van 1836 en dit feit speelde een rol in de jarenlange discussie tussen de gemeenten Groningen en Noorddijk over de vraag wie dit bruggetje en andere kunstwerken en wegen moest onderhouden. Dat verhaal, waarin onwetendheid en misverstanden de hoofdrol spelen, is te uitgebreid om hier te vertellen, maar de bouw van de ‘stenen pomp’ die het ‘*brukje*’ over de Euvelgunner Waterlossing moest vervangen komt nog aan de orde in de laatste paragraaf.

we de beginterm (de Euvelgunner Waterlossing) exclusief opvatten – wat m.i. moet – valt hieruit te concluderen dat de brug over deze watergang beschouwd werd als te behoren bij het door de Stad te onderhouden deel van de Hinkemahornsterweg.

¹⁶² T1605-314r (1649-1651) 256.

¹⁶³ T1605-314r (1649-1651) 260.

¹⁶⁴ T1605-3144 (1649-1651) 263.

¹⁶⁵ T136-2310 en T138-10.

‘Van gebruik en aard veranderd’

Maar alvorens daarmee dit ‘zijpad’ te beëindigen is het goed om nog eens te kijken naar het belang en de functie van de Hinkemahornsterweg, en dan vooral naar de veranderingen die in de loop der eeuwen daarin zijn opgetreden. We doen dat aan de hand van een request dat de ingezetenen van Grote en Kleine Harkstede in september 1756 bij de Hoge Justitiekamer indienden.¹⁶⁶ Voor een goed begrip daarvan moeten we in gedachten houden dat de Ruischerbrug over het Damsterdiep ten tijde van de Münsterse invasie van 1672 was afgebroken en sindsdien niet was hersteld.¹⁶⁷

In hun adres wezen de Harksteders de *‘EdelMogende Hheeren’* op het feit dat de Hinkemahornsterweg tussen Oosterhoogebrug en de Hamtil – volgens de requestanten ‘een der oudste van deze provincie’ – de laatste jaren niet was geschouwd¹⁶⁸ en ‘dus’ onbruikbaar geworden was. In het bijzonder de panden die door Hellum en Siddeburen moesten worden onderhouden – het stuk tussen de Hinkemahorn en de Woldtil bij Ruischerbrug – waren er slecht aan toe. Ook de Woldtil zelf, met het onderhoud waarvan behalve de twee genoemde kerspelen ook Schildwolde was belast, verkeerde in een slechte conditie en leverde gevaar op voor de passanten. Er was geen fatsoenlijk brugdek (er lagen alleen wat losse planken ‘die daar nu en dan door dezen of genen werden gelegd’) en leuningën ontbraken helemaal. Het gevolg was dat de Harksteders hun producten niet meer in Groningen ter markt konden brengen. Ze verlangden van de Hoge Justitiekamer dat de weg en brug zo spoedig mogelijk zouden worden geïnspecteerd en dat vervolgens de nodige maatregelen ter verbetering zouden worden genomen. In de gedachtengang van de Harksteders moesten Siddeburen, Hellum en Schildwolde eenvoudig gedwongen worden het onderhoud uit te voeren waartoe ze al eeuwenlang waren verplicht.

Het moment waarop de Harksteders met hun klacht kwamen is dus heel goed verklaarbaar, maar kwam wel ongelukkig uit. Dat hing samen met de ingrijpende veranderingen die de overheidsorganisatie in Stad en Lande halverwege de achttiende eeuw onderging en waarvan de afkondiging van het *‘Reglement Reformatoir’* van 27 november 1749 de belangrijkste stap was.¹⁶⁹ De laatste keer dat de Hoge Justitiekamer de zes heerwegen had geïnspecteerd was in de zomer van 1748 geweest, maar door het Reglement Reformatoir zou dat ook de allerlaatste keer blijven. Bij artikel 46 van datzelfde reglement werd bepaald dat de traditionele ‘Hoofdmannenschouw’ voortaan zou worden uitgevoerd door een nieuw college, het Provinciale Jachtgericht dat (in naam) zou worden geleid door een ‘Opperhoutvester’ – een functie die bekleed zou worden door de Erfstadhouder zelf – en verder zou bestaan uit diens plaatsvervanger, de ‘Luitenant-Houtvester’, en zes ‘Meesterknapen’. Dit college werd ingevolge artikel 45 van het reglement opgericht om te oordelen in alle zaken betreffende de jacht en visserij. De combinatie van jacht, visserij en toezicht op de grote wegen is wat wonderlijk, maar omdat men de Hoge Justitiekamer wilde omvormen tot een echt ‘Hof van Justitie’ en de ‘Hoofdmannenschouw’ daarbij niet goed paste, had men dit taakonderdeel ergens anders moeten onderbrengen.

¹⁶⁶ T136-734.

¹⁶⁷ T1-1397 (16 juli 1674).

¹⁶⁸ Het laatste schouwprotocol van de Hinkemahornsterweg dat in het archief van de Hoge Justitiekamer bewaard gebleven is dateert van 1748 (T136-2314).

¹⁶⁹ T136-757. Zie: K. Hildebrand, *Het Reglement Reformatoir in de praktijk (1749-1780)* (Groningen 1932), Henk Boels en Hidde Feenstra, ‘Redres, revolutie en economische groei 1749-1795’ in: M.G.J. Duijvendak e.a. (red.), *Geschiedenis van Groningen. II Nieuwe Tijd* (Zwolle 2008) 345-391.

Wonderlijk of niet, op grond van deze regeling kondigde het Provinciaal Jachtgericht op 5 juli 1751 en 27 april 1752 aan de heerwegen te zullen schouwen en beval degenen die met het onderhoud belast waren deze in schouwbare staat te brengen.¹⁷⁰ Het is echter de vraag of die schouw in de jaren 1751 en 1752 werkelijk is uitgevoerd. Verslagen ervan zijn niet aangetroffen. In de instructie voor het Jachtgericht die pas op 2 augustus 1752 klaar was, werd met geen woord gerept over de schouw van de heerwegen en in een begeleidende brief van dezelfde datum liet prinses Anna – de weduwe van de inmiddels overleden Erfstadhouder en Opperhoutvester – aan het college van ‘Luitenant-Houtvester en Meesterknappen’ weten dat ze dit taakonderdeel voorlopig schorste omdat er eerst een regeling voor de waterschappen moest komen.¹⁷¹ Deze liet nog eens drie jaar op zich wachten. Toen uiteindelijk op 18 augustus 1755 het *‘Reglement van haare Koninklyke Hoogheid, mevrouwe de Princesse Douairiere van Orange en Nassau [...] voor alle de schepperyen, dyk en zylregten in de Ommelanden van de Provincie van Stad en Lande’* werd uitgevaardigd, was daarin ook de bepaling opgenomen dat het Jachtgerecht nu gelast werd om *‘met alle exactitude’* de schouw over de heerwegen te hervatten en *‘sorge te draagen dat de Ingezeeten en door het soo veel doenlijk in ordre brengen der weegen in het aanvoeren van haare Producten werden gefavoriseert’*.¹⁷²



Links: Het *Reglement van haare Koninklyke Hoogheid, mevrouwe de Princesse Douairiere van Orange en Nassau [...] voor alle de schepperyen, dyk en zylregten in de Ommelanden van de Provincie van Stad en Lande’* van 18 augustus 1755, uitgegeven te Den Haag, 1755.

Rechts: *‘Anna princesse-douairière van Oranje en Nassau. Gouvernante der Vereenigde Nederlanden’*. Anna van Brunswijk-Luneburg (1709-1759), kroonprinses van Engeland, gemalin van Willem IV (1711-1751), gravure van Reinier Vinkeles naar een tekening van H. Pothoven (1788) - GrA T1536-4090.

¹⁷⁰ T136-705.

¹⁷¹ T2188-612 (instructie van prinses Anna voor het Provinciaal Jagtgericht van 2 augustus 1752) en T138-5 (brief van prinses Anna aan *Lieutenant Houtvester en Meesterknappen* van het Provinciaal Jachtgerecht, eveneens van 2 augustus 1752).

¹⁷² T136-2362 p. 57.

Overeenkomstig dit bevel liet het Jachtgerecht op 15 juni 1756 overal aanplakken en van de preekstoel afkondigen dat het de wegen in het Westerkwartier, Hunsingo, Fivelgo op resp. 6, 8 en 9 juli zou schouwen. Vanaf de zomer van 1756 zijn de schouwregisters en -rapporten opgenomen in een speciaal daarvoor ingericht *'Boek der Schouwcedullen'*.¹⁷³ Daaruit blijkt dat in juli 1756 inderdaad de Hoge- en Lageweg in het Westerkwartier en de Paddepoelsterweg en de Adorperweg in Hunsingo zijn geschouwd, maar dat in Fivelgo alleen de Stadsweg is geïnspecteerd. Of de hele weg vanaf de Stad tot aan Oosterdijkshorn is bekeken is niet zeker, maar uit het verslag van de inspectie blijkt dat het stuk waarvoor de stadsbouwmeester verantwoordelijk was – het stuk tussen de Steentilpoort en de Borg op de grens tussen Noorddijk en Garmerwolde – niet aan de eisen voldeed. Uit het vervolg van dit verhaal zal blijken waarom het Jachtgericht het niet nodig vond om naar de Hinkemahornsterweg te gaan kijken, maar het is wel begrijpelijk dat de Harksteden, die al jaren op verbetering van hun verbindingsweg met Groningen zaten te wachten en nu moesten vaststellen dat de weg niet eens was geïnspecteerd, in de nazomer van 1756 iets wilden ondernemen. Dat zij zich met een request tot de Hoge Justitiekamer hebben gewend en niet tot het Jachtgericht, dat nu in deze zaak competent was, zal bij de 'Luitenant-Houtvester en de Meesterknappen' niet in goede aarde zijn gevallen. De achttiende-eeuwse magistraten waren hypergevoelig als het ging om de eer en hoogheid van hun ambt en stonden altijd klaar om die te verdedigen. Het affront werd voor de heren van het Jachtgericht nog onverdraaglijker door de in hun ogen ongepaste handelwijze van de Hoge Justitiekamer, die hun het request van de Harksteden om advies had toegestuurd met de opdracht om binnen acht dagen te reageren. Op zo'n manier kon men een college dat *'de eer heeft den Heere Erfstadhouder aan Haar hoofd te hebben'* en slechts vier keer per jaar vergadert niet bejegenen.

We kunnen gevoeglijk voorbij gaan aan de omslachtige correspondentie tussen de beide *'Edelmogende'* colleges en ons verder concentreren op de informatie die het Jachtgericht – nadat het request van de Harksteden al drie keer bij Luitenant en Hoofdmannen ter tafel was gekomen en dezen meermalen op een reactie hadden aangedrongen – op 4 januari 1757 aan de Hoge Justitiekamer toestuurde. Het schrijven van Luitenant-Houtvester en Meesterknappen is niet alleen interessant vanwege de zaak zelf, maar geeft ook inzicht in de ontwikkelingen die zich met betrekking tot de infrastructuur over langere tijd hadden voltrokken. Ik zal eerst het verhaal over de klacht van de Harksteden afmaken en daarna terugkeren naar het advies van het Jachtgericht om daarbij nog enkele aantekeningen te maken.

