

# Beurtvaart IN DE PROVINCIE Groningen

Freek Post



FOTO: DR. ASSIES

In de provincie Groningen ontwikkelde zich in de zeventiende eeuw de beurtvaart als een nieuwe vorm van binnenvaart die zowel het goederen- als het personenvervoer te water verzorgde. De beurtvaart kon ontstaan doordat het kanalenstelsel sterk was uitgebreid, de handel toenam en er grote behoefte bestond aan vaste en geregelde scheepvaartverbindingen. Vooral dat laatste punt was van groot belang. De bestaande scheepvaart namelijk kende het bezwaar dat een koopman als verzender van een partij goederen nooit precies wist wanneer een schip zou vertrekken. De schipper immers wachtte tot hij voldoende lading had en van een regelmatige afvaart kon derhalve geen sprake zijn.

Als beheerders van de meeste kanalen, diepen en trekvaarten namen de stad en de Staten het initiatief tot het instellen van de beurtveren in de provincie. *'De Burgemeesteren en Raad van Groningen, zowol als de Staten van Stad en Lande besloten ten dienste van de reysende man ieder in hunne of in de onder hun gebied zijnde kanalen veren op te rigten, dat is, onder zekere bepalingen aan eenige schippers het uitsluitend regt van geregeld vervoer van menschen en goederen in die kanalen te verleen'*, zo luidde de bepaling aan het begin van de zeventiende eeuw.

Bij de ordonnantiën op de trekveren gingen de stad en de provincie uit van vier hoofdbeginnen. In de eerste plaats werd in het op te richten veer slechts een beperkt aantal beurt- of snikkevaarders, zoals ze ook wel werden genoemd, en een aantal snikken of beurtschepen toegelaten. In de tweede plaats was een gedeelte uit de opbrengst van de vracht, meestal was dat één-vierde deel, bestemd voor de stad of de provincie. In de derde plaats werd aan de schippers uitsluitend het recht toegekend personen en goederen te vervoeren in het veer, waarin zij

waren aangesteld. En in de vierde plaats gold dat het schippers uit de tussenliggende dorpen in een veer was toegestaan goederen en ingezetenen uit die plaatsen te vervoeren.

Naast de stad-Groninger en de provinciale trekveren bestonden er verschillende partikuliere veren. Zij steunden op het eigendomsrecht van een vaarwater. Verder waren er de beurtveren die onstonden uit overeenkomsten die de stad sloot met plaatsen die buiten de provincie lagen. Zo verkreeg in 1625 bijvoorbeeld het Groot-schippersgilde het uitsluitend recht van beurtvaart op Lemmer, Amsterdam en zelfs op de Noordduitse steden Hamburg en Bremen. Van de trekveren was het Damsterveer één van de bekendste en één van de oudste. Het werd vermoedelijk reeds spoedig na het bevaarbaar maken van het Damsterdiep in het laatste kwart van de zestiende eeuw, ingelegd. Ook het veer van Groningen naar Zuidbroek kwam al vroeg tot stand, waarschijnlijk aan het begin van de zeventiende eeuw. Twaalf snikkevaarders zorgden ervoor dat de beurtvaart op dat traject volgens een vast tijdschema verliep. Ongetwijfeld de beroemdste beurtschippers waren de



Beurtschepen aan het Damsterdiep in 1911

## Het comfort

De beurtschepen en trekschuiten in Groningen verzorgden zowel het goederen- als het personenvervoer. Een scherpe scheiding tussen de beide typen van vervoer valt niet te maken. Dat blijkt bijvoorbeeld uit de vrachtlijsten, waarin naast de prijzen van de vele goederen ook bijna altijd het tarief voor het vervoer van personen was vermeld. Misschien kan gesteld worden dat de aanvankelijk open en later overdekte beurtschepen of snikken meer voor het goederenvervoer waren ingericht en dat de trekschuiten wat meer faciliteiten voor het personenvervoer boden. Maar of het reizen per trekschuit werkelijk zo aantekkelijk was als de poëet G. Tijssens wel wil doen geloven toen hij bewonderend rijmde: *'Wie kan de vinding van de trekschuit ooit waarderen? Men reist, als zat men thuis; geen schakken, draaien, keeren, ontrust het lichaam, 't zij men vaart bij dag of nacht, men vindt al slapende zich op de plaats gebracht'*, mag worden betwijfeld.

Zeker bij de winterdag was het reizen met de trekschuit een weinig aantekkelijke bezigheid. Het eenvoudig gebouwde vaartuig met een zo goed als rechte sterk vallende voorsteven en een rond achterschip was weliswaar overdekt, maar aanvankelijk ontbrak een roef. De reiziger zat, als het luik gesloten was, bij een armzalige velkaars in een holle ruimte. De ventilatie was gebrekkig en mede daarom *'het tabak smooken'* verboden. Het vervoer werd gerieflijker toen op het eind van de achttiende eeuw de provinciale trekschuiten op last van de Staten met een vaste roef moesten worden uitgerust. Ook kwamen er meerdere klassen en werden er trekschuiten ontwikkeld die niet alleen konden worden gejaagd, maar ook gezeild. Gemeten naar de opvattingen van die tijd was het vervoer over water toch redelijk comfortabel. Het alternatief, reizen in hotsende, slecht of in het geheel niet opgehangen koetsjes en postwagens, over niet of met kinderkopjes bestrate wegen, was nu ook niet bepaald aantekkelijk.

## Misstanden en verzet

Het door de overheden en gilden sterk gereglementeerde beurtvaartwezen kon zich tot in de negentiende eeuw ontwikkelen en 'vervolmaken'. Misstanden en onrechtmatigheden kwamen daarbij veelvuldig voor. Dikwijls lieten de overheden meer op hun eigen belang dan op die van de handel en probeerden zij extra munt uit de trekveren te slaan. Regelmatig werd bijvoorbeeld de post van beurtschipper toevertrouwd aan onbevoegden of zelfs tegen betaling erfelijk gemaakt. Ook stonden de Provinciale Staten het toe dat er dorpschuiten in de vaart werden gebracht mits de eigenaars bereid waren *'het provinciale contingent en toll'* te betalen. Ondanks hun monopolie en het recht op bescher-

leden van het snikkevaardersgilde van het op eigen gezag opgerichte beurtveer van Appingedam naar Groningen. Op het veer voeren zo'n 60 snikken die naast het vervoer van personen onder meer *'heele en halve tonnen bier, solt, appelen en peren'* verscheepten.

## Regels en bepalingen

De beurtvaarders die door de stedelijke en provinciale overheden werden aangesteld, waren meestal verenigd in schippersgilden. Dat betekende dat behalve aan de bepalingen inzake vertrektijden en vrachtprijzen die door de overheden werden vastgesteld, de beurtschippers zich ook aan de regels en voorschriften die in de gildebrief waren opgetekend moesten onderwerpen. De opgelegde bepalingen waren veelal in het belang van de reiziger en de handel, maar zeker ook ten voordele van de plaatsen waarop het veer was ingelegd. Eén van de bepalingen gold de jaarlijkse keuring van de schepen. En een andere regel bepaalde dat de veerschippers een zekere som geld, een 'recognitie', aan de plaatselijke overheid moesten betalen om hun beroep te mogen uitoefenen. De

onderlinge concurrentie van de schippers van eenzelfde veer werd voorkomen door de afspraak dat zij voor gezamenlijke rekening *'in een beurs'*, dat is, om de beurt, zouden varen. Ook waren er verschillende (straf)bepalingen opgenomen. Zij hadden tot doel de ondeugden van de snikkevaarders te beteugelen. Want ondanks het afleggen van de eed, waarbij de beurtvaarders beloofden *'vrome trekschippers'* te zullen zijn, schijnen drankzucht en strijdlust veel voorkomende onhebbelijkheden te zijn geweest. Bij ordonnatie werden de schippers eraan herinnerd zowel bij de afvaart als onderweg *'zich van dronkenschap te onthouden'*. Vooral bij het schuiten door de verlaten werd deze eis zwaar op de proef gesteld. Voorts werden de beurtschippers aangemaand de passagiers aan boord en lieden die zij op het water of op het land passeerden, met behoorlijk respect te behandelen, niet uit te schelden of *'met woorden ofte warcken qualijk te bejegenen'*. Dat alles op straffe van *'veertien dagen te water ende broodt'*. Voor de passagiers gold vanzelfsprekend ook een aantal bepalingen. Zo waren zij onder meer verplicht dadelijk bij het aan boord gaan de *'vrachtprijs'* te betalen.

FOTO: GEMEENTE ARCHIEF GRONINGEN

ming konden de reguliere beurtschippers tegen deze misstand niets doen. Mede hierdoor groeide bij hen de onvrede over het systeem. En konform de tijdgeest deden gedachten over een vrijer vervoer over water opgeld. Langzamerhand stak het verzet de kop op.

Toch was het de landelijke overheid zelf die in 1816 de bijl aan de wortel van het stelsel legde. In dat jaar namelijk werden de gilden, de beroepsorganisaties die tot aan de Franse tijd eeuwenlang het economisch leven goeddeels bepaalden, bij Koninklijk Besluit opgeheven. Hiermee verdween voor een deel de strakke regulering die niet alleen de beurtvaart, maar de gehele binnenvaart beheerste. Het stelsel dat nu dus alleen nog onder het gezag stond van de stedelijke provinciale overheden, werd verder uitgehold door een ministeriële missive uit 1853. Daarin werd gesteld dat *'verordeningen betreffende de provinciale veren door meer doelmatige bepalingen dienden te worden vervangen.'* *'En voor zoverre dezelve daadwerkelijk nog niet zijn vervallen met ingang van 1 augustus 1854 in te trekken en buiten effect te stellen, zullen de regeling dier zaak aan de gemeente-besturen worden overgelaten.'* Door deze maatregel hielden de provinciale trekveren op te bestaan. In de provincie Groningen was de gehele regeling van het beurtvaartwezen nu vrijwel aan de stad overgelaten.

Niettegenstaande de verbeteringen hielden de protesten van de beurtschippers aan en werd het verzet krachtiger. Als kinderen van hun tijd waren de schippers en verladers niet langer gediend van de eeuwenoude stringente overheidsbepalingen. Ze eisten volledige vrijheid inzake het vervoer over water. Steeds vaker werden dan ook de bepalingen door de beurtvaarders ondoken en de reglementen overtreden. En sommige vrije schippers legden ondanks de bestaande beurtveerovereenkomsten tussen bepaalde plaatsen buiten enige autoriteit om een geregelde dienst in. Illustratie in deze is een publikatie van Burgemeester en Wethouders van Groningen van 6 mei 1866, waarin werd vermeld dat er 68 geregelde beurtveren van Groningen op andere plaatsen bestonden, terwijl de Regeeringsalmanak uit dat jaar gewag maakte van het feit dat er 121 verschillende *'scheepsgelegenheden'* zoals *'dorpsschepen, trekschuiten en beurtschepen'* van en naar Groningen voeren. Het was de dus vrije scheepvaart die in de vorm van beurtvaart als konkurrent van de reguliere beurtvaart optrad.

De intrede van de stoomboot op een aantal trajecten in de provincie Groningen, — de meeste kanalen waren door hun smalle en hun ondiepte doorvoor natuurlijk niet geschikt — betekende een verdere aantasting van de positie van de beschermden en met een monopolie toegeruste zeilende beurtschipper. Was namelijk uit het oogpunt van techniek de konkurrentiestrijd met de stoomboot al ongelijk, daar kwam nog bij dat de stoombootmaatschappijen zich geheel ont-

trokken aan elke vorm van overheidsinvloed. Ze hadden de vrijheid goederen en personen te vervoeren op willekeurig elk traject. De activiteiten van de stoombootmaatschappijen maakten opnieuw duidelijk dat de strak gereguleerde beurtvaart als stelsel volkomen achterhaald was. In 1880 kwam tenslotte een eind aan het systeem van overheidsbepalingen, concessies en monopolies. Bij wet werd bepaald dat met betrekking tot het vervoer van personen en goederen geen voorafgaande vergunning meer nodig was. In Groningen deelden Burgemeester en Wethouders mee *'dat van rechtswege ophouden te bestaan de verordeningen en reglementen op den dienst der beurtveren tusschen deze en andere gemeenten.'* De binnenvaart was weer open voor iedereen. Op de provinciale kanalen breidde het vervoer per stoomboot zich snel uit en talrijk waren de geregelde vrachtdiensten die naast de al bestaande werden ingelegd. Overheidsreglementering vond eerst opnieuw in 1933 plaats toen de wet op de Evenredige Vrachtverdeling van kracht werd. Oorspronkelijk bedoeld als tijdelijk krisismaatregel blijft zij tot op de dag van vandaag gehandhaafd.

#### De Groninger-Lemmer Stoombootmaatschappij

De stoommachine die sedert het eind van de vorige eeuw als voortstuwingsmiddelen voor schepen opgang maakte, speelde in de Groninger scheepvaart nauwelijks een rol van betekenis. Slechts in de beurtvaart, en dan alleen nog bij het passagiers- en goederenvervoer tussen grotere plaatsen en op langere trajecten, was stoomtraktie een tijdlang in zwang. De beurtschepen met stoomschepen werden door rederijen onderhouden. In de provincie Groningen waren de twee bekendste de Groninger-Lemmer Stoombootmaatschappij en de Groninger-Rotterdammer Stoombootmaatschappij. De eerst genoemde werd in 1870 opgericht. De onderneming exploiteerde vier beurtschepen, waaronder drie schroefstoomboten te weten de Groningen I, II en III, die een geregelde dienst tussen Groningen, Sneek en Lemmer onderhielden. Vandaar ging het verder naar Amsterdam. De financiële resultaten van de maatschappij waren in de aanvangsjaren bevredigd. Naast het personen- en het veevervoer was er sprake van een jaarlijks toenemend goederenvervoer vanuit Groningen naar Holland. Konkurrentie was er van de zogenaamde *'Lemster binnendienst'*, die met twee schroefstoomboten een vaart tussen Lemmer en Groningen onderhield en de *'Lemster buitendienst'* die op Amsterdam voer. Door de dreiging evenwel die van het opkomend railvervoer uitging, kwamen er al spoedig onderhandelingen op gang over mogelijke samenwerking. De besprekingen resulteerden in het besluit in combinatie te gaan varen, dat wil zeggen, beurtelings in dag- en nachtdienst. In de loop der jaren werd de samenwerking steeds

intensiever, tot de drie ondernemingen in 1910 uiteindelijk besloten te fuseren en opgingen in een Naamloze Vennootschap. De nieuwe maatschappij kon met sukses de konkurrentie van de tramdienst Joure-Lemmer en de trambootdienst van Lemmer op Amsterdam het hoofd bieden door veelvuldig tariefverlagingen af te kondigen en het aantal diensten uit te breiden. In het fusiejaar had de Groninger-Lemmer Stoombootmaatschappij de beschikking over negen *'Lemmerboten'*, vier zeeboten en vijf binnenboten, die ieder gemiddeld zo'n 40 personen konden vervoeren. Elke ochtend om half vijf vertrok vanuit Groningen een stoomschip, om 's avonds om zes uur in Lemmer aan te komen. Het traject liep via de route Hoendiep, Bergumermeer, Sneek, Slotermeer. En de passagiers werd de mogelijkheid geboden eerste dan wel tweede klasse te reizen. De vloot van de onderneming, waarin sedert het eind van de jaren twintig steeds meer stoomschepen plaats maakten voor motorschepen, breidde zich gedurende het interbellum van 9 naar 27 schepen explosief uit. Dagelijkse diensten vanuit Groningen werden toen onderhouden met Sneek, Lemmer, Amsterdam, Zaandam, Rotterdam en Den Haag, terwijl daarnaast vanuit Winschoten, Scheemda, Zuidbroek, Hoogezand-Sappemeer en Martenshoek direkt om Amsterdam werd gevaren. In dezelfde periode begon de maatschappij zich tevens toe te leggen op het wegvervoer. Reeds voor de Tweede Wereldoorlog beschikte zij over zes motorrijtuigen. Deze verscheidenheid in transportmiddelen maakte een vorm van combinatievervoer mogelijk. En zo werd met sukses vanaf 1933 een autosneldienst voor goederenvervoer van Groningen naar Lemmer geëxploiteerd, die aansloot op de nachtboot naar Amsterdam. Tijdens de oorlogsjaren raakten enkele schepen beschadigd en verdwenen andere naar Duitsland. Geheel compleet was de vloot eerst weer rond 1950.

#### De Groninger-Rotterdammer Stoombootmaatschappij

De Groninger-Rotterdammer Stoombootmaatschappij werd in 1876 opgericht, mede op initiatief van de bekende Groninger industrieel en fabrikant W. A. Scholten, nadat door enkele personen werkzaam in de handel nadrukkelijk om diens steun was verzocht. De maatschappij stelde zich ten doel *'een geregelde stoombootdienst op te richten tussen Groningen en Rotterdam en tussengelegen plaatsen, tot vervoer van reizigers, goederen en vee en tot het slepen van schepen.'* Twee stoomboten, de Hunze I en de Hunze II van 125 ton elk en kostend f 35.770,— per stuk, werden daartoe besteld. Daarnaast voeren er drie zeilschepen. In de volksmond genoot de maatschappij onder de naam *'Hunzeboten'* bekendheid. De eerste vaart van de stoomboten vond in juni

1877 plaats. De Hunze II voer van Groningen over Dokkum, Leeuwarden, Franeker, Harlingen, Amsterdam, Haarlem, Leiden en Gouda naar Rotterdam. De Hunze I voer in tegengestelde richting. In 1879 kwamen de Hunze III en IV op Amsterdam in de vaart, waarna de zeilende beurtschepen werden verkocht en de vloot dus geheel uit stoomboten bestond. Ondanks de oprukkende concurrentie van de spoorwegen floreerde het goederenvervoer per stoomboot en waren de financiële resultaten alleszins bevredigend. Vanuit de grote havens werden met name veel overzeese goederen naar Groningen verscheept. De stad op haar beurt leverde aardappelmee, strokarton, zuivelprodukten en peulvruchten aan het westen.

In de jaren negentig van de vorige eeuw breidde de maatschappij het aantal diensten sterk uit. Zo werd onder meer in 1891 de beurdienst van Groningen op Utrecht gekocht. En in 1893 organiseerde de onderneming afhaal diensten op Veendam en Delfzijl. In hetzelfde jaar werd tevens in de vaart op Amsterdam de gehele Zaanstreek opgenomen en startte de maatschappij met de Hunze IX een tiendaagse dienst, aanvankelijk alleen op Hamburg, maar later ook op Bremen. Voordien had de Deutsche Küsten Dampfschiffahrtsgesellschaft al enige tijd een overigens zeer onregelmatige dienst tussen Groningen en Hamburg geëxploiteerd. Na een moeilijke aanvangsfase – Groningen had nu eenmaal weinig uit te voeren – bleek deze verbinding levensvatbaar, vooral door een toenemende vraag naar aardappelen. De Eerste Wereldoorlog maakte een voorlopig einde aan de dienst. Andere stoomvaartverbindingen met en op het buitenland, bijvoorbeeld met Emden en Leer in Duitsland en op Engeland waren niet rendabel. Met betrekking tot een dienst op Engeland lag de Friese plaats Harlingen ook veel gunstiger. Ten behoeve van een nog verdere expansie van de vaarten in het binnenland werd de vloot rond 1900 uitgebreid met de lichters of lichterschepen de Hunze XIII, XIV en XV. Deze lichters waren vrachtschepen voor de binnenvaart die meestal gebruikt werden om lading van of naar een zeeschip te vervoeren. Het vrachtschip de Hunze XX werd in de zomer maanden ingericht voor vervoer van passagiers naar de eilanden Borkum en Norderney. Een uitje dat door de Groninger bevolking naar het schijnt zeer op prijs werd gesteld.

De eerste oorlogsjaren waren voor de Groninger-Rotterdammer Stoombootmaatschappij bepaald ongunstig. Daarna trad herstel in, gevolgd door een korte periode van bloei. Op het eind van de oorlog bestond de vloot uit 24 vaartuigen: 7 stoomboten, 10 motorschepen en 7 lichters. In 1939 waren alle stoomboten op twee na door motorschepen vervangen. De jaren twintig waren voor de beurtvaart, net als de periode 1914-1916, weinig florissant. Als gevolg van de economische crisis die was ingetreden, daalde het vervoeraanbod en liet de konkurren-

tie met de spoorwegen en tussen de maatschappijen onderling zich sterker voelen dan voorheen. Gunstig was wel het feit dat de buitenlandse dienst op Hamburg en Bremen met de Hunze IX in 1923 werd hervat. De enige konkurrent op dat traject, de Noord-Nederlandse Cargadoor en Agentuur Maatschappij die voer met het stoomschip Gruno, werd zelfs overgenomen.

Door verhoogde invoerrechten, uitvoerverboden en kontingenteringsmaatregelen werd de situatie voor de scheepvaart aan het begin van de jaren dertig nog slechter. Enkele Hunzeboten moesten tijdelijk worden opgelegd. In de tweede helft van het decennium trok de ekonomie aan, waardoor het vervoeraanbod steeg en de vaarten weer rendabel werden. In navolging van de Groninger-Lemmer Stoombootmaatschappij en met het oog op de konkurrentie van het wegvervoer startte ook de Groninger-Rotterdammer Stoombootmaatschappij in 1935 een autosneldienst. De Tweede Wereldoorlog kenmerkte zich ook voor de beurtvaart door een algehele malaise. Niettemin slaagde de onderneming er in de binnenlandse diensten op Amsterdam en Rotterdam nog tot eind 1944 te onderhouden, gedeeltelijk met van de Holland-Amerika Lijn gehuurde stoomboten in verband met het gebrek aan motorolie. Het naoorlogse herstel verliep voorspoedig. Reeds in 1948 beschikte de maatschappij over 23 vaartuigen, alle motorschepen, met een gezamenlijke inhoud van 2.076 ton. Hierdoor konden de diensten snel worden heropend. Eigenlijk vormde de dienst op Hamburg en Bremen de enige uitzondering. Deze namelijk werd wegens onvoldoende lading eerst in 1952 hervat. Na de oorlog breidde het aantal autosneldiensten zich uit.

#### Samenwerking

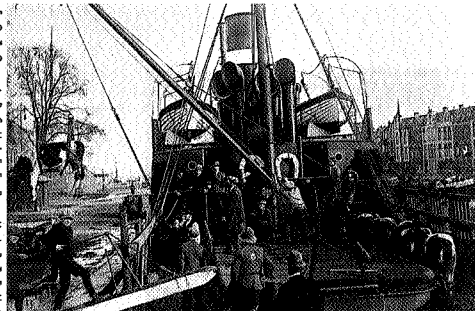
Sedert de oprichting van de beide maatschappijen was de onderlinge verhouding wisselend. Naast veelvuldige strubbelingen was er van tijd tot tijd ook de wil tot samenwerken. De eerste echte vruchtbare pogingen dateerden uit 1896 toen onderzocht werd in hoeverre de vrachttarieven van de beide ondernemingen op elkaar

konden worden afgestemd. Hoewel er overeenstemming werd bereikt, klonken spoedig wederzijdse beschuldigingen over het zich niet houden aan gemaakte afspraken. Toch zagen de maatschappijen na verloop van tijd wel in dat het onderlinge wedijveren moest ophouden omdat het hun beider konkurrentiepositie ten opzichte van het rail- en het wegvervoer alleen maar verder verzwakte. Nieuwe afspraken werden gemaakt. Voor echt nauwe samenwerking evenwel was de tijd nog niet rijp. Geen van de twee partijen toonde zich vooralsnog bereid de eigen zelfstandigheid op te geven. Samenwerking kwam er pas na de Tweede Wereldoorlog. En ook toen gold dat zij meer uit nood werd geboren dan dat zij uit vrije wil tot stand was gebracht. Door onder meer de snel stijgende exploitatiekosten was de positie van de beurtvaart dermate verslechterd dat, wilden de ondernemingen blijven met het weg- en railvervoer kunnen concurreren, gezocht moest worden naar een efficiënter wijze van bedrijfsvoering. Na lang onderhandelen besloten beide maatschappijen, in samenwerking met de Amsterdamse rederij Van Swieten, onder de naam Groninger Beurtvaart N.V. tot gezamenlijke exploitatie over te gaan. Zo ontstond in 1955 een gekombineerde vloot van 18 schepen met de naam 'Hunze', 4 Lemmer, 3 Groninger en voorts tien schepen met een andere naam. Alle waren motorschepen. In de beurtvaart was het tijdperk van de stoomtraktie voorbij.

#### Literatuur

- Tammes, G., 'Uit de geschiedenis van het beurtvaartwezen in de provincie Groningen' in: De Groningsche Volks Almanak 1933, Groningen. (92-119).  
 Fuchs, J. M., De beurt is aan. Gedenkboek in opdracht van Reederij van Swieten N.V. ter gelegenheid van zijn honderdjarig bestaan, Wormerveer, 1955.  
 Fuchs, J. M., Vijf eeuwen binnenscheepvaart, Amsterdam, s.a. Van Loon, E. 'De trekschuit in Stad en Lande' in: De Groningsche Volks Almanak 1891, Groningen. (68-82).  
 Van Loon, E., 'De gildebrief der snikkevaarders van Appingedam anno 1692' in: Ibidem 1900, Groningen. (137-150).  
 Het artikel zal, in gewijzigde vorm, als hoofdstuk verschijnen in de publikatie 'De Groninger scheepvaart en scheepsbouw na 1600' die de auteur voorbereidt.

FOTO: ARCHIEF R. MARTENS



Het zeestoomschip Hunze IX laadt koeien bestemd voor Hamburg