

2 Trekveren in de provincie Groningen

HANS VAN WESTING, TIM ABELÉN, EMIEL ANKER, FRED BOERSMA,
JOHAN KRIST, DENNIS VOLKERINK & REINDER REINDERS

Inleiding

Tijdens het studiejaar 2007/8 volgden zes studenten bij het Groninger Instituut voor Archeologie een werkcollege over ‘Trekveren in de provincie Groningen’. Over dit onderwerp is een korte inleiding gegeven op het 11^{de} Glavimans Symposium. Tijdens het symposium stond het thema Maritiem Cultuurlandschap centraal, een begrip dat is geïntroduceerd door Christer Westerdahl. Voor een analyse van zijn ideeën wordt verwezen naar het artikel van Brigitte Saan in deze bundel.

In 1978 verscheen de historisch-economische studie ‘Barges and Capitalism’ over trekveren in Nederland (De Vries (1978)). Trekveren kwamen vooral voor in Holland, Friesland en Groningen. Een overzicht van de organisatie voor Groningen ontbreekt, maar wel is aandacht besteed aan een bepaalde route, zoals het veer van Warffum op Groningen, door Van Wanroij (2000).

Tijdens het werkcollege stond de vraag centraal hoe de veerdiensten met trekschuiten in de provincie Groningen waren georganiseerd. In dit artikel worden de voorlopige resultaten gepresenteerd. Bij het onderzoek kwamen de volgende vragen aan de orde:

- welke natuurlijke waterwegen kent Groningen en welke zijn gegraven voor trekvaart, vrachtafvaart en afwatering?
- hoe ontwikkelden de veerdiensten zich vanaf het begin in de 17^{de} eeuw tot de opheffing in het begin van de 20^{ste} eeuw?
- welke routes waren in gebruik, wat was de frequentie van de veerdiensten, welke schepen werden gebruikt en welke voorzieningen bestonden langs de route?
- welke onderdelen van dit facet van het maritiem cultuurlandschap zijn als cultureel erfgoed behouden gebleven?

1 Waterwegen in Groningen

Een reeks van noord-zuid stromende rivieren zorgden in de Middeleeuwen voor de afwatering van het Drents plateau en de veengebieden van Groningen en Drenthe naar de Lauwerszee, de Waddenzee, de Eems en de Dollard. Van oost naar west zijn dit de Lauwers, het Peizer- en Eelderdiep, de Drentse A, de Hunze, de Fivel en de Westerwoldse A met zijrivieren. De belangrijkste rivier was de Hunze die ten noorden van de stad Groningen samenkwam met de Drentse A en oorspronkelijk uitmondde in de Waddenzee. Na de inbraak waarbij de Lauwerszee ontstond, verlegde de Hunze haar loop in westelijke richting en mondde uit in de Lauwerszee. Op de meeste rivieren was scheepvaart op bescheiden schaal mogelijk; de Hunze vormde voor de stad Groningen de verbinding met open zee.

De Drentse A en de Hunze stroomden ten westen en oosten van de Hondsrug waarop de stad Groningen lag. We mogen aannemen dat een landingsplaats langs de Drentse A in de periode van de 12^{de} en 13^{de} eeuw de oudste haven van de stad vormde, maar daarvan zijn geen resten

gevonden. Nog tijdens de Middeleeuwen ontstonden problemen met de vaarroute over de Hunze. De Hunze had een sterk meanderende loop die moeilijk te bevaren was. In de 16^{de} en 17^{de} eeuw ontstond door afsnijding van meanders en kanalisatie het Reitdiep, dat echter in de 18^{de} eeuw al niet meer als vaarweg voldeed. Pas door het graven van het Eemskanaal aan het eind van de 19^{de} eeuw werden de problemen opgelost, maar de teloorgang van Groningen als zeehaven kon niet worden voorkomen.

Vanaf de Late Middeleeuwen is een groot aantal waterwegen gegraven, de 'diepen', die de stad verbonden met alle uithoeken van de provincie. Een belangrijke verbinding tussen de Hunze en de stad Groningen kwam tot stand door het graven van het Schuitendiep, waardoor Groningen de controle kreeg over het turftransport en en de turfhandel. Naderhand werden in alle richtingen diepen gegraven, zoals het Hoendiep, het Boterdiep, het Damsterdiep, het Winschoterdiep en de kanalen in de veenkoloniën. In veel gevallen waren het in oorsprong vaarten voor trekschuiten, die later zijn verbreed voor vrachtaart; sommige zijn tevens gegraven voor de verbetering van de afwatering.

In het noorden van de provincie bestond een fijnvertakt stelsel van vaarwegen, de maren, die waarschijnlijk teruggaan op prielen en kreken uit de periode voor de bedijking. In veel gevallen hebben de maren een kronkelig verloop, maar vaak zijn ze rechtgetrokken en aangesloten op het netwerk van trekvaarten.

Tot de jaren zestig van de 20^{ste} eeuw was de stad Groningen een belangrijke havenstad, de thuishaven van vele kleine zeegaande schepen. Na het gereedkomen van het Eemskanaal werd een nieuwe haven in de stad aangelegd, de Oosterhaven. De verbreding van het Eemskanaal betekende nogmaals een opleving, maar de Sonthavens die uit de jaren zestig van de 20^{ste} eeuw dateren zijn eigenlijk nooit gebruikt voor het doel waarvoor ze zijn aangelegd. Het betekende het definitieve einde van Groningen als havenstad. Delfzijl nam de taak over, maar ook hier ontstonden problemen. De aanleg van de Eemshaven, ten noordwesten van Delfzijl, was aanvankelijk geen succes; pas de laatste jaren groeit Groningen Seaports.

Tot de 20^{ste} eeuw vond vrijwel alle vervoer vanuit de provincie naar de stad Groningen over water plaats, omdat het vervoer over landwegen zeker in de winter problemen opleverde. Als stapelmarkt, onder andere voor graan, nam de stad een centrale positie in. In deze bijdrage zullen we aan één aspect van het vervoer over water aandacht besteden, namelijk het personenvervoer met trekschuiten.

2 Trekveren in de 17^{de} en 18^{de} eeuw

2.1 Stad-Groninger veerdiensten

In de vroege 16^{de} eeuw vond er in Italië al vervoer per trekschuit plaats. Reizigers konden van Venetië naar Padua in een schuit die door paarden getrokken werd. Vlak na 1600 verschenen de eerste trekveren in Nederland. Tussen 1622 en 1660 groeide de bevolking van Nederland met 30%. Dit was voor veel stadsbesturen de reden om te proberen het vervoer tussen de steden te verbeteren. De plaatselijke overheden zijn daar goed in geslaagd. Door het instellen van veren was rond 1660 het vervoer te water betrouwbaarder dan over land.

In 1612 kwamen Haarlem en Amsterdam overeen om de steden dagelijks met elkaar te verbinden door middel van een veer (Van Wanroij 2000, 13), terwijl in 1640 in Friesland oktrooi werd verleend voor de aanleg van de trekvaart Leeuwarden-Franeker-Harlingen (Schroor 1991, 21). In deze paragraaf zal worden beschreven hoe de trekvaart zich in de provincie

Groningen heeft ontwikkeld aan de hand van ordonnanties die in de 17^{de} en 18^{de} eeuw zijn gepubliceerd.

De trekvaart werd van overheidswege geregeld door middel van zogenaamde ordonnanties, waarvan vele in de Groninger Archieven en de Universiteitsbibliotheek bewaard zijn gebleven. Via geboden en verboden werd getracht de zaak in goede banen te leiden. Op overtreding van de bepalingen stonden boetes. De ordonnanties zijn redelijk eenvormig; dezelfde zaken worden steeds met min of meer dezelfde bewoordingen genoemd. Soms zijn er extra bepalingen die alleen van toepassing zijn op een bepaald traject. De onderwerpen worden in artikelen opgesomd en ook de vertrektijden en de tarieven zijn in de ordonnanties te vinden.

Groningen-Zuidbroek-Winschoten

De vroegste vermelding van een geregelde lijndienst betreft het traject Groningen- Zuidbroek. Deze lijndienst was mogelijk geworden door het graven van het diep tussen Foxhol en Zuidbroek, begonnen in 1612, en het tracé Sappemeer-Zuidbroek dat tussen 1618 en 1628 werd gegraven ten behoeve van de exploitatie van de venen (Schroor 1991 Wotter 1950). In een ordonnantie uit 1628 worden de vertrektijd en de tarieven genoemd en verder wordt bepaald dat *'alle daegen des morgens toe negen uyren op beyder plaetsen voor vier brab. stuyvers / van yeder persoon te vracht sonder meer / het zy datter veele zijn ofte weynich / in vougen dat sy oock niet langer sullen wachten. Van yeder persoon die niet wyder als nae Fossil wil vaeren / sullen sy niet meer als twee brab. stuyvers genieten voor vracht / mits bevorens angedient hebbende niet wyder te willen vaeren'*.¹ Om toezicht op de juiste uitvoering van de bepalingen van de ordonnantie op het veer tussen Groningen en Zuidbroek te houden, moesten de snikkevaarders, zowel in Groningen als in Zuidbroek, ieder jaar op 'St. Johannes toe midsomer'² een Olderman kiezen. Om als snikkevaarder op deze route toegelaten te worden moest 'tot der Stadts proufijt' aan de rentmeester een Pont-groot betaald worden.³ Snik is het Groningse woord voor trekschuit en de snikkevaarder is de schipper.

De lijn is blijkbaar een succes want reeds in 1631 wordt deze doorgetrokken tot Winschoten (figuur 2.1., tabel 1 en 2). Ook is het dan mogelijk deze reis twee keer per dag op vastgestelde tijden te maken, weliswaar met inachtneming van een Gronings kwartiertje na het slaan van de klok of het openen van de boom die het vaarwater bij de stadswal afsloot:



Figuur 2.1.
Route Groningen-Zuidbroek-Winschoten,
volgens ordonnanties van 1631 en 1635.

Vertrektijden Groningen - Zuidbroek - Winschoten in 1631

Groningen - Winschoten	Zomers van St. Pieter tot Michaelis*	6:00	12:00
	Des winters		met de opslagh van de poorte 11:00
Groningen - Zuidbroek	Zomers van St. Pieter tot Michaelis*	9:00	15:00
	Des winters	9:00	13:00

* St Pieter is 29 juni en St Michaelis is 29 september

'Sullende onse Have-meester al tijt op voorsz. uyren met t'slaen van de Clocke ofte openen van de Boom / moeten omsetten een Sand-loper van een quartier uyrs / ende t'selve wt gelopen sijnde / t'Schip los maecken ende datelijck doen af-varen'.⁴

De bepalingen in de ordonnantie op het veer tussen de stad en het Oldambt werden regelmatig aan gewijzigde omstandigheden aangepast. Dit geschiedde onder meer in 1724⁵ en opnieuw in 1748.⁶

Wanneer de trekvaart in de provincie Groningen precies is begonnen is niet bekend. In 1628 is een aantal zaken met betrekking tot het traject Groningen-Zuidbroek in een ordonnantie vastgelegd. In dit soort ordonnanties werden meestal zaken

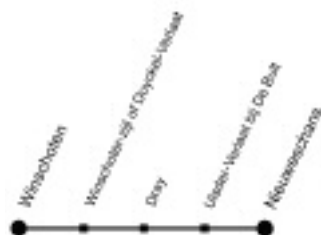
geregeld die in de tijd daaraan voorafgaand verkeerd gingen. Het lijkt daarom redelijk het begin van de Groninger trekvaart ergens tegen het einde van het eerste kwart van de 17^{de} eeuw te plaatsen. De Vries noemt de periode tussen 1618 en 1622 als begin van de trekvaart in Groningen, wat Schroor (1991, 22) betwijfelt; hij noemt de veerdienst tussen Groningen en Delfzijl als eerste trekvaartverbinding.

Winschoten – Nieuweschans

In 1696 wordt de hiervoor genoemde route opnieuw verlengd en wel tot aan Nieuweschans (figuur 2.2.). Wanneer er veel passagiers waren werd een tweede schip ingezet: *'Sullen by beurten / volghens de Rolle dagelijcks van Winschooten ende de Lange-Acker-Schans respectie moeten afvaren twee verdeckte Schuyten Edoch / soo op de ghesette uyre meerder volck quame als bequamelijck in het ordinaris Schip geplaetset kan worden / sullen de Schipperen op ordre van de Commissarien een ander aenleggen / ende voor d'ordinaris vracht / daer mede vaeren moeten op arbitraire correctie'.⁷* In de ordonnanties is sprake van de Langakkerschans, de oude naam van deze vesting. De benaming Nieuweschans kwam in gebruik toen de Oudeschans, daarvoor geheten de Bellingwolderschans, zijn strategische waarde verloor door inpolderingen van de Dollard. De route kon 's morgens en 's middags worden afgelegd. De plaats van aankomst in Nieuweschans stond bekend als het Snikkendiep. De ordonnantie werd gewijzigd in 1742.⁸

Tarieven p.p. enkele reis Groningen - Winschoten in 1631

Groningen - Winschoten	6 Br.St.	0 pl.
Groningen - Scheemda	5	0
Groningen - Zuidbroek	4	0
Groningen - Sappemeer	3	0
Groningen - Foxhol of Meertens-Hoeck	2	0
Winschoten - Scheemda	1	0
Winschoten - Zuidbroek	2	0
Winschoten - Sappemeer	3	0
Winschoten - Meertens-Hoeck	4	0
Winschoten - Groningen	6	0
Zuidbroek - Sappemeer	1	0
Zuidbroek - Scheemda	1	0
Zuidbroek - Meertens-Hoeck	2	0
Zuidbroek - Winschoten	2	0
Zuidbroek - Groningen	4	0
Kinderen tot 3 jaar		gratis
Kinderen van 3 tot 14 jaar		halfgeld
Kinderen van 14 jaar en ouder		vol tarief
Kleine pakjes		gratis



Figuur 2.2.
Route Winschoten-Nieuweschans, volgens ordonnantie van 1696.

Termunterzijl – Emden

Volgens een ordonnantie van 1 november 1628 was er een veer van Termunterzijl op Emden; de ordonnantie werd op 24 augustus 1658 vernieuwd. De schepen op deze route waren voorzien van ‘Zeyl ende Treil, Ancker ende Touwen’. Het betreft dus duidelijk geen trekschuiten en omdat deze lijndienst buitengaats is, blijft deze hier verder buiten beschouwing.

Het beheer van de routes

Hoewel het exploiteren van deze vorm van openbaar vervoer, voor zover thans kan worden nagegaan, in de 17^{de} en 18^{de} eeuw werd gezien als een overheidstaak gaat de gemeente Groningen in 1666 over tot het verpachten van het ‘stads contingent’ van de veren tussen Groningen en Winschoten en Groningen-Noordbroek, wat plaatsvindt in het Wijnhuis: *‘Conditien ende Articulen daar op de H.H. Borgemeesteren ende Raadt in Groningen door haer E.E. Ge-committeerden by publicq uitmijninghe / ghedencken aen de miestbiedende binnen Groningen in ’t Wijnhuis op den .. oudestijl / zijnde ... ten .. uire nae de middagh te Verpachten ofte te Verhuiren der Stadts contingent aen de Vrachten en Tollen van ’t Veer tuschen Groningen ende Winschoten / ende tuschen Groningen ende Noortbroeck: Mitsgaders van d’extraordinaris Veeren: Als daer is / tot Foxham / Martens-hoeck / Sappe-meer: Muntendam / ende Meden. Wie gaedinghe daer an heeft / kan op voorsz. tijdt en plaatse sich laeten vinden’*. Bij deze gedeeltelijke privatisering verwierf de pachter het recht op het derde deel van de opbrengsten voor het traject Groningen- Winschoten en het vierde deel voor het traject Groningen-Noordbroek. De opbrengsten moesten dadelijk na iedere reis worden gestort in een ‘buidel ofte cassa’ in Groningen te houden. Deze kassa was voorzien van drie sloten, waarvan één sleutel bij de stadsrentmeester, een andere bij de pachter en de derde bij de Olderman of een andere vertegenwoordiger van de veerschippers berustte.¹⁰ Blijkbaar is de aanbesteding in 1666 mislukt want in 1669 wordt deze verpachting opnieuw aangekondigd.¹¹

Geregeld toezicht van hogerhand blijkt echter niet overbodig, omdat passagiers soms onheus worden behandeld en een te hoog bedrag voor de reis wordt gevraagd. In 1791 verschijnt een nieuwe ordonnantie op het trekveer van Groningen naar Winschoten en Noordbroek, Wildervank, Meeden, Sappemeer, Martenshoek en Foxhol alsmede van Winschoten naar Nieuweschans. Dit blijkt nodig vanwege de volgende redenen: *‘Naardien Wy / zedert geruimen tijd / zijn ontwaar geworden / dat de schippers / op de Stads Veeren buiten het kleine poortje varende / zich dikwijls te buiten gaan door den reizenden man onheus te behandelen / waarvan wy veelmaal onkundig blijven / te meer / zo zulks geschied jegens vreemden / die liever verkiezen hunne reizen voort te zetten / dan zich door klagen op te houden / en wy dus daar door buiten staat zijn de schuldige te straffen: als mede / dat zich niet ontzien om / zelfs van den Ingezetenen / meerdere vragttonen te vorderen / dan de ordre of althans de billijkheid mede brengt / welk een en ander veroorzaakt wordt deels / dat de bevoorens gestelde ordres niet naar tijdsomstandigheden voldoende zijn; deels / dat de ordres niet aan ieder / en byzonder niet den vreemden / bekend zijn; hebben wy om / zo veel mogelijk is / zulks voor te komen... goedgevonden deze navolgende Articulen vast te stellen’*.¹²

Om als schipper te kunnen varen moest men van goed en eerlijk gedrag zijn. Daarnaast wordt nu ook geëist dat de schipper behoorlijk kan lezen en schrijven. Dit heeft ongetwijfeld te maken met toenemende administratie.

2.2 Provinciale veerdiensten in de 17^{de} en 18^{de} eeuw

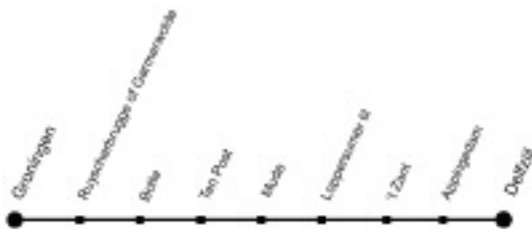
Groningen-Delfzijl

Al in 1621 zou sprake zijn van snikkevaarders op de route Groningen-Delfzijl. In 1653 is het mogelijk dit traject vier keer per dag af te leggen (figuur 2.3.; zie voor de tarieven tabel 3).

De afvaart diende precies op tijd plaats te vinden: *‘t elckens soo haest de klokke geslaegen sal zijn / sullende binnen Groningen sich nae de klok van St. Meerten hebben te regulieren’*. Het laatste vertrek uit Delfzijl was afhankelijk van het getij waardoor het juiste tijdstip van aankomst in Groningen niet bekend was. Om te voorkomen dat de poort dan gesloten was werd geregeld dat de poortwachters daarvoor een vergoeding kregen: *‘daer de poorte ofte boom nae open sal gehouden worden / sullende de Portiers des morgens ofte avonts voor uyt ofte inslyten van elck mensch niet meer hebben te genieten als een halve stuyver’*.¹³

Groningen-Dokkum

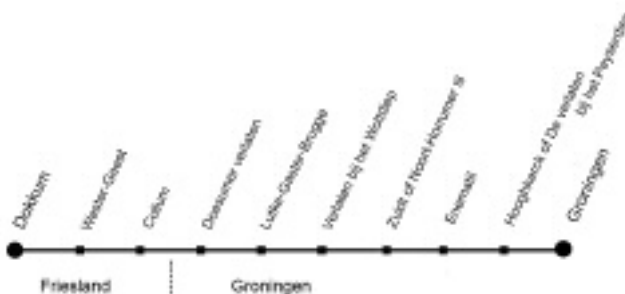
In 1656 werd de lijn Groningen-Dokkum in gebruik genomen (figuur 2.4.). Deze route kon drie maal per dag worden afgelegd (tabel 4 en 5). Van Dokkum kon verder gereisd worden naar Leeuwarden. Voor deze aansluiting waren voorzieningen getroffen om de bagage van de reizigers van de ene schuit naar de andere te dragen om vertraging te voorkomen: *‘Ende sullen by het aen-komen van beyde eerste Veer-schepen van Groningen tot Doocum. voorts de Veer-schepen nae Leeuwaerden moeten afvaeren, ten eynde de Reysende Man niet werde opgehouden, ende om alle exactien voor te*



Figuur 2.3. Route Groningen-Delfzijl, volgens ordonnantie van 1696.

Tarieven p.p. enkele reis Groningen - Delfzijl in 1653	
Groningen - Delfzijl	10 st.
Groningen - Appingedam	8
Groningen - 't Zant	7
Groningen - Loppersum Til	6
Groningen - De Mude	5
Groningen - Ten Post	4
Groningen - De Bolle	3
Groningen - Ruyscher-Brugge of Garmerwolde	2
Kinderen tot 5 jaar	gratis
Kinderen van 5 tot 12 jaar	halfgeld
Kinderen van 12 jaar en ouder	vol tarief
Grote koffers	half geld
Kleine koffers en pakjes die onder de banken passen	gratis

Tabel 2.3.



Figuur 2.4. Route Groningen-Dokkum, volgens ordonnantie van 1656.

komen, daer mede de Reysende Man wegens het dragen van hunne Koffers ende andere byhebbende goederen konnen werden beswaert, sullen tot Doccum de Draggers van de goederen uyt de aengekomene Schepen die van twee Mannen moeten gedragen worden, niet meer als twee stuiver te samen, ende van een Koffertjen ofte Pack 't welk van een Man gedragen kan worden niet meer als een stuiver hebben te ontfangen, ende sal voor Brieve-loon op de respective plaetsen betaelt worden twee stuyver sonder meer; by poena van twee Gulden'.¹⁴

Het project kende een lange voorgeschiedenis. Bij resolutie van de 'Staaten van Vriesland' van 17 maart 1648 was aan de Magistraat van Dokkum toestemming verleend tot het graven van deze trekvaart, onder de voorwaarde dat binnen twee jaar met de werkzaamheden begonnen zou worden. Dit lukte echter niet maar de machtiging werd daarna opnieuw verleend in 1652 (Schroor 1991, 22). In de kaartencollectie van de Groninger Archieven wordt een kaart uit 1646 bewaard waarop het traject staat afgebeeld. Het is echter niet duidelijk in welke context deze thans losse kaart is opgemaakt. Gezien de lange voorgeschiedenis zou het kunnen zijn dat de kaart onderdeel heeft uitgemaakt van het vooroverleg om te komen tot de aanleg van deze trekvaart.

Vertrektijden Groningen - Dokkum in 1656

Groningen - Dokkum	1 april - 31 augustus	4:00
		9:00
		13:00
	1 september - 31 oktober	6:00
		9:00
		13:00
	1 november - 31 januari	7:00
		9:00
		13:00
	1 februari - 31 maart	6:00
		9:00
		13:00

Tarieven p.p. enkele reis Groningen - Dokkum in 1656

Groningen - Hoogkerk of de verlaten		
bij 't Peyserdiep	2 st.	0 p
Groningen - Enematil	3	0
Groningen - Zuidt of Noort-horrumer-til	4	0
Groningen - Nieuwe Zijl	5	0
Groningen - Verlaten bij 't Woltdiep	6	0
Groningen - Lutke-Gaster-Brugge	7	0
Groningen - Doesumer Verlaten	8	8
Groningen - Collum	10	0
Groningen - Wester-Geest	12	0
Groningen - Doccum	15	0
Doccum - Wester-Geest	3	0
Doccum - Collum	5	0
Doccum - Doesumer Verlaten	6	8
Doccum - Lutke-Gaster-Brugge	8	0
Doccum - Verlaten bij 't Woltdiep	9	0
Doccum - Nieuwe Zijl	10	0
Doccum - Noort of Zuid-Horrumer-til	11	0
Doccum - Enematil	12	0
Doccum - Verlaten bij 't Peyser-diep of Hoogkerk	13	0
Doccum - Groningen	15	0
Kinderen van 5 tot 12 jaar		halfgeld
Kinderen van 12 jaar en ouder		vol tarief

Tabel 2.4. en 2.5.

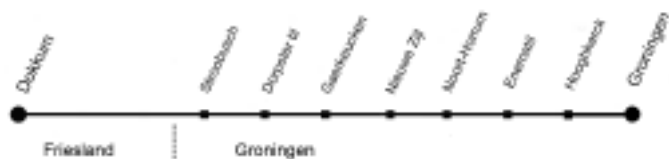
Route Groningen-Dokkum, volgens ordonnantie van 1656.

Bij Van Loon (1726, 418-420) is het verdere verloop van deze onderneming te lezen. Omdat de trekvaart wel 5000 roeden lang was werden van Friese zijde elf personen tot opzichter aangesteld voor 15 stuiver per dag. De aankoop van land en het arbeidsloon voor het graafwerk kostte Dokkum iets meer dan 245.755 gulden. Het gewest had een bijdrage gegeven van 15.000 gulden en de rest had Dokkum geleend. Men verwachtte dat de kosten konden worden verdiend uit de inkomsten van de tollens langs de route, maar dat viel tegen en nadat de opzichters waren beloofd met een gouden penning moest men de tolrechten overdragen aan de schuldeisers: *'Doch deeze verwachting geenszins naar wensch wordende beantwoord, zoo is het Tolrecht den eygenaaren der opgeschootene gelden eyndelyk afgestaan geworden, naadat de Heeren Opzienders, den dertigsten van Zomermaand des jaars zestienhonderdzevenenvyftig, wegens hunnen yver in 't uytvoeren des werks betoond, niet alleen door den Magistraat en de Vroedschap waaren bedankt, maar ook ieder der zelve met eenen dusdaanigen gouden gedenkpenning was vereerd geworden'*.

In Groningen kwam de trekvaart in gedeelten tot stand. Het Hoendiep tussen Groningen en De Poffert was al in de jaren 1613-1616 verlengd tot Enumatil. Tussen 1654 en 1657 kwam het rechte gedeelte tussen Noordhornerga en Strobos gereed, evenals het gedeelte tussen Briltill en Enumatil. Het geheel werd Hoendiep genoemd, hoewel op vele kaarten uit de 18^{de} en 19^{de} eeuw 'Trekvaart van Dokkum naar Groningen' staat vermeld (Schroor 1991, 22). Vanwege een conflict met Dokkum over de verrekening van de ontvangen vracht- en tolgelden gaat de schuit vanaf 1661 niet verder dan Strobos (de provinciegrens) en komt de trekweg in Friesland onder beheer van Dokkum.¹⁵ De frequentie van de dienst tussen Groningen en Strobos wordt opgevoerd tot vier maal per dag en een aantal halteplaatsen worden gewijzigd (figuur 2.5.).

De wijziging wordt verwoord in het Resolutieboek van de Heeren Staten van Stad en Lande op zaterdag 27 april 1661: *'Gehoort het rapport der Heeren Gecommitteerden dewelcke volgens resolutie Commissoriaal van den 25. deses in*

Conferentie sijn gewest met de Heeren Gecommitteerden der Stede Doccum over ende ter saecke van de verschillen ende differenten tusschen dese Provincie ende de Stadt Doccum voorsz. rakende den Trekwegh van hier nae voorn. Stadt: Hebben de Heeren Staten van Stad en Lande de Heeren Gecommitteerden voor haar genomene moeyte bedankende verstaan ende geresolveert, dat deze Provincie niet gehouden is langer te continueren in het provisionele accoord ende deswegen derselver Veerschippers niet wijders als aen de Limijten van dese Provincie by 't Strobos sullen vaeren blijvende de profijten van de Vaart yder in sijn district ende latende den verderen Treckwegh in Frieslant ter dispositie van de Stadt Doccum meer-gemelt'.¹⁶



Figuur 2.5.

Route Groningen-Dokkum, na conflict in 1661.

Groningen – Ulrum – Uithuizen – Warffum – Kantens

Rond 1660 werd het mogelijk vanaf Groningen, via het knooppunt Onderdendam, de dorpen Ulrum, Warffum, Uithuizen en Kantens te bereizen (figuur 2.6.). Zowel 's morgens als 's mid-dags kon ingestapt worden, de vertrektijden waren afhankelijk van het seizoen. Ook hier bleven

Figuur 2.6.

Route Groningen-Ulrum, Warffum, Uithuizen, Kantens, volgens ordonnantie van 1660.



de poortwachters van Groningen op hun post totdat de laatste schuit binnen was: *'D'ordinaris Veer-schepen Welverstaende dat in de corte Maenden de Boom nae het laeste Schip sal open gehouden worden / ende ijder Persoon boven twaelf jaeren wegen insluitinge sal betaelen een oortien'*.¹⁷ Rond 1700 vindt een wijziging plaats van de ordonnantie van

1660. Onder andere werden de tarieven verhoogd.¹⁸ Gezien de veelheid aan bestemmingen op deze route was om verwarring bij de afvaart te voorkomen het volgende bepaald: *'De Schippers naest aen de beurt leggende sullen een half uyre voor de tijd moeten swayen¹⁹ ende an de Trappen leggen / op dat een jeder moge wieten wat Schuyte dat Varen sal ende twee à drie op een tijdt af-steecken sullende / sal die nae Ulrum ofte Mensingeweer vaert de voorste / nae Wthuysen de tweede ende nae Warffum de derde in ordre zijn'*.²⁰

Het beheer van de routes

Het toezicht op de gang van zaken met betrekking tot de Provinciale trekvaart was opgedragen aan een beëdigde Commissaris. Zowel in de plaats van vertrek als in de plaats van aankomst functioneerde een Commissaris. Deze werden benoemd door de 'Heeren Gedeputeerde Staten van Stadt Groningen ende Ommelanden' en ontvingen hiervoor een tractement van 400 Car. gulden. Zij moesten overigens een borg betalen van 1000 Car. gulden waarmee hun goede trouw werd afgedwongen. Voor dit tractement moesten zij *'van den morgen tot den avondt ende insonderheyt by het af-vaeren ende aen-komen van de Veer-schuyten opsicht nemen'*.

De Commissaris voer zelf niet met de trekschuit mee, maar moest zich wel in de schuit voegen *'ende een yegelijck reysent persoon 't zy olt ofte jonck afvraegen hoe veer hy gedenckt mede te vaeren'*. Deze gegevens moesten in duplo op voorgedrukte biljetten worden opgetekend: één moest hij zelf behouden, het andere aan de schipper overhandigen. De Commissarissen moesten in een register het aantal vertrekkende reizigers, de plaats van bestemming, de datum, de tijd en de naam van de schipper bijhouden. Ook van de aangekomen reizigers moesten deze gegevens bijgehouden worden, aangevuld met het aantal personen dat onderweg was ingestapt. De schippers waren zelf verantwoordelijk voor het innen en administreren van de 'vracht-loonen' van personen die onderweg werden meegenomen. Bij aankomst moesten de schippers de betaalde vrachtlonen afdragen aan de plaatselijke Commissaris en

terstond storten in een ‘buydel ofte cassa’. Eenmaal in de maand werd de kassa van de veerschippers ten overstaan van de Commissarissen geopend ‘om de penningen esgalick te verdelien’ en de quota af te dragen. In Groningen ontving de Ontvanger-Generaal of zijn klerk de quota die ten gunste van de Provincie kwamen samen met het door de Commissaris opge maakte register.

Nodeloos op te merken dat *‘De Commissarien bevonden wordende de Ordonnantie op ’t Veer gemaect ofte dese haere Instructie gecontravenieert ofte niet niet nae behooren waergenomen te hebben’* zullen worden gestraft.

Hoewel de gang van zaken hiermee administratief goed dichtgetimmerd lijkt te zijn, vormden onderweg in- en ook weer uitstappende reizigers een voortdurende bron van fraude. Deze passagiers bleven buiten het zicht van de Commissaris en men was hierbij geheel afhankelijk van de eerlijkheid van de schipper. Wel werd getracht de eerlijkheid te bevorderen door de schippers een eed af te nemen: *‘Niemant sal als Schipper tot het bevaren der Trek-Schepen op de Provinciale Veeren geadmitteert moghen werden / ten zy hy sich bevooren aen het Collegie der Heeren Gedeputeerden deser Provincie heeft gepraesenteert / aldaer sy aengenomen / ende den behoorlycken Eedt heeft gepraesteert’*.²¹ Maar in 1791 is men tot de conclusie gekomen dat het afleggen van de eed weinig zin heeft want *‘daar de ondervindinge lange geleerd heeft / dat de Trekschippers door het doen van den eed niet kunnen worden genoodzaakt ter naarkominge van hunnen plicht / zo worden de gene / die reeds den eed hebben gedaan / daar van by dezen ontslagen / zullende vervolgens niemant weder tot den eed worden geadmitteert’*.²²

Aan het eind van de 17^{de} eeuw begint concurrentie een probleem te worden. Particuliere schippers proberen een graantje mee te pikken van het grote aanbod van reizigers. Dit leidt in 1691 tot het besluit dat alleen provinciale veren personen mogen vervoeren en andere schepen niet: *‘Soo is ’t, dat wy daer tegen willende voorsien / hebben goedtgevonden ende geresolveert, dat de Treck-Schippers van de respectieve Provinciale Veeren alleen gerechtiget sullen wesen / om menschen ofte passagiers te voeren / ende geen andere Schuytevaerders ofte Vracht-Schippers (ten zy door speciale toelatinge) sullen vermogen tot Groningen ofte onderwegens eenige menschen ofte passagiers in te nemen en voeren’*. Een uitzondering wordt gemaakt voor schepen die op afgelegen dorpen varen en voor slootschepen en schepen die van dorp tot dorp varen. Commissarissen, tolmeesters en ook de schippers van de trekveren krijgen de opdracht de overtreders aan te houden. Van de opbrengst van de boete, ‘een daelder op jeder mensche’, komt de helft aan de provincie en de andere helft is voor de opspoorders.²³

Het was mogelijk de functie van snikkevaarder, na verkregen toestemming, door erfenis of overdracht op andere wijze te vervreemden, waarvoor zij eerst een bedrag aan de stadsrentmeester moesten betalen: *‘Sullende de geene / soo nae de eerste Acquirenten van het recht tot dit Veer / by Erffnisse / Handelinghe ofte transport in het selve recht willen succederen, daer toe moeten hebben Onse admissie, ende voor admissie-gelt aen Onsen Stads Rentemeester betalen twalff Car. Guld. en 10 stuyver / eer ende bevoorens sy het Veer moogen aenvaerden ofte bevaren / op poena van vijftigh Caroli gulden’*.²⁴

De jaagpaden mochten tegen betaling van tolgelden ook door derden gebruikt worden. Ze waren afgesloten met tolhekken en de tolgaarders functioneerden tevens als opzichter van een deel van de route: *‘Wijders op dat het Treck-padt niet worde misbruyckt / sal de huyrder van ’t Heck by Hoger-brugge hebben de opsicht van Groningen an de Rollen van Garmerwolde / die van de Bolte / van Garmerwolder Rollen tot an ten Post / die van Winneweer van ten Post tot an Engelenborch / die van Bol-brugge van Engelenborch tot an den Dam / die van Delfzijl van den Dam tot an Delfzijl’*.²⁵ Uit het bovenstaande blijkt dat er tolhekken stonden bij

Oosterhogbrug, de Bolte, Winneweer, Bolbrug en Delfzijl. In 1653 werd kennelijk al gebruik gemaakt van rolpalen, ‘de Rollen’, om een bocht in de trekvaart te ronden.

2.3 Regelingen en richtlijnen

Naast algemene bepalingen ten aanzien van route en dienstregeling stonden in de ordonnaties vele bepalingen over schipper, schuit, trekvaart en jaagpad.

De schipper en de schuit

De schippers moesten vakbekwaam en behulpzaam zijn en hun functie het liefst in nuchtere staat uitvoeren: *‘De Schipperen sullen nuchteren / met alle bequaemheyt ende dienstbaerheyt den reysenden man bejegenen. Ende soo de Commissaris bevint de Veer-schipper droncken te zijn op de tijt als hy sal af-varen / sal hem het varen beletten / (...) ende sal de dronckene Veer-schipper nae gelegentheyt met suspensie van ’t veer ende de winst van dien voor de tijt van acht dagen ofte anders swaerder gestraft worden’*.²⁶ Het was de schippers verboden de passagiers of de collega’s te lijf te gaan: *‘So eenich Snickevaerder bevonden weerde tegens jemant met geweer / holt / messen / vuysten / ofte anders ghevochten ofte geweer ende mes getrocken te hebben / sal in de ghemeene busse betalen 2. Daler in dien sulcx tegens emant van haer meede Veerluyden geschiede / ende een Daler indien tegens emant anders’*.²⁷ Hun woordgebruik en daden dienden geen aanstoot te geven: *‘Zullen de luyden ende opsiender met behoerlijcke respect bejegenen ende gehoorsamen / sonder de selve / malkanderen / ofte yemant anders te Water ofte te Lande passerende / an te roepen / te schelden / met woorden ofte warcken / qualijck te bejegenen’*.²⁸ Het vragen of aannemen van fooien was niet toegestaan: *‘Sullen ... geen voyen van malkanderen / ofte andere Luyden eysschen / ofte ongeyscht ontvangen / op verbeurte van die Reyse ende arbitrale correctie, sullende alsdan de Commissarius een ander voorts doen afvaeren’*.²⁹

Maar ook het gedrag van de passagiers kon te wensen overlaten. De schipper werd dan geacht in te grijpen: *‘In gevalle in een Trekschuit iemant dronken is of anderzints enige rusie maakt / ofte onbehoerlijcke taal voert / zullen de Schippers gehouden zijn de zulke te gelasten zich stil en vredig te houden of anders terstond uit de schuute zetten / en daar van dadelijk kennisse geven aan het Gerichte ter plaatse’*.³⁰ Overlast door rokers is niet alleen van deze tijd. Op het roken en pruimen in de kajuit stond een straf: *‘Sullen oock niet gedogen dat onder het verdeck taback gedroncken ofte gesmoockt werde / op poena dat sy sulx toelatende / sullen verbeuren drie Car. Gulden’*.³¹

De vakbekwaamheid van de snikkevaarder moest een probleemloze overtocht garanderen zonder dat het schip omsloeg of aan de grond liep: *‘Insonderheyt sorge dragende / om haer schip niet omme te seylen / of over-laden / niet in de grondt te brengen’*.³² Het was dan ook niet toegestaan de reis door een plaatsvervanger uit te laten voeren en bij ziekte moest de commissaris zorgen voor een andere schipper: *‘Sullen gehouden wesen met de jacht-schuyten te vaeren / ende niet vermogen daer toe te gebruycken eenige knechts in haer plaetse / doch sieck ofte om wettelijcke redenen van huys zijnde / sal sulx den Commissaris bekend maecken / sullende alsdan de naest-volgende Schipper in sijn plaets moeten varen’*.³³

In de 17^{de} en 18^{de} eeuw was het duidelijk niet de bedoeling dat er anders dan met passagiers werd gevaren; bagage en kleine pakjes waren toegestaan wanneer ze de reizigers niet hinderden. De hiervoor bedoelde trekschuiten worden in de ordonnaties aangeduid met ‘ordinaris trekschuiten’ om deze te onderscheiden van andere trekschuiten waarin wel vracht mocht

worden vervoerd en in dat geval ook alleen vracht en dus geen passagiers: *'De Schippers sullen in dese verdeckte Schuyten niet mogen laeden ofte overbrengen eenige coopmanschappen ofte waeren; maar alleene menschen ofte passagiers / met der selver bagage / ende andere kleyne packjens / den reysenden man niet belettende of ongelegentheydt causerende'*.³⁴ Het was de schippers toegestaan om bedelaars gratis mee te nemen: *'Eyntlijck sullen de Schipperen niet vermogen d'arme luyden (om Godts wil mede over wech willende) an de Wal te laten staen / maer deselve voor ofte achter in de schuyt nae gelegenheydt innemen / sonder Vracht ofte Toll te betalen'*.³⁵

Niet alleen de schipper was het lijdend voorwerp van regelgeving. Ook ten aanzien van de schuit viel er het één en ander te regelen. De schepen moesten voorzien zijn van goede materialen om een ongestoord verloop van de reis te garanderen en om te bewerkstelligen dat de reizigers tijdens de overtocht niet aan weer en wind zouden worden blootgesteld was het volgende bepaald: *'Sullen de Schepen houden dicht / overdeckt / ende bequam met lijnen / stocken / haecken / ende andere noodige gereetschappen wel versien / tot welcken eynde de peerden / schuyten ende andere gerietschappen ten minsten viermael des jaers sullen worden geschout van twee Heeren Gedeputeerden ende den Commijs / ende de breuckvalligen gestraft'*.³⁶ Het houtwerk van schepen werd ter conservering gewoonlijk geteerd. Om te voorkomen dat de kleding van de reizigers besmeurd zou raken met pek mocht aan de snikken slechts verf gebruikt worden: *'van binnen / aen / noch ontrent de kanten niet geteert / maer geverwt'*.³⁷ Ook aan de veiligheid werd gedacht, want de trekschuiten moesten in het donker een lantaarn met kaars voeren: *'Ende om (soo veel mogelijk) te verhoeden alle ongelucken / sullen de Schipperen des winters by donckere morgen-stonden ende avonden voor op het Schip ofte Schuyte hebben een lanteerne met een brandende kaerse'*.³⁸

Het was natuurlijk verleidelijk een tweede schuit aan de eerste vast te maken en zo met inzet van dezelfde mankracht twee keer zoveel passagiers mee te nemen. Dit was echter niet toegestaan: *'De Veerschippers sullen geen andere schepen ofte schuyten anhangen ofte mede mogen slepen by poena van ses gulden telckens te verbeuren. De Schepen sullen worden geteykent met No. 1. 2. ende soo voort / ende sullen de Schipperen nae ordre van dien successivelijck ende praecise op de uyr af-varen'*.³⁹ Het was onvermijdelijk dat ergens onderweg de snikke uit de andere richting werd ontmoet. Om belemmering van de doorvaart te voorkomen, het jaagpad was immers meestal slechts aan één oever aanwezig, was een soort voorangsregeling van kracht. In alle ordonnanties is zo'n artikel opgenomen. Hier het voorbeeld van de route naar Delfzijl: *'Wijders op dat de Veerschuyten van Groningen ende Delfzijl elkander ontmoetende hen onderlinghe niet mogen beletten / sullen alle tijdt de van Groningen buyten / ende van Delfzijl ofte andere plaetsen komende binnen houden moeten'*.⁴⁰

De trekvaart en het jaagpad

Het jaagpad langs de trekvaart was zo aangelegd dat de paarden over dit pad lopende de trek-schuit voort konden bewegen. Daar waar het jaagpad een weg kruiste, was dit afgesloten met een hek of slagboom. Aanvankelijk was het verboden op een andere wijze van de paden gebruik te maken: *'Dese Treck-wech ofte Dijrvoet sal niet mogen werden gebruyckt met eenich Vee 't zy groot of klein wat name het selve mach hebben / veele – min oock met wagens / karren / budden'⁴¹ / sleeden ofte diergelijcke'*.⁴² Hierop werd toezicht gehouden door de opzichters van de tolhekken en slagbomen: *'Ende werden by desen wel ernstlijck gelast d'Opsichters by de respectie Boomen ofte Hecken dat zy in het openen van dien goede sorge draegen / ten eynde het Padt niet anders als voorsz. is / werde gebruyckt'*.⁴³

Later mocht van het jaagpad ook gebruik gemaakt worden door voetgangers. Deze konden beesten met zich meevoeren. Daarvoor moest dan wel tol betaald worden: *'Tol op den Treck ende Wagen-wech, buyten de voorgestelde Veer-Schuyten gebruyckt wordende. Elck een / hy sy Mans ofte Vrouws-Persoon / sal by het heck ofte Slach-boom (tot dien sine op het Treck-padt ghestellet) 't selve passeerende, betalen een halve stuyver. Yder paert losbandigh of met een Mensche een stuyver. Elck Hoorn-beest een stuyver. Yder Schaep ofte Varcken twee plac-ken. Yder schip het Treck-padt door een Man gebruyckende een halve stuyver / ende door een Paerdt gebruyckende (exempt de voorsz. Veer-scheepen) een stuyver. Sullende altoos de Tolmeester self / ofte door jemandt anders present wesen / om de Tol te ontfangen. Van dese Tollen sullen vry ende exempt wesen / de kinderen onder acht Jaren / Die geene / soo met de handt van de Bouwmester doceren, dat sy aen dit Treck-padt voor de Stadt sullen arbeeyden. De Arme-Luyden / die sulckx om Godts wille begeeren'*.⁴⁴ Uit deze ordonnantie blijkt dat de reguliere veerschuiten geen tol betaalden, maar andere trekschuiten, getrokken door een mens of een paard wel.

In 1681 blijkt het nodig de bepalingen over het gebruik van de trekweg van Groningen naar Winschoten opnieuw aan te scherpen, omdat de trekpaden schade ondervinden van het vele misbruik: *'Alsoo Wy bemerken dat de Trek-wegh van Groningen na Winschoten / tegens Onse vorige Ordonnantie op de Trek- en Wagen-wech geemaneert, met Wagens / Karren en Hoorende Beesten / die niet een voor een worden geleydet / dagelijx meer en meer misbruykt / ende daer door tot groote schade seer bedurven en vertreden wordt. Soo is 't dat Wy hier in willende versien / renoveren mits desen Onse vorige ordonnantie, ende als noch een ieder verbieden / van wat staet ofte conditie hy ook mochte wesen / de voorsz. Trek-paden anders te gebruiken / als te voet met Paerden en Hoorn-beesten / welke Hoorn-beesten een voor een geleydet en bewaert worden / dat sy niet ter sijden uytlopen en de wallen vertreden'*.⁴⁵

Ook eigenaren of gebruikers van aan het trekpad grenzende landerijen werd op hun verplichtingen gewezen. Zij moesten zorgen dat de afrasteringen in goede staat verkeerden en moesten een boete betalen voor beesten die op het trekpad liepen: *'Werden oock de respecti-ve gebruyckeren van de Landen an het Treck-padt swettende vermaent de bevredinge tusschen het Treck-padt ende haere Landen sodanich te onderhouden / dat der selver biesten niet overspringen ofte anders het padt ofte gebruyck van dien niet beschaedigen ofte bekommeren / op de verbeurte van twalf stuyver voor elck beest overgesprongen ende op het Treck-pat bevonden zijnde / waer voor het selve datelijck / soo het noch is te bekomen / sal worden angetast / op de Schut-stal gebracht / ende aldaer verblijven ter tijt de breucke / ende de onkosten van 't schutten sal zijn betaelt'*.⁴⁶

Een andere categorie die zich moest voegen naar het gebruik van de trekvaart betreft het overige scheepvaartverkeer. Zeilschepen moesten gebruik maken van die zijde van de trekvaart waar geen jaagpad langs lag: *'De Schepen ende Schuyten onder zeil zijnde / sullen haeren vaert moeten nemen aen de over-sijde van den Treck-wech /op dat de Schepen door paerden ofte anders getrocken / niet en werden belet by poena van drie Car. Gulden / boven de vergoetsinge van de schaede de daer-uyt mochte komen'*.⁴⁷ Ook mocht door derden niet worden aangelegd aan het jaagpad, behalve voor het laden en lossen van lading: *'Op dat de lijne van de Treck-schuyt / ende vrie gebruyck van het Padt niet werde belet / sal niemant met enich schip an de zijt van het Treck-padt hem mogen leggen / by verbeurte van vijf schellingen van elck schip ende t'elcken reyse / desen ter contrarie bevonden: Exempt nootwendige lossinge ende ladinge van goederen / in welcken gevalle gestadich een Persoon op het schip ofte schuyten sal staen om de lijne van de Treck-schuyten telkens over te lichten / sullende op het selve*

de Tolmeester in sijn district / (...) d'opsicht hebben / ende daer van de breucke half hebben te profiteren'.⁴⁸

De paarden werden regelmatig gewisseld op pleisterplaatsen, vaak tevens de plaats van een herberg. Dit zou een mogelijke bron van vertragingen kunnen zijn, daarom werd bepaald dat *'De Schipperen respectie sullen niet vermogen ter plaetsen alwaer sy van Paerden veranderen / langer vertoeven / als dit veranderen nodich vereyschet*'. De schippers waren verantwoordelijk voor het voer en het tuig nodig voor deze paarden: *'Welcke Paerden alle tot d'ordinaris Veerschuyten / met 't geene daer toe vereyscht wert / aen Zeelen / Voeragie ende anders / de Schipperen op dit Veer zijnde / sullen moeten bestellen ende onderhouden / sodanich dat het Veer wel ende tot contentement kan worden gediend*'.⁴⁹

3 Trekveren in de 19^{de} eeuw

3.1 Veerdiensten

Volksalmanakken en Jaarboekjes

Met de ontbinding van de gilden en de centralisatie van het gezag aan het eind van de 18^{de} eeuw kwam ook een einde aan het systeem van ordonnanties. Dit betekende echter niet dat de trek- en beurtvaart veel zou veranderen. De bevolkingscentra bleven dezelfde, de trekvaarten waren aanwezig en mensen en goederen moesten nog steeds vervoerd worden.

In de Groninger Volksalmanakken van 1837 tot en met 1851 en de Groninger Jaarboekjes van 1862 en 1863 zijn de vertrektijden van de trekschuiten te vinden. Andere vervoermiddelen, zoals stoomschepen, diligences en vrachtwagens hebben hun eigen afdeling in deze jaaroverzichten. Enkele veerdiensten zijn bij de trekschuiten beschreven, hoewel ze werden uitgevoerd door zeilschepen. Waarschijnlijk waren die routes niet geschikt voor trekschuiten, of moest een deel van de route over open water worden gevaren.

In de Groninger Volksalmanakken wordt de provincie Groningen in vier regio's opgedeeld, namelijk het Oldambt, Fivelingo, Hunsingo en het Westerkwartier. Per regio worden ook de bijbehorende commissarissen genoemd. De routes zijn niet op alfabetische volgorde of het aantal diensten per week geordend; hoe de volgorde wel is