Luitenant-Houtvester P.R. van Iddekinge en de Meesterknappen van het Provinciaal Jachtgericht verklaarden in hun brief van 4 januari 1757 aan de Hoge Justitiekamer ervan overtuigd te zijn dat de Hinkemahornsterweg in vroeger tijden inderdaad druk werd gebruikt en van zeer groot belang was.¹⁷⁴ Maar tegenwoordig was volgens hen daarvan geen sprake meer. En dat was ook allang zo; wellicht, zo schreven de heren, al sedert de aanleg van de trekweg langs het Schuitendiep. De Hinkemahornsterweg is sindsdien *'seer verouderd en van gebrueck en aart verandert'*; vroeger was het een openbare landweg en 'heerbaan', maar tegenwoordig wordt hij alleen gebruikt door de inwoners van een paar dorpen die zelf voor het onderhoud zorgen. Om die reden hebben Luitenant en Hoofdmannen ook niet al te

¹⁷³ T138-10.

¹⁷⁴ Een afschrift van deze brief is – samen met andere stukken in deze zaak – opgenomen in het schouwprotocol van het Provinciaal Jachtgerecht (T138-10).

streng toezicht op deze weg gehouden en hebben ze de ingezetenen niet altijd gedwongen om hem met '*die praecisiteit en exactitude*' te repareren en onderhouden als de andere openbare landwegen. Ze hebben het daarom aan de echte belanghebbenden overgelaten om datgene te doen wat ze zelf nodig vonden. 'Wij – aldus het Jachtgericht – wilden deze gedragslijn aanhouden zolang wij geen verzoeken zouden krijgen om strenger op te treden. Dat is tot op heden niet gebeurd.' Verder konden de heren zich voorstellen dat de Hinkemahornsterweg inderdaad aan reparatie toe was, maar als gevolg van het slechte weer had men hem in het najaar van 1756 niet kunnen inspecteren. Daarom waren ze op dit moment niet in staat om de toestand van die weg en de '*geontramponeerde til*' met de gewenste '*praecisiteit*' te '*eclaircisseeren*'. Op het geëigende moment en zodra het weer het zou toelaten – de brief werd midden in de winter geschreven – zou de schouw plaatsvinden en zou het Jachtgerecht de maatregelen nemen die het nodig zou vinden.

Na ontvangst van deze brief besloten de heren Luitenant en Hoofdmannen dat de requesstranten uit Harkstede niet verder moesten aandringen. Ze moesten nog even geduld oefenen en afwachten wat het Jachtgerecht zou gaan doen.¹⁷⁵

Zo gebeurde het dat de eerste schouw van de Hinkemahornsterweg vanwege het Provinciaal Jachtgerecht op 8 juli 1757 plaatsvond. Het schouwrapport ligt er niet om: de weg – door het Jachtgerecht aangeduid als de '*Laagewegh in het Fivelingoquartier*' als tegenhanger van de 'Hogeweg' (Stadsweg) door Noorddijk – lag er 'desolaat' bij, van de schouwplichtigen was niemand komen opdagen en het bruggetje bij Ruischerbrug (de Woldtil) lag er '*open en sonder behoorlijke deksel voorsien*' bij, zodat, zelfs wanneer de weg zelf wel in orde was geweest, de hele route onbruikbaar was. Alle onderhoudsplichtigen waren nalatig bevonden – ook de stadsbouwmeester had verzuimd de til over de Euvelgunner Waterlossing in orde te maken – , allen werden beboet en kregen het bevel om hun panden binnen een maand te maken.¹⁷⁶ Ik laat de details verder voor wat ze zijn en beperk me tot de mededeling dat de schouw van de 'heerwegen' – inclusief de Hinkemahornsterweg – op dezelfde voet doorloopt tot 1793, ofschoon de inspectie niet ieder jaar plaatsvond.

Zoals aangekondigd keren we nu terug naar de brief die het Provinciaal Jachtgericht op 4 januari 1757 aan de Hoge Justitiekamer schreef en waarin het de informatie gaf waar Luitenant en Hoofdmannen in het najaar van 1756 om hadden gevraagd.

We zagen dat Luitenant-Houtvester en Meesterknappen zich verontschuldigten voor het niet-schouwen van de Hinkemahornsterweg. Omdat ze de weg niet belangrijk genoeg vonden hadden ze hem op de aangekondigde schouwdag (9 juli 1756) niet geïnspecteerd en zich bij die gelegenheid beperkt tot de schouw van de 'Hogeweg' (de Stadsweg vanaf de Stad tot Oosterdijkshorn); en toen Luitenant en Hoofdmannen met hun verzoek om informatie kwamen, was het weer te slecht om alsnog tot inspectie over te gaan. Dat laatste kunnen we ons voorstellen en is voor ons niet zo interessant. Veel interessanter zijn twee andere punten: de vaststelling dat gebruik en aard van de Hinkemahornsterweg waren veranderd en de oorzaak die daarvoor werd opgegeven. De Jachtrechters hadden erop gewezen dat dit wellicht het gevolg was van de aanleg van de 'trekweg langs het Schuitendiep'.

¹⁷⁵ T136-735 (11 januari 1757).

¹⁷⁶ T138-10.

Wegen tussen Groningen, Duurswold en het Oldambt

Deze suggestie is een goede aanleiding om nader in te gaan op de ontwikkeling van de wegen en kanalen tussen de stad Groningen, Duurswold en het Oldambt. Maar alvorens daaraan te beginnen kijken we even terug naar een episode die we al besproken hebben. In het voorgaande hebben we immers gezien dat het verkeer tussen de Stad en de zuidoostelijke delen van het gewest ook al voordat er sprake was van een trekweg langs het Schuitendiep langs een andere route dan de Hinkemahornsterweg werd geleid.

We herinneren ons dat in het voorjaar van 1584 was geconstateerd dat de weg naar Hinkemahorn niet meer te repareren was en dat men diezelfde zomer nog begonnen is met het aanleggen van een nieuwe weg, in het bijzonder een verbinding tussen de Engelberterweg en de Borgweg in Westerbroek. Het jaar daarop kwam het stuk van de Borgweg naar Scharmer klaar. De route liep toen vanaf Oosterhoogebrug over de oude Hunzedijk, de Olger en Engelbert, zodat het landverkeer tussen Groningen en Duurswold (en het Oldambt) niet langer aangewezen was op de 'onbegaanbare' Hinkemahornsterweg. We hebben ook gezien dat desondanks herhaaldelijk reparaties aan die weg zijn uitgevoerd: in 1590 werd besloten om niet alleen de Olgerweg, maar ook de Hinkemahornsterweg op orde te brengen, in 1619 werden reparaties uitgevoerd onder leiding van stadsbouwmeester Garwer Peters en in 1629 werd het besluit genomen om niet de Olgerweg, maar de Hinkemahornsterweg te verbeteren. Zeker dat laatste is verrassend, want het doet vermoeden dat nu de Olgerweg aan de beurt was om onherstelbaar verklaard te worden. Dat lijkt echter niet het geval geweest te zijn: ook uit de jaren na 1629 heb ik enkele berichten gevonden over het 'opmaken' van de Olger en het onderhouden van de route over Engelbert via de Roodharster- en Herenlaan naar Scharmer. Wat het laatste wegvak betreft werd ook weer geld uit de stadskas voor de reparatie ter beschikking gesteld.¹⁷⁷

Ofschoon de details vooralsnog verborgen blijven, mogen we aannemen dat het interlokale landverkeer in de zeventiende eeuw van beide routes, die over de Olger en die over de Hinkemahorn, gebruik heeft gemaakt. Duurswold was voor zijn verbinding met Groningen in die tijd dus niet uitsluitend op de Hinkemahornsterweg aangewezen.

In samenhang met de voortschrijdende ontsluiting en exploitatie van de venen in de stadsjurisdicties – het zuidoostelijke deel van het Gorecht en het Wold-Oldambt – is in de loop van diezelfde eeuw de infrastructuur in die contreien ingrijpend gewijzigd. Het spreekt voor zich dat deze ontwikkeling ook repercussies heeft gehad voor het gebruik van de Hinkemahornsterweg en de mate waarin de onderhoudsplichtigen zich bij die weg betrokken voelden. Dit hadden de heren van het Jachtgericht in gedachten toen zij in hun brief van 4 januari 1756 melding maakten van de aanleg van een trekweg langs het Schuitendiep, het huidige Winschoterdiep.

¹⁷⁷ Stadsresolutie 31 mei 1638 en 3 september 1639 (T1605-314.7); Stadsresolutie 28 mei 1655 (T1605-314.12). Een doelgericht en nauwkeurig onderzoek zal ongetwijfeld meer informatie opleveren dan ik heb gevonden.

Het Westerbroeksterdiep

Een belangrijk onderdeel van het Schuitendiep dat zij in gedachten hadden was het ruim vijf kilometer lange, voor het grootste deel kaarsrechte ‘Westerbroeksterdiep’ tussen Foxham en Waterhuizen, waarvan de eerste versie in 1635 is aangelegd. Dat was echter niet het allereerste kanaal dat in die buurt is gegraven. Het graafwerk was enkele decennia tevoren begonnen: in het jaar 1612, toen het stadsbestuur van Groningen vanuit het Boelemeer of Foxholstermeer een kanaal – het ‘Herendiep’ – in oostelijke richting liet graven om de afvoer mogelijk te maken van de turf die in de venen ten oosten van Foxhol werd gestoken. De onderneming was een groot succes en het scheepvaartverkeer tussen de Stad en de nieuwe kolonies groeide van jaar tot jaar. De route over de Hunze en het Boelemeer werd echter als bezwaarlijk ondervonden en ook over land waren de kolonies slecht te bereiken. We hebben eerder gezien dat men vóór 1584 vanuit Groningen via de Hinkemahornsterweg, Harkstede en Scharmer naar Kolham moest om dan via de Vrouwenlaan in Foxham te komen. Na de aanleg van de Roodharsterlaan tussen de Oudeweg en Borgweg in Westerbroek liep de route over de Olger, Engelbert en Westerbroek. Daar volgde men de Borgweg (op een door bouwmeester Herman Clasen gemaakte kaart – we zullen deze aanstonds nader bekijken – staat deze weg aangegeven als ‘Heerewech’) om bij de Vrouwenlaan in Foxham uit te komen.



Het zuidelijke uiteinde van de Vrouwenlaan Achter aan het Winschoterdiep (GPS 53.173021, 6.722185). De weg verbond vroeger Kropswolde met de Hoofdweg te Scharmer. Nu loopt hij 250 meter verderop dood.

Op 25 augustus 1635 – het ‘Herendiep’ was inmiddels via Winschoten tot aan Pekela doorgetrokken en in het voormalige Sappemeer en elders waren bloeiende nederzettingen ontstaan – besloten Burgemeesters en Raad om *‘tot verbeteringe der commercien deeser Stadt’* vanaf Foxham in westelijke richting een nieuw kanaal te laten graven, schuin door de hooilanden van Westerbroek. Het zou bij Waterhuizen in de Hunze uitkomen, die al omstreeks 1400 vanaf Uilkenham via het Schuitendiep naar de stad Groningen was afgeleid.¹⁷⁸ Door het nieuwe kanaal tussen Foxham en Waterhuizen zou de vaarroute tussen Groningen en de Stadsvenen met ruim 1 km worden bekort. In eerste instantie werd gemikt op het maken van een voor snikschuiten geschikte vaarweg. Daarna zou een voetpad en ook een wagenweg langs het kanaal moeten worden aangelegd. Volgens het plan dat een commissie onder leiding van burgemeester Johan Huninga daags daarop presenteerde, zou

¹⁷⁸ Van den Broek, *Een kronkelend verhaal*, 108-117.

het nieuwe kanaal ruim 16 voet (ruim 4,5 meter) breed en 5 voet (een kleine 1,5 meter) diep worden, aan de lage noordzijde voorzien van een vier zoden hoog dijkje ter breedte van 6 voet (1,75 meter). Voor de uitvoering van het werk zou een beroep worden gedaan op de inwoners van het Gorecht en 'enigen van Duurswold', aan wie van stadswege 'dunne bier' zou worden verstrekt. Besloten werd ook om compensatie te geven aan degenen die schade zouden lijden door het graven van dit kanaal, dat de opstreckende percelen van Westerbroek doorsnijden zou.¹⁷⁹

Bij de uitvoering van het werk bleef het stadsbestuur binnen de grenzen van zijn competenties. Aangezien het om een nieuw kanaal ging, konden de 'onderdanen' in het Gorecht niet op grond van een oude onderhoudsverplichting *bevolen* worden om te komen graven. Maar de Engelberters en Westerbroeksters zouden ook zelf gebruik gaan maken van de nieuwe voorziening, en op grond daarvan konden ze worden aangesproken. Dat gold ook voor de Duurswolder kerspelen Harkstede en Scharmer, die via de Benningsloot en de watergang langs de Borgweg naar Foxham zouden kunnen varen om vanaf daar het nieuwe kanaal te benutten. De ingezetenen van de betreffende kerspelen werden dus niet met bevelschriften opgeroepen, maar vriendelijk verzocht om hun medewerking te verlenen. De Raad besloot zelfs de hulp in te roepen van de ingezetenen van Garmerwolde, Ten Boer en Woltersum.¹⁸⁰ Die van Scharmer en de beide Harksteden waren bereid mee te graven, maar eisten wel een officiële verklaring van het Groninger stadsbestuur waarin het erkende dat de Duurswolders hun medewerking niet van rechtswege of op grond van enige verplichting verleenden, maar dat uit vrije wil en op verzoek deden.¹⁸¹

Dat ook de Wold-Oldambtster kerspelen Noordbroek, Zuidbroek en Muntendam belang zouden hebben bij het nieuwe kanaal spreekt voor zich. Ook zij werden dus gevraagd om op dezelfde condities een dag mee te helpen graven.¹⁸² Overigens was het niet de bedoeling dat het kanaal helemaal door de belanghebbende plattelanders zou worden gegraven. Ook de Stad zelf zou een stuk – minder dan een kwart van de totale lengte van ruim vijf kilometer – voor haar rekening nemen. Hoe het werk van de Oldambtsters en Duurswolders precies werd georganiseerd weten we niet, want de administratie daarvan is niet bewaard gebleven. Maar in het Groninger stadsarchief bevinden zich wel documenten aan de hand waarvan de gang van zaken met betrekking tot het stadsaandeel van het Westerbroeksterdiep kan worden gereconstrueerd. De rentmeester werd op 16 september 1635 gemachtigd om de betreffende panden aan te besteden. Het ging om het oostelijke stuk van het geplande diep, 'beginnende van 't einde der schips-sloot ende de wech tot an Foxham'. Op de tekening is het betreffende stuk van het kanaal aangegeven met een rode lijn: het gaat om het geknikte tracé tussen de Westerbroekster Schuitsloot – de oude vaarweg van Westerbroek naar de Hunze, die aan de noordzijde langs het Boelemeer liep – langs de Borgweg naar het Herendiep in Foxham. De aanbesteding van de elf panden vond plaats op 21 september 1635. Daarbij werd afgesproken dat de werkzaamheden in veertien dagen zouden worden uitgevoerd.¹⁸³

¹⁷⁹ Stadsresolutie 25 en 26 augustus 1635 (T1605-314.6).

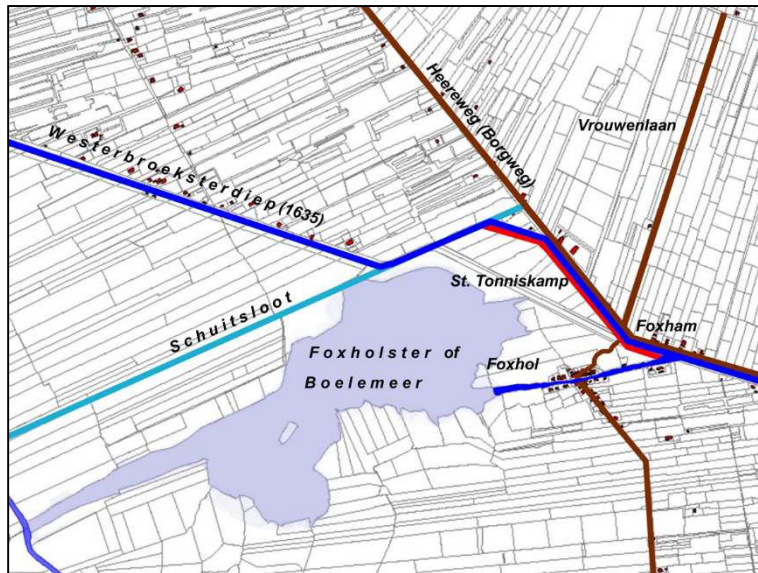
¹⁸⁰ Stadsresolutie 5 september 1635 (T1605-314.6). Het is mij niet duidelijk op grond van welk belang de inwoners van deze kerspelen op dit verzoek in zouden gaan. Misschien heeft het verzoek iets te maken met het feit dat ook deze dorpen hun turf uit de omgeving van Sappemeer haalden.

¹⁸¹ Stadsresolutie 19 september 1635 (T1605-314.6).

¹⁸² Stadsresolutie 16 september 1635 (ib.).

¹⁸³ De werkzaamheden zijn tot in detail te volgen doordat de bijlagen bij de stadsrekening bewaard zijn gebleven (T1605-332br9).

Het op het kaartje ingetekende tracé lijkt onlogisch: waarom het diep niet meteen rechtstreeks naar Foxham gegraven, zouden wij zeggen. Er was echter een goede reden om een kleine omweg te maken: de St. Tonniskamp was een pleistocene zandkop waar men liever omheen groef dan dat men hem *doorgroef*. Overigens zullen we zien dat de gravers slechts enkele decennia later niet meer terugdeinsden voor het extra-graafwerk dat het maken van een meer gericht tracé vergde.



Het in 1635 aangelegde kanaal tussen Foxham en Waterhuizen was in totaal 5100 meter lang. 500 meter daarvan bestond al: dat was een deel van de Westerbroekster Schuutsloot. In totaal moest er dus 4600 meter nieuw gegraven worden. Daarvan is alleen het met een rood lijntje gemarkeerde, 1150 meter lange stuk tussen de Schuutsloot en het Herendiep op kosten van de Stad aangelegd. De rest is door de ingezetenen van belanghebbende kerspelen gegraven.

Voor zover ik heb kunnen nagaan is het werk volgens plan gerealiseerd. Terwijl de gravers al bezig waren, moesten er overigens nog wel allerlei details geregeld worden, zoals het leggen van een til bij Foxham om de verbinding tussen de Woldweg en de Vrouwenlaan te herstellen die door het graven van het nieuwe diep werd verbroken, het maken van een aansluiting tussen de dijk langs het nieuwe Westerbroeksterdiep en de 'Olde dijk' – nu Woortmanslaan – bij het 'Hosenhuis' waardoor enkele tientallen hectaren land zouden worden ingepolderd (met daarbij de vraag of voor de ontwatering van deze nieuwe polder misschien een watermolen zou moeten worden geplaatst die het water op het nieuwe diep uitsloeg of dat er een uitgang in noordelijke richting via het Scharmerzijlvest moest komen), het creëren van een insteekhaventje ten behoeve van de Westerbroeksters, die anders hun schuiten in het nieuwe kanaal zouden moeten parkeren en op die manier de doorgang zouden belemmeren en, tenslotte, het opstellen van regels voor het verkeer in het nieuwe kanaal.¹⁸⁴ In het bijzonder moest worden voorkomen dat de doorvaart in het smalle diep door stilliggende schuiten werd gestremd.

Uit het feit dat het stadsbestuur in januari 1636 toestemming gaf voor het openen van een tapperij bij Waterhuizen,¹⁸⁵ mogen we afleiden dat voor het komende seizoen vele passanten verwacht werden. Het smalle weggetje langs het kanaal was echter nog niet geschikt voor het landverkeer. Van de uitbouw van de naast het diep gelegen dijk tot voetpad en zelfs wagenweg kwam het voorlopig ook niet, ook al werden daarvoor in 1636 wel voorbereidingen getroffen. Ook werd in de Raadzaal alweer gesproken over verbreding

¹⁸⁴ Stadsresolutie 19 en 24 september, 2 november 1635 (T1605-314.6). Over de planning en uitvoering van dit project is zoveel archiefmateriaal bewaard gebleven dat een gedetailleerde reconstructie mogelijk is.
¹⁸⁵ Stadsresolutie 9 januari 1636 (T1605-314.7).

van het vaarwater zelf: de belangstelling voor het nieuwe kanaal was blijkbaar zodanig dat de turfschuiten vast kwamen te zitten.¹⁸⁶



Het *Hosenhuis* op de hoek van de Woortmanslaan en het Winschoterdiep (voorgond) is nu een gelegenheid waar *swingers* zich aan hun liefhebberij kunnen overgeven.

Een opmerkelijk detail dat er in dit verband weinig toe doet maar dat ik toch niet onvermeld wil laten, is dat Burgemeesters en Raad vanaf de zomer van het jaar 1636 jaarlijks aan de ingezetenen van Westerbroek toestemming verleenden om in de hooitijd aan de beide einden van het nieuwe Westerbroeksterdiep een dam in het kanaal te leggen, zodat ze het gemakkelijker konden oversteken. Daarvoor kregen ze van de stadsbouwmeester de beschikking over 50 planken. De dammen moesten na de *hoijeltijt* weer worden weggehaald en de planken bij de bouwmeester ingeleverd.¹⁸⁷ Blijkbaar waren de Westerbroeksters niet tevreden met de demontabele tillen die burgemeester Huninga had bedacht. Die had de belanghebbende landgebruikers tegemoet willen komen door bruggehoofden te laten maken waarop in de hooitijd brede planken gelegd konden worden.¹⁸⁸ Dit verhaal maakt duidelijk dat in de hooitijd het hooi vóór de turf ging.

In 1636 heeft men zich vooral bezig gehouden met het verbeteren van de pas gelegde dijk langs het Westerbroeksterdiep en de bedijking van het Schuitendiep tussen Waterhuizen en de plek waar zich nu de ingang van Afvalverwerking '*de Stainkoeln*' bevindt (de Oude Roodehaansterweg). De oorspronkelijke rivierkronkels waren bij de aanleg van het Schuitendiep omstreeks 1400 weliswaar afgesneden en de afsnijdingskanaaltjes zullen toen ook wel voorzien zijn van kaden, maar echte dijken waren er niet gelegd. Dat betekende dat het winterwater gewoon over de kaden heenging en dat de aangrenzende landerijen een groot deel van het jaar onder water stonden. Het spreekt voor zich dat in de wintertijd ook het vaarwater zelf niet gebruikt kon worden, althans niet door getrokken schuiten. De turfvaart was dan ook altijd seizoenswerk geweest. Maar nu was men van plan de voor het verkeer tussen de Stad, de nieuwe veenkolonies en het Oldambt bestemde vaar- en landwegen zo te maken, dat ze het hele jaar door gebruikt konden worden, of, als dat niet kon, ervoor te zorgen dat de periode van onbruikbaarheid zo kort mogelijk zou zijn.

De bodem in deze buurt was zo slap dat hij zelfs in de zomer nauwelijks te begaan, laat staan te berijden was. Ook in de negentiende eeuw was dat nog zo. In hun *Natuurlijke historie der*

¹⁸⁶ Stadsresolutie 31 mei en 17 september 1636 (ib.).

¹⁸⁷ Stadsresolutie 17 juni 1636 (T1605-314.7, 90).

¹⁸⁸ Stadsresolutie 26 augustus 1635 (T1605-314. 6, 515).

provincie Groningen maakten Westerhoff en Acker Stratingh er speciaal melding van. Volgens hen was de grond er *‘zoo los, ligt en voos, dat zij de gedane voetstappen inzwelgt, en bij het berijden met paard en wagen of op het gestamp der voeten beeft en opspringt, zoodat men het op eenigen afstand niet alleen aan de beweging van het water in de slooten zien, maar ook duidelijk voelen en merken kan’*. Bij Waterhuizen waren er landerijen die, *‘met het water rijzende en dalende’*, als het ware daarop dreven en daarom *bronlanden* werden genoemd.¹⁸⁹

Het spreekt voor zich dat het moeilijk was om in zo’n omgeving stevige dijken te leggen. De voor de verzwaring en ophoging van de dijken en verbreding van de wegen benodigde specie moest van elders worden aangevoerd. Tegenwoordig ligt er in de buurt wel zand aan de oppervlakte – in het bijzonder in Westerbroek – maar dat was in de zeventiende eeuw nog bedekt met een laag moerassig veen. Voor het aanvoeren van zand werd daarom voorgesteld dat de Groninger schuitenschuivers 70 schuiten zouden inzetten, en dat ook een beroep zou worden gedaan op alle andere turfschippers en snikkevaarders die gebruik maakten van het Westerbroeksterdiep en het trekpad. Wanneer ze allemaal twee schepen vol aarde aanvoerden vanuit de stad of van St. Antoniskamp – de zandige hoogte ter plaatse van het huidige Foxhol, waar Borgweg, Vrouwenlaan en Woldweg bij elkaar kwamen – kon het werk nog in de herfst van 1636 worden voltooid.¹⁹⁰

Door het leggen van nieuwe dijken langs de gekanaliseerde panden waren in 1636 en ook al eerder flinke stukken land ingepolderd, zowel ten zuiden als ten noorden van het Schuitendiep. Waarschijnlijk gaat het om de gebieden die op het bijgaande kaartje groen zijn gemarkeerd: een afgesneden lus in het Helperoosterhamrik ten oosten van Essen (waarin de Molensloot de hoofdwaterring is), lussen bij Uilkenham en de (Nieuwe) Roodehaan en een ‘overhoek’, die ingesloten werd door de Oude of Woortmansdijk, de oude Hunzebedding en een afsnijdingskanaal. Het gebied bij Uilkenham, dat aan de noordoostzijde werd begrensd door een vroeg afsnijdingskanaal, aan de noordwestzijde door de oude Hunzebedding en aan de zuidzijde door het omstreeks 1400 gegraven Schuitendiep, was waarschijnlijk al eerder ingepolderd. De lengte van de nieuwe dijken was maar een derde of een kwart van de oude. Om de onderhoudslasten vast te stellen besloot het stadsbestuur in februari 1637 alle dijken tussen de Stad en Kolham en ook het oppervlak van de ingedijkte landen op te meten, zodat het onderhoud van de nieuwe dijken eerlijk over de oude en nieuwe landerijen kon worden *gestoeld* (‘omgeslagen’).¹⁹¹

¹⁸⁹ R. Westerhoff en G. Acker Stratingh, *Natuurlijke historie der provincie Groningen, 1^e deel, hoofdzakelijk bevattende eene geologische en natuurkundige beschouwing van den bodem* (Groningen 1839) 262.

¹⁹⁰ Stadsresolutie 9 november 1636 (ib.).

¹⁹¹ Stadsresolutie 18 februari 1637 (ib.).



In de jaren 1636-1637 zijn de dijken langs de Hunze verbeterd en in één moeite door grote stukken land ingepolderd. Deze stukken zijn aangegeven met een groene kleur. De natuurlijke bedding van de Hunze en oudere afslidingen zijn aangegeven met een transparante blauwe lijn.¹⁹² De oranje lijnen zijn wegen op dijken. De omgeving van de stad Groningen is op dit kaartje niet uitgewerkt. Anders gezegd: in de jaren 1636-1637 zag de situatie er daar anders uit dan het kaartje weergeeft.

- 1 Het omstreeks 1400 gegraven Schuitendiep
- 2 Olgerweg
- 3 Oude Roodehaan
- 4 Uilkenham
- 5 'Siabbe Brunnenshuis'
- 6 'Hosenhuis'
- 7 Oude of Woortmansdijk
- 8 Oude Hunze
- 9 Westerbroeksterdiep van 1635

De oude rivierdijk van het kerspel Engelbert, tussen de Olger en het 'Hosenhuis' (nrs. 2 en 6), is de legendarische 'Ommerke'. Het 'Hosenhuis' stond op het westelijke uiteinde van de Oudedijk (nu Woortmansdijk), waarmee een oude lus van de Hunze was afgesneden en het kerspel Engelbert een groot stuk kleiland op de Hunze had gewonnen. De Oudedijk en de Ommerke behoren wellicht tot de vroegste kolonisatieperiode van Engelbert. Op de plaats van het in een stadsresolutie genoemde 'Siabbe Brunnenshuis' staat nu de 'Hunzeheerd', de boerderij tegenover de plek vanwaar omstreeks 1400 het Hunzewater via het nieuw gegraven Schuitendiep in de richting van de Stad werd afgeleid.

¹⁹² De weergave is tentatief. Het lag niet in mijn bedoeling om een zo precies mogelijke reconstructie van de oude loop van de Hunze te geven.



Restant van een Hunze-kronkel tussen de Woortmanslaan en Waterhuizen. Het land ter rechterzijde van de bedding is in de jaren 1636-1637 ingepolderd.

In 1639 werd in de Raadzaal weer gesproken over het verbreden van het Westerbroeksterdiep (*'tot bevordering der neeringe ende beter gerijff van de ingesetenen der beiden Olden Ampten ende andere verder afgelegene'*) en het – eindelijk – afmaken van de weg langs het kanaal. Maar verder dan het besluit tot het verrichten van wat noodzakelijke reparaties kwam men dat jaar niet.¹⁹³ Dat het vervolgens nog tot 1651 heeft geduurd alvorens de verdere uitbouw van de natte en droge infrastructuur kon worden aangepakt, heeft ongetwijfeld te maken met de ruzies die in de jaren dertig en veertig van de zeventiende eeuw tussen de Stad, de Ommelanden en het Oldambt alle aandacht (en geld!) opeisten. Niet iedereen zal blij geweest zijn met de uitspraken die de Staten-Generaal in 1649 en 1650 deden, maar deze hadden wel het voordeel dat ze duidelijkheid schiepen en een zekere rust brachten.¹⁹⁴

Dat verdere verbetering dringend noodzakelijk was had alles te maken met de *booming business* in de stadsvenen en de wel erg bescheiden afmetingen van het in 1635 gegraven Westerbroeksterdiep. Het kanaaltje was – we zagen het al – maar 16 voet breed (ruim 4,5 meter), hetgeen betekende dat gewone turfschuiten – met een door het stadsbestuur zelf goedgekeurde breedte van 2,5 m – elkaar daarin niet konden passeren.¹⁹⁵ En ook van een wagenweg langs het kanaal was nog altijd niets terecht gekomen. Er lag nog altijd niet meer dan een *'voetpad'*.

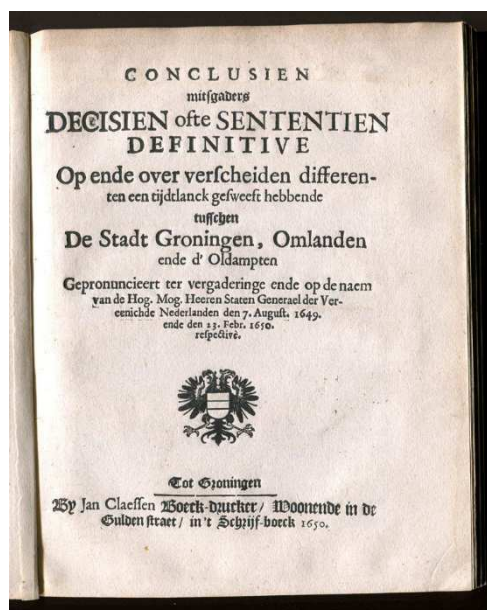
Op 9 augustus 1651 besloten Burgemeesters en Raad daarom het diep van Foxham door de Sint Antoniskamp naar Waterhuizen te laten opschonen en verbreden. Aan de noord-oostzijde moest nu echt een openbare weg komen en aan de andere kant een *nootweg*, een eenvoudige landweg ten behoeve van de landgebruikers dus. Burgemeester Eissinge, de

¹⁹³ Stadsresolutie 23 maart 1639 en 24 augustus 1639 (ib.).

¹⁹⁴ *Conclusien mitsgaders decisien ofte sententien definitive op ende over verscheiden differenten, een tijdtlanck gesweeft hebbende tusschen de stad Groningen, Omlanden ende d'Oldampten, gepronuncieert ter vergaderinge ende op de naem van de Hog. Mog. Heeren Staten Generael der Vereenichde Nederlanden, den 7. august. 1649 ende den 23. febr. 1650 respective* (Groningen 1650).

¹⁹⁵ Om gesjoemel met verschillende maten te voorkomen had het stadsbestuur bij resolutie van 20 februari 1644 standaardmaten vastgesteld voor nieuwe turfschepen die naar 'het Groninger veen' zouden varen. Er waren twee toegelaten typen: een van 9,4 bij 2,46 meter, en een van 9 bij 2,51 meter. Beide modellen zouden dezelfde inhoud hebben: 5,5 'kwart schuit' of 11 'voeren' (T1605-314.8).

raadsheren Iddekinge, Lubbers en Tjaerda, rentmeester Johan de Mepsche en ambtman dr. Johan Isbrants kregen opdracht om het werk te doen uitvoeren.¹⁹⁶



De eerste gedrukte versie van de uitspraken van de Staten-Generaal in de geschillen tussen de stad Groningen, de Ommelanden en de Oldambten, 1649 en 1650, uitgegeven te Groningen (1650).

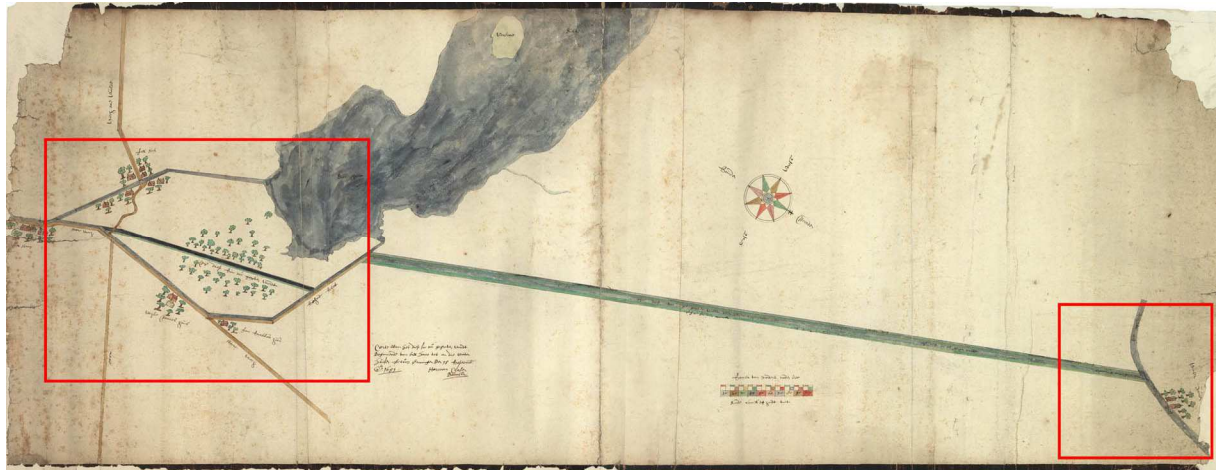
T1605-623.1

Maar toen de Raad op 28 augustus 1651 nog eens poolshoogte ging nemen bij Foxham en elders, vonden de heren dat het toch beter anders kon. Daags daarna viel in de Raadzaal het besluit om af te zien van het verbreden van het in 1635 gegraven Westerbroeksterdiep, maar over te gaan tot het graven van een geheel nieuw kanaal aan de noordzijde van het oude dat nu, ter ere van de inmiddels overleden geestelijke vader ervan, 'Huningadiiep' werd genoemd. Dat diep zou overigens wel blijven bestaan, maar dan als '*scheijdesloot*' ter afsluiting van de ten zuiden ervan gelegen hooilanden.¹⁹⁷ Ook het daarlangs gelegen trek- of voetpad – dat ooit een wagenweg had moeten worden – kreeg een andere bestemming: het zou de landgebruikers als *nootweg* gaan dienen. In totaal zou het geheel acht roeden of ruim 32,5 meter breed worden: de zojuist genoemde *nootweg* ter breedte van twee roeden (ruim acht meter), het Nieuwe Westerbroeksterdiep dat 'zo lijnrecht als doenlijk' zou moeten worden gegraven, zou drie roeden (ruim twaalf meter) breed worden, net als de nieuwe '*heerwech*', die ten noorden van het kanaal zou worden aangelegd. Bouwmeester Herman Clasen kreeg de opdracht om het project op een kaart uit te tekenen. Deze plattegrond is bewaard gebleven,¹⁹⁸ maar levert vanwege de aard van het afgebeelde object (een vijf kilometer lang kanaal) geen fraaie illustratie op. Hij bevat echter wel enkele aardige details die de aandacht verdienen.

¹⁹⁶ Stadsresolutie 9 augustus 1651 (T1605-314.10).

¹⁹⁷ Westerbroekstermadepolder.

¹⁹⁸ T1536-1002.



T1536-1002: 'Kaart van het Winschoterdiep. De kaart is getekend over twee aan elkaar geplakte bladen. Aan de boven- en onderrand is een zwarte rand, die aan beide zijanten ontbreekt. Beide zijanten zijn afgescheurd. Huisjes zijn in opstand getekend. Zuidwesten boven. Met kompasroos en schaalstok. Harman Clasen, bouwmeester. 100 roeden van 14 holdtvoet = 9,7 cm. 50,5 x 129,5 cm.'

De oriëntatie is ongewoon: het noorden is rechtsonder.

De rode kaders geven de locatie van de hierna volgende uitsneden aan.

Rechts van het linker rode kader staat: *Carte van het diep soo nu gegraven wordt, beginnende van Foxham tot an die Waterhuisen. Actum Groningen den 15 septembris anno 1651.*

De lengte van het rechte tracé tussen de Westerbroekster Schuitsloot (links) en Waterhuisen (rechts) bedraagt 858 roeden of 35.351 meter. Dat komt nauwkeurig overeen met opmeting met behulp van Google Earth.



Uitsnede uit de plattegrond die stadsbouwmeester Herman Clasen maakte van het Nieuwe Westebroeksterdiep (15 september 1651).

De 'donkere wolk' rechtsboven is het Boelemeer of Foxholstermeer. Tussen het Foxholstermeer en Foxham (waarvan uiterst links nog net een huisje is te zien) liggen Foxhol en het 'Herendiep', waarvan de aanleg in 1612 is begonnen.

Vanaf Foxham loopt een 'Heere wech' met een tweetal knikken naar rechtsonder: dat is de Westebroekster Borgweg. Het kanaal dat tot aan 'Jan Siabbes huis' daarlangs loopt en dan een knik maakt naar de 'Schut sloot', is het kanaal dat in 1635 is gegraven vanuit het Herendiep te Foxham en dat om de St. Antoniskamp heen naar de Westebroekster Schuitsloot en dan verder naar Waterhuizen loopt.

Van linksonder loopt de Vrouwenlaan in de richting van Foxhol. Even ten oosten van de plek waar de Vrouwenlaan op de Borgweg uitkomt, takt een kronkelende weg af die via een brug in Foxhol over het Herendiep naar de Woldweg leidt. Deze loopt verder zuidwaarts in de richting van Kropswolde en Wolfsbarge.

Prominent in het midden en wat donkerder gekleurd is het Nieuwe Westebroeksterdiep ('nije diep soe nu geraven [sic] wordt') dat volgens het besluit van 29 augustus 1651 dwars door de St. Antoniskamp werd gegraven. Dit gebied is hier met boompjes aangegeven.

De groene band langs het nieuwe diep geeft de nieuwe weg aan.



Een ander detail van de plattegrond van het Nieuwe Westerbroeksterdiep die in 1651 door Herman Clasen is gemaakt. We zien hier de aansluiting van het nieuwe kanaal op de bedding van de Hunze (*Schuitendiep*) bij Waterhuizen.

De combinatie van twee blauwe en twee groene banden op de linkerhelft van de afbeelding maakt duidelijk wat men in 1651 heeft gedaan. In de bovenste blauwe band staat '*Huiniga diep*'. Daarmee wordt het ruim 4,5 meter brede Westerbroeksterdiep bedoeld dat in 1635 volgens het plan van burgemeester Johan Huninga is gegraven en dat nu gedegradeerd werd tot '*scheidsloot*'. In de groene band daaronder staat '*Nije Dijk*'. Het gaat hier om de oude dijk die in eerste aanleg slechts 1,75 meter breed was geweest en waarover men – na verbreding – een wagenweg had willen aanleggen. Daarvan is echter – voor zover bekend – niets terecht gekomen. Volgens het plan van 1651 moest deze dijk worden verbreed tot 2 roeden (ruim 8 meter) en zou hij als *nootweg* (landbouwweg) dienst gaan doen. In de blauwe band daaronder staat: '*Nije diep so nu graven wort*'. Dit is het drie roeden (ruim 13,5 meter) brede Nieuwe Westerbroeksterdiep, waarvan het oostelijke uiteinde bij Foxham dwars door de St. Antoniskamp is gegraven. De onderste groene band is de nieuwe dijk, die even breed moest worden als het kanaal (ruim 13,5 meter). Op een andere plek op de kaart staat in deze band: '*Nije wech soo gemaect sal werden*'.



Waar Hunze (rechts) en
Westerbroeksterdiep (links)
samenkomen

Het werk is in 1651 en de daarop volgende jaren onder regie van de stadsbouwmeester uitgevoerd.¹⁹⁹ Het volgende jaar kwam het stuk van Martenshoek tot Zuidbroek aan de beurt, waarbij alle snikkevaarders en plaatselijke belanghebbenden werden ingeschakeld. De Stad zou voor het afdammen en uithozen van de te verbreden panden zorgen en de werkers van bier voorzien.²⁰⁰

Het is duidelijk dat de verbetering van de vaarweg de hoogste prioriteit heeft gehad en dat de aanleg van een goede wagenweg op het tweede plan kwam.²⁰¹ Alleen zo is het request van de Oldambtsters te verklaren dat op 4 april 1653 door Burgemeesters en Raad werd besproken. Ze vroegen daarbij om de aanleg van een trekweg vanaf de Stad langs het nieuwe Westerbroeksterdiep tot aan Winschoten. Ze wezen erop dat zo'n weg in het belang zou zijn van de Stad en ook van henzelf en dat ze om die reden bereid waren om ook zelf de helpende hand te bieden.²⁰² De heren besloten met de indieners van het verzoek in overleg te treden. Over deze besprekingen is niets naders bekend, maar duidelijk is wel dat ze tot een positief resultaat hebben geleid, want de werkzaamheden zijn in de loop van 1653 uitgevoerd.²⁰³ Er werd een drietal tollën geplaatst – bij de Roodehaan, de Foxhamsterbrug en bij de verlaten in Zuidbroek – en in 1654 kwam er een reglement voor de ambtenaren die toezicht moesten houden op de trekschepen en het trekpad.²⁰⁴

¹⁹⁹ Zie voor het jaar 1651 T1605-332r57 fol. 438v-439, en de bijlagen (T1605-332br25). Onder T1605-1401 bevindt zich een tweetal bestekken die betrekking hebben op onderdelen van het werk. Het eerste betreft het opschonen van een klein stuk 'Oldt-diep' dat te identificeren is als het gedeelte van de Schuitsloot tussen Foxholsterbosch en het diep door de St. Antoniskamp. De aannemer moest o.a. het water ontdoen van de 'vluijs ofte quabbe' (de onbruikbare slappe massa die als 'tarra' aan de vervoerde turf kleefde en veelvuldig in het water terecht kwam) en het diep tot op 8 holtvoeten uitdiepen. Dit werk is op 16 september 1651 aanbesteed. Het tweede stuk betreft het verwijderen en uitbaggeren van het diep bij Waterhuizen, op de plek waar het nieuwe Westerbroeksterdiep en het oude Schuitendiep op elkaar aansloten. Dit werk is op 4 mei 1652 aanbesteed. Deze stukken zijn in feite afgedwaalde bijlagen bij de stadsrekening over 1652 (T1605-332r58, fol. 353).

²⁰⁰ Stadsresolutie 15 juni 1652 (T1605-314.11, 71-75).

²⁰¹ Vgl. Auke van der Woud, *Het lege land*, 352.

²⁰² Stadsresolutie 4 april 1653.

²⁰³ De uitgaven voor het *Nije Westerbroecksterdiep* en het trekpad erlangs zijn in de stadsrekeningen over de jaren 1651-1653 verantwoord. De grootste onkosten zijn gemaakt in het jaar 1653 (T1605-322r59, fol. 362v-365v). In die rekening zijn de uitgaven voor de aanleg van het *Nije Treckpadt van Groningen af tot in de Winschoot* ten bedrage van ruim f31.611 gespecificeerd op fol. 366-374.

²⁰⁴ Stadsresolutie 20 augustus 1653 en 14 januari 1654 (T1605-314.11, 256, 307-308).

Deze gang van zaken maakt duidelijk hoe snel de ontwikkelingen in de eerste helft van de zeventiende eeuw zijn gegaan. In 1612 had het stadsbestuur bij wijze van proef een kanaaltje laten graven bij Foxhol en in 1628 kon een veerdienst tussen Groningen en Zuidbroek worden geopend; in 1631 was het kanaal doorgetrokken tot Winschoten en kon ook een veerdienst tussen de Stad en Winschoten van start gaan.²⁰⁵ We hebben gezien dat al kort hierna verbeteringen aan het 'Herendiep' nodig bleken en dat er sindsdien jaar in jaar uit aan het kanaal is gewerkt. Maar eerst de grootschalige *upgrading* van de jaren 1651-1653 heeft de infrastructurele situatie zo ingrijpend veranderd, dat ook het landverkeer van en naar het Oldambt gebruik kon gaan maken van de route langs het Schuitendiep en Herendiep.

²⁰⁵ Bij ordonnantie van 14 juni 1628 wezen Burgemeesters en Raad een zestal 'snicke-vaerders' te Groningen en een evengroot aantal collega's te Zuidbroek aan die het exclusieve recht zouden hebben om het veer tussen Groningen en Zuidbroek te bedienen. Elke snik zou door twee personen bemand worden, zodat er in totaal 6 trekschuiten zouden varen. De ordonnantie voor de veerdienst tussen Groningen en Winschoten, die in totaal met veertien trekschuiten zou worden uitgevoerd, dateert van 24 december 1631. Voor de bemanning van deze snikken werden, ter aanvulling op de twaalf voor het veer van Zuidbroek aangewezen personen, in deze ordonnantie nog eens zestien anderen aangewezen (De Bruyn a.w. nrs. 355 en 410; stadsarchief T1605-626.1).



De kerk van Harkstede op een kaartje van de landerijen van het Peper- of Sint Geertruidsgasthuis (c. 1650).

T1357-28b

Voetpad naar de kerk van Harkstede

Het is de halverwege de zeventiende eeuw tot stand gebrachte trek- en wagenweg die de heren van het Provinciale Jachtgericht voor ogen hadden toen ze op 4 januari 1757, dus ruim een eeuw later, aan de Hoge Justitiekamer lieten weten dat de Hinkemahornsterweg sterk aan betekenis had ingeboet. De nieuwe weg langs het latere Winschoterdiep was niet alleen voor het verkeer tussen de Stad, de nieuwe nederzettingen in het veen en het Oldambt van het grootste belang, ook voor de Duurswolder dorpen ten oosten van Scharmer was de wagenweg langs het Winschoterdiep veel gunstiger dan de oude routes langs de Hinkemahorn of die over de Olger en Engelbert. De afstand tussen Foxham en de hoofdweg tussen Scharmer en Kolham bedraagt maar 1,5 km en vormt de schakel tussen de nieuwe wagenweg en de oude route die de zandrug volgt waarop respectievelijk Kolham, Slochteren, Schildwolde, Hellum en Siddeburen gelegen zijn. Het zal duidelijk zijn dat de ingezetenen van deze dorpen zich sinds het midden van de zeventiende eeuw steeds minder geroepen voelden om met spaden en kruiwagens uit te rukken om gaten in de Hinkemahornsterweg op te vullen en de brug over de Borgsloot bij Ruischerbrug te repareren. Zo kwam het dat de 'Jachtrechters' in hun brief konden constateren dat het onderhoud van de weg in hun tijd werd verzorgd door een paar dorpen waarvan de ingezetenen zelf belang bij de weg hadden. We moeten dan denken aan Grote en Kleine Harkstede en, misschien, een stukje van Scharmer. En zo kon het ook gebeuren dat de Hinkemahornsterweg – ooit de enige wagenweg tussen het Oldambt en Duurswold en de Stad en tegenwoordig weer bekend als 'Hoofdweg' – in 1744 kon worden aangeduid als het '*voetpad na de kerk van de Harkstede sigh opstreckende*'.²⁰⁶

De jaren 1867-1869 brachten belangrijke verbeteringen in de verbinding tussen Groningen en Fivelgo. Na jaren van overleg en gedoe over de kosten besloten de gemeenteraden van Slochteren en Noorddijk om van de tot een 'pad' vervallen Hinkemahornsterweg een 'kunstweg' te maken. Bedoeld werd dat men de weg van een grindlaag zou voorzien, zodat

²⁰⁶ T136-2314 (10 oktober 1744).

hij ook in het natte seizoen berijdbaar zou worden. In samenhang hiermee werd in 1869 bij Ruischerbrug eindelijk – twee eeuwen na de afbraak van de vorige – ook weer een brug over het Damsterdiep gebouwd.²⁰⁷ Desondanks stond tot ver in de twintigste eeuw aan het noordelijke uiteinde van de Herenlaan te Scharmer een wegwijzer die weggebruikers uit de richting Kolham voor de bestemming Groningen naar de Herenlaan verwees. Die route was misschien beter – en voor hen in elk geval een beetje korter – dan de Hoofdweg over de Hinkemahorn en Ruischerbrug. Pas in de tweede helft van de vorige eeuw is de hele Hoofdweg in verschillende fasen grondig aangepakt. De veenlaag werd weggegraven, waarna een nieuw zandlichaam, breder en veel hoger dan de oude weg, werd opgebracht. Wie tegenwoordig over de Hoofdweg rijdt kan zich maar moeilijk voorstellen dat hier vroeger een smal en modderig pad heeft gelopen.²⁰⁸

Ofschoon de heren van het Jachtgericht heel goed begrepen dat de ingezetenen van de verder weg gelegen kerspelen van Duurswold geen belang meer hadden bij de Hinkemahornsterweg en de Woldtil en dus ook wel begrip zullen hebben kunnen opbrengen voor hun geringe enthousiasme voor het onderhoud ervan, bleven ze – we zagen dat al – deze weg en brug op gezette tijden inspecteren, constateerden dan dat alle onderhoudsplichtigen nalatig waren geweest en legden vervolgens boeten op. De gedachte dat hier wellicht een herziening van de bestaande regeling op zijn plaats zou zijn is misschien wel bij deze of gene opgekomen, maar de overleg- en beslisstructuren die voor de verwerkelijking van zo’n gedachte nodig zijn bestonden nog niet. Zo bleef men in de meest letterlijke zin doormodderen. Pas in de loop van de negentiende eeuw lukte het de plaatselijke en gewestelijke bestuurders om stap voor stap afscheid te nemen van de tot dusver almachtige ‘oude gewoonten’.

²⁰⁷ T1491-4 en 5; Bos, *Scharmer Harkstede*, 164.

²⁰⁸ Henk Nieborg, ‘De geschiedenis van Harkstede-Scharmer (3). De Hoofdweg door Harkstede en Scharmer, dl. 1. Ruischerbrug, Klein Harkstede, Harkstede’, in: *Vrouger*; orgaan van de Historische Vereniging Scharmer-Harkstede en Omstreken jrg. 2 (1997) nr. 3, 37-41.



Een opmerkelijke wegwijzer bij de driesprong Hoofdweg/Herenlaan in Scharmer op een ansichtkaart uit de eerste helft van de twintigste eeuw.

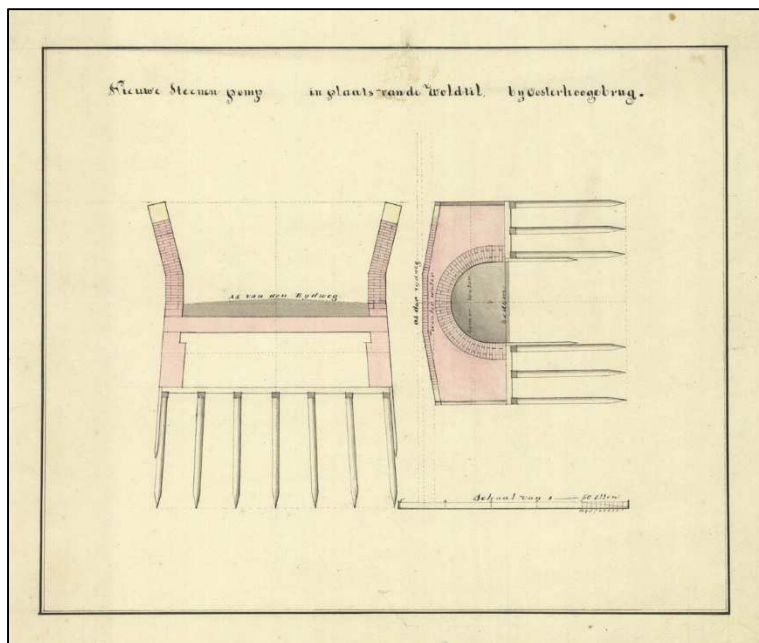
Weggebruikers uit de richting Kolham met bestemming Groningen wordt aangeraden linksaf te slaan, de Herenlaan in!



De afslag Herenlaan te Scharmer anno 2014. De (groene) wegwijzer bij het fietspad aan de rechterkant van de weg wijst naar Engelbert en Westerbroek.

Een 'onderwaterbrug'

Toen ik dit zijpad insloeg was het niet mijn bedoeling om de geschiedenis van de Hinkemahornsterweg tot op heden uit te zoeken. Het ging mij erom te achterhalen wat met de zo goed als verdwenen naam 'Hinkemahorn' wordt bedoeld en wilde in principe met mijn verhaal niet verder gaan dan het begin van de zeventiende eeuw. Die grens wordt gedicteerd door de bronnensituatie: vóór dat jaar zijn ze schaars en kun je als onderzoeker hopen dat je alle relevante bronnen kunt bekijken, daarna zijn er zoveel documenten dat het onmogelijk wordt om ze binnen een redelijke tijd met de nodige zorgvuldigheid te bestuderen. Maar in de praktijk komt het herhaaldelijk voor dat jongere bronnen licht werpen op situaties die tot het verdere verleden behoren. Het gaat niet aan om ook in zulke gevallen strikt de hand te houden aan de scheidslijn van 1600. We hebben hiervan eerder een sprekend voorbeeld gezien: de hierboven besproken indeling van de Hinkemahornsterweg uit 1619. Ook de oorsprong van de bemoeienis van de Hoofdmannenkamer met de belangrijkste elementen in de gewestelijke infrastructuur is niet te begrijpen zonder daarbij jongere bronnen te raadplegen. Hetzelfde geldt voor het verdwijnen van de oude naam 'Hinkemahornsterweg'. Om dat te kunnen verklaren moet je laten zien dat de functie van de weg in de loop van de eeuwen is veranderd en dat het interlokale belang van deze weg tenslotte geheel is vervallen.



'Nieuwe steenen pomp in plaats van de Woldtil bij Oosterhoogebrug'

T1536-2371

Zoals eerder aangekondigd wil ik dit zijpad afsluiten met de bespreking van een tekening die omstreeks 1836 is gemaakt en die ik min of meer bij toeval aantrof in de collectie kaarten en tekeningen van het gemeentearchief van Groningen.²⁰⁹ De behandeling ervan zou passen in een verhaal over de verwarring die in de negentiende eeuw bestond over de onderhoudsplicht met betrekking tot de Woldweg tussen Oosterhoogebrug en Ruischerbrug. Dat verhaal verdient het om verteld te worden, maar dit zijpad is daarvoor geen geschikte plaats. De reden dat ik de tekening hier toch wil noemen is dat ze een aspect van de Hinkemahornsterweg laat zien dat nog niet aan de orde is geweest en dat ook nauwelijks

²⁰⁹ T1536-2371.

een plaats heeft in het beeld dat wij, eenentwintigste-eeuwers, van het landschap in vroeger eeuwen hebben.

Het ongedateerde tekeningenblad betreft volgens het opschrift een *‘Nieuwe steenen pomp in plaats van de Woldtil bij Oosterhoogebrug’*. Het blijkt te behoren bij een op 24 mei 1836 gedateerd bestek dat twee dagen later formeel werd goedgekeurd.²¹⁰ Het feit dat een echt raadsbesluit ontbreekt en dat er zelfs niet eens een volwaardig B&W-besluit is vastgelegd, doet vermoeden dat de vervanging van de houten Woldtil is voorbereid door de stadsbouwmeester en dat ‘de politiek’ er niet naar gekeken heeft.²¹¹ Het gaat hier niet om de Woldtil in Ruischerbrug, maar om de til over de Euvelgunner Waterlossing – het *‘brukje’* uit het schouwrapport van 1738 en 1742.²¹² Eerder hebben we gezien dat het meest westelijke stuk van de Hinkemahornsterweg door de stad Groningen werd onderhouden en dat er in 1650 onduidelijkheid bestond over de vraag wie verantwoordelijk was voor het bruggetje over de waterlossing, dat de grens vormde tussen het door Groningen te onderhouden pand en het ten oosten aangrenzende pand, dat door het Gorecht werd verzorgd. We zagen ook dat de Stad het herstel van het bruggetje toen voor haar rekening nam zonder daarmee te willen erkennen tot het onderhoud verplicht te zijn.²¹³



De locatie van de Woldtil op de huidige stadsplattegrond.

De rode lijn markeert de loop van de Hinkemahornsterweg. Het gedeelte van deze weg tussen de Oosterhoogebrug (links, nu ‘Regattabrug’) en de Woldtil was bij de gemeente Groningen in onderhoud.

Meteen na de goedkeuring van het bestek op 26 mei 1836 schreven B&W van Groningen aan de burgemeester van Noorddijk dat de Raad van Groningen besloten had het houten bruggetje af te breken en te vervangen door een stenen exemplaar, dat de werkzaamheden spoedig zouden beginnen en dat de weg tijdens de werkzaamheden niet door rijtuigen kon worden gebruikt. De burgemeester van Noorddijk werd verzocht om de belanghebbenden hiervan te verwittigen.²¹⁴ De tijdelijke afsluiting van de Hinkemahornsterweg was een ingrijpende maatregel, want de brug over het Damsterdiep bij Ruischerbrug was in de

²¹⁰ T1399-8139.

²¹¹ T1399-765 (26 mei 1836).

²¹² T136-2310.

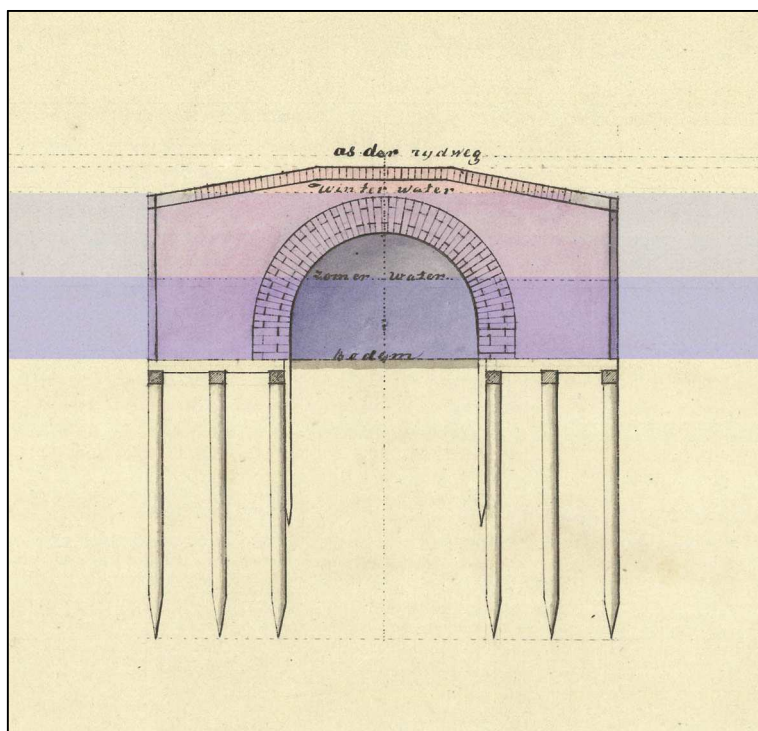
²¹³ Zie hierboven, p. #80.

²¹⁴ T1399-2855 (1836) nr. 446.

oorlogsdagen van 1672 afgebroken en daarna niet weer hersteld. Alle rijtuigen en wagens van en naar de Stad moesten dus via de Olgerweg.

Het tekeningenblad bevat twee afbeeldingen van de nieuwe til: een *en face* en een *en profil*. De profieltekening vertoont een tweetal stippellijntjes dat onze aandacht verdient. Deze lijntjes geven het zomer- en winterpeil aan, maar zijn op een verkleinde reproductie niet te onderscheiden. Om die reden heb ik het bijgaande plaatje bewerkt, zodat zomer- en winterpeil wel zichtbaar zijn.

Als we dit plaatje mogen geloven – en waarom zouden we dat niet doen? – ging het bruggetje 's winters zo goed als in zijn geheel kopje onder. Alleen het middendeel van het muurwerk stak dan nog boven het water uit. Op basis van de opgegeven maten valt uit te rekenen dat de Hinkemahornsterweg 's zomers zo'n 30 cm boven het zomerpeil lag en dat er 's winters ruim een halve meter water stond boven het wegoppervlak.



(Bewerkte) profieltekening van de 'steenen pomp bij Oosterhoogebrug'. Met transparante blauwe vlakken is de hoogte van respectievelijk het zomer- en winterpeil aangegeven. In de winter stonden weg en brug onder water.

Wanneer we ervan uitgaan dat de Hinkemahornsterweg ter plaatse op c. -1,30 NAP heeft gelegen, betekent dit dat in principe alle land met een maaiveldhoogte onder c. -0,80 NAP 's winters onder water kon lopen. Dat dit in het echt niet overal gebeurde kwam door de poldermolens die sinds ongeveer 1600 overal in de provincie waren gebouwd. De capaciteit van deze windmolens was echter niet zo groot en wanneer het niet waaide stonden ze stil. In grote delen van het laagland rondom de Stad was het effect van de molens beperkt: ze konden hooguit de periode bekorten waarin het land blank stond en de waterhoogte enigszins binnen de perken houden.²¹⁵ De grote stap in de bemaling werd pas in de tweede helft van de negentiende eeuw gezet door de bouw van stoomgemalen.

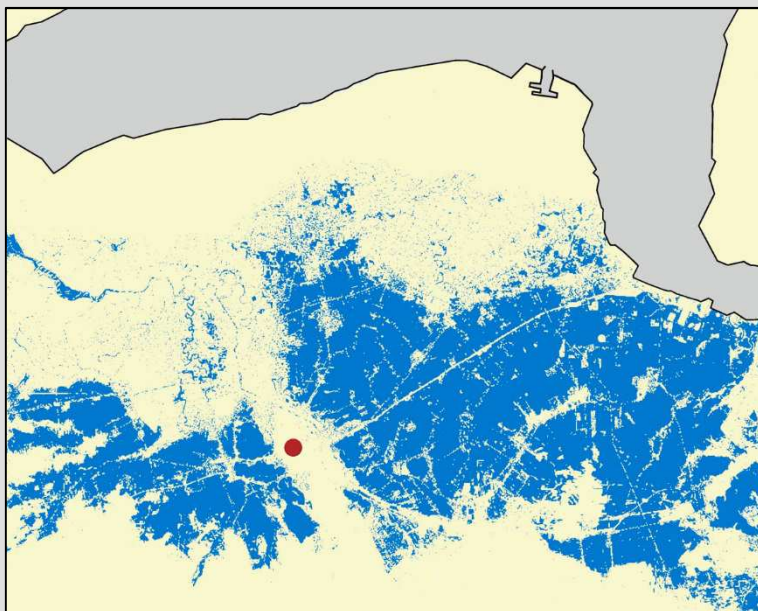
²¹⁵ R. Westerhoff en G. Acker Stratingh, *Natuurlijke historie der provincie Groningen, 1^e deel, hoofdzakelijk bevattende eene geologische en natuurkundige beschouwing van den bodem* (Groningen 1839) 260.

De situatie waarvan de tekening van de *steen pom* in de Hinkemahornsterweg getuigt, doet denken aan het beeld dat H. Dijkema in 1851 van de toestand van de lage landen rond Groningen in de tweede helft van de achttiende eeuw schetste, en waarvan ik een stukje hierbij in het onderstaande kader heb opgenomen.

Uit: H. Dijkema, *Proeve van eene geschiedenis der landhuishouding en beschaving in de provincie Groningen*, 2 dln. (Groningen 1851) 500-502

Aan eene zee gelijk

‘De waterstaat was gedurende dit tijdvak over de geheele Provincie in ‘t algemeen nog zeer gebrekkig. De lagere streken waren in den winter aan eene zee gelijk. Uren gaans ver zwierden schaatsenrijders over de bedolvene velden. Deze groote plassen omringden grootendeels de stad Groningen, en strekten zich tot op verren afstand uit.



Het 'winterwater' volgens H. Dijkema

Oude lieden heugt het nog zeer wel, dat men de schaatsen hier²¹⁶ kon onderbinden en regelreht op Groningen aanrijden, daar alles als ééne zee was. Even zoo was het ook ten zuidwesten van de stad. Van Groningen, langs Hoogkerk, Leegemeeden, Oostwold, Lettelbert, Enumatil, zelfs tot aan Stroobos, was alles water. Zoo ook de lagere streken langs aan de boorden van het Reitdiep, alsmede 't Humsterland, de lage Paddepoel, enz. In Hunsingoo strekte zich de waterspiegel uit vanaf Zuidwolde over Bedum, Onderdendam en Stitswerd, tot Rottum. Van daar westwaarts over Tinallinge; verder de gansche oppervlakte der zoogenaamde Meedenlanden innemende, tot nabij Groningen. De lage landen van Noorddijk, Garmerwolde, St. Annen, Thesinge, tot nabij Stedum, verder voorbij Ten Post en Wittewierum, waren vereenigd met de lage landen van de Schild-, Hoekster- en Proostmeren, en strekten zich met de lagere landen van 't Klei-Oldambt en de omliggende van 't Fivelingoo, tot een onafzienbare waterplas uit. Enkele kleinere streken van 't Wold-Oldambt uitgezonderd, zoo als b.v. de Beerta, Oostwolde, sommige streken van de

²¹⁶ In Woltersum.

Hamriken, benevens de omstreken van Bellingwolde, waren de overige landstreken der Provincie boven 't winterpeil verheven. [...]

Deze toestand der zijlvesten liet nog veel te wenschen over en is thans nog niet overal in staat, om 't water spoedig genoeg te kunnen lossen. Echter was de voornaamste reden daarin gelegen, dat er nog geene watermolens waren gebouwd, in staat, om de landen gedurende den winter boven te houden. Er waren, wel is waar, reeds watermolens in gebruik, maar dat waren slechts kleine molentjes en tjaskes, alleen bestemd om in 't voorjaar het droogleggen der landen te bespoedigen, en overvloedig zomerwater uit te malen, van welke ieder boer doorgaans zelf een bezat. De grootere watermolens werden eerst op 't einde van dit tijdvak en meerendeels nog later gebouwd. Zij werden door vereenigingen van een aantal landbouwers, voor een algemeenen polder gebouwd, deze bedijkten op gemeene kosten der deelgenooten den polder tevens en deden de waterlossingen graven.'

Dat de hoge waterstand 's winters een verlamdende uitwerking had op de samenleving hoeft wel geen betoog. Landverkeer was in de lage landen alleen mogelijk over de trekwegen die in de zeventiende eeuw waren aangelegd en die ternauwernood boven de eindeloze watervlakte uitkwamen. Door het winterwater op de Hinkemahornsterweg waren Ruischerbrug en Harkstede zo goed als van de buitenwereld afgesneden. Dit klinkt door in het adres dat enkele ingezetenen van de gemeenten Noorddijk en Slochteren (lees: inwoners van Noorddijk, Middelbert, Harkstede en Scharmer) in 1837 tot de koning hadden gericht en waarin ze verzochten om de bouw van een klapbrug over het Damsterdiep 'bij het gehucht Ruischerbrug'. Er was in de voorgaande jaren al eens wat in die richting ondernomen, maar dat had tot niets geleid. Ook de koning wees het verzoek af. Hij vond de brug hooguit van plaatselijk belang en gaf het advies om eerst bij de betrokken gemeenten en vervolgens bij de provincie aan te kloppen.²¹⁷

In hun verzoek aan de koning hadden de belanghebbenden erop gewezen dat er vroeger een brug over de 'Fivel' gelegen had, dat die in 1672 ten tijde van de inval van de Munsterse troepen was afgebroken, maar daarna niet weer opgebouwd. Onder de argumenten die de requestanten naar voren brachten was er ook een van economische aard. Naar zij meenden hadden de ingezetenen van de dorpen in de buurt vroeger niet al te zeer op herstel van de brug aangedrongen omdat de landerijen ten zuiden van het Damsterdiep een groot deel van het jaar blank stonden en toch niets anders opleverden dan wat hooi. Maar sinds er watermolens waren viel het land vroeger in het jaar droog en kon er op de laaggelegen landerijen akkerbouw bedreven worden.²¹⁸ In de herfst en winter viel er op de markt in Groningen een goede prijs te maken voor stroo en ook de landbouwers van Noorddijk en Harkstede zouden daarvan graag willen profiteren. Door het ontbreken van een brug bij Ruischerbrug was 'de voortreffelijke puinweg langs de noordzijde des dieps' voor hen onbereikbaar en doordat de '*Henkemahornsterweg of Woldweg*' in herfst en winter niet berijdbaar was konden ze ook geen gebruik maken van de Oosterhoogebrug. Het gevolg was

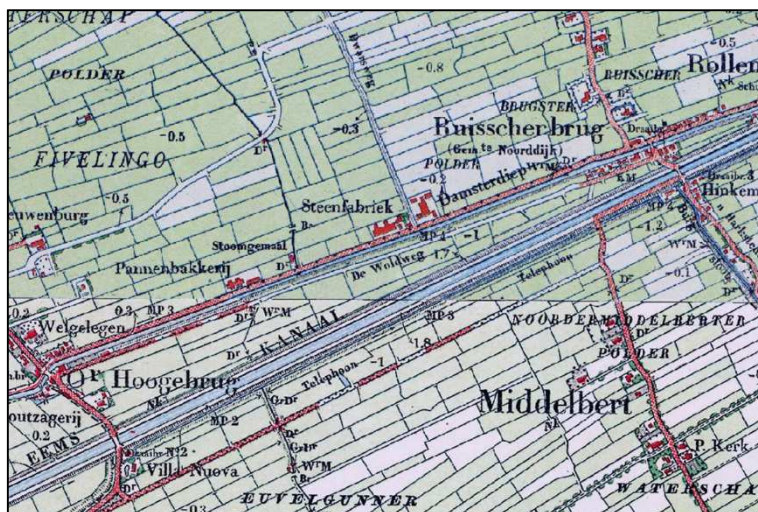
²¹⁷ T1491-57 (31 augustus 1838).

²¹⁸ Als we het boekje van Hs. Kremer (voor de tweede druk omgewerkt en uitgebreid door N. Westendorp) mogen geloven hielden de watermolens onder Middelbert het land zelfs de hele winter droog (Hs. Kremer, *Beknopte aardrijks- en geschiedkundige beschrijving der Provincie Groningen* (Groningen 1839)² 120.

dat ze hun producten niet naar Groningen konden vervoeren en verstoken bleven van de inkomsten uit de verkoop ervan.

Hoe het kwam dat de Hinkemahornsterweg niet bruikbaar was, wordt in het adres niet vermeld, maar dat was ook niet nodig: iedereen wist dat er in de winter meer dan een halve meter water stond en zo was het ook altijd geweest. Het 'winterwater' was een zo vertrouwd natuurverschijnsel dat de tijdgenoten er geen (schriftelijke) woorden aan vuil maakten en hedendaagse onderzoekers er in de archieven nauwelijks sporen van terugvinden. Een zo duidelijk spoor als de tekening van de *steenpompe* in de Hinkemahornsterweg is daarom te opmerkelijk dan dat ik het onbesproken kon laten. Het maakt ons er ook van bewust dat wegen als de Hinkemahornsterweg, Olgerweg en ook de Stadsweg tussen de Borg en Oosterdijkshorn eeuwenlang in de winter onder water hebben gestaan en dat aan deze toestand pas v r in de negentiende eeuw een einde is gekomen.

Het zal duidelijk zijn dat de ingezetenen van Ruisscherbrug in de negentiende eeuw niet berustten in hun isolement en hun achterblijven bij de ontwikkelingen die ze elders zagen. Uiteindelijk lukte het de gemeente Noorddijk in 1868 om de financiering rond te krijgen voor de bouw van een draaibrug op de plaats waar de oude Ruisscherbrug had gelegen. Daarmee was de situatie hersteld zoals die vermoedelijk vlak na het graven van het Damsterdiep in 1424 was ontstaan. De Hinkemahornsterweg – of Woldweg zoals de weg toen heette – had zijn functie als doorgaande weg toen zo goed als geheel verloren.



In de loop van de negentiende eeuw is de naam Hinkemahornsterweg in onbruik geraakt. In plaats daarvan noemde men hem 'Woldweg'.

Omstreeks 1900 was de Woldweg niet meer dan een buurtweg. Alleen het westelijke en oostelijke eind ervan waren verhard; het middendeel was nog altijd de kleiweg die hij in de Middeleeuwen was.

Tot slot

Zoals eerder opgemerkt is er in de negentiende eeuw veel te doen geweest over de vraag wie verantwoordelijkheid droeg voor het onderhoud van de infrastructuur. Vooral in de voormalige stadsjurisdicties lag de zaak gecompliceerd. Het is de moeite waard om daaraan meer aandacht te schenken, maar dat past niet binnen het kader van dit verhaal over de Hinkemahornsterweg. Dat hangt niet alleen samen met de omvang die een dergelijk exposé noodzakelijkerwijs moet beslaan, maar ook met de thematiek: de Hinkemahornsterweg kan in zo'n verhaal niet los gezien worden van de Stadsweg tussen Oosterhoogebrug en de Borgsloot-boven-de-Rollen. Dit onderwerp verdient dus een aparte behandeling.

Aan het eind van dit 'zijpad' kunnen we vaststellen dat het gelukt is een antwoord te krijgen op de vragen waarmee ik begon: 'Wat is de Hinkemahornsterweg, wat was zijn functie en hoe komt het dat hij op moderne kaarten niet te vinden is?' We hebben gezien dat de Hinkemahornsterweg de eerste en lange tijd de enige landweg was die Groningen verbond met Duurswold en het Oldambt, dat zijn belang van dien aard was dat ingezetenen van ver afgelegen kerspelen samen zorgden voor het onderhoud ervan en dat dit belang in de loop van de eeuwen steeds minder is geworden. Nadat in 1869 in Ruischerbrug eindelijk een draaibrug over het Damsterdiep was gelegd, verloor hij zelfs alle betekenis voor het interlokale verkeer en zakte hij af tot het niveau van een buurtweg. Tegelijk met de bouw van de brug over het Damsterdiep werd ook gewerkt aan de verbetering van de Hoofdweg langs de Borgsloot en het stukje van de Woldweg – zo was de Hinkemahornsterweg inmiddels gaan heten – langs de huizen aan de zuidzijde van het Damsterdiep, vanaf de Hoofdweg tot even voorbij het noordelijke uiteinde van de Middelberterweg. Het resultaat daarvan zien we op de Bonnebladen: met rood zijn de verharde wegen aangegeven terwijl de landwegen geen kleurtje hebben. Alleen de uiteinden van de Woldweg zijn verhard, aan de westkant een beetje half-en-half, aan de oostzijde was de weg sinds 1869 'begrind'. Daartussen was de Woldweg de kleiweg gebleven die hij eeuwenlang was geweest.

Ons onderzoek heeft ons bij herhaling van het rechte pad af doen wijken: dit zijpad bleek immers weer allerlei nog kleinere zijpaadjes te hebben waaraan we niet voorbij konden gaan. Verrassend was het wel dat sommige van die zijpaadjes ons weer op een grote heerweg brachten, dat wil zeggen: ze bleken uit te komen bij de belangrijkste thema's van de gewestelijke geschiedenis, die gedurende het *ancien régime* wordt gekenmerkt door het dualisme van Stad en Ommeland en de afwezigheid van bovenlokale bestuursstructuren. Zo blijkt maar weer dat we zelfs aan de hand van een simpele kleiweg de draad van de gewestelijke geschiedenis kunnen volgen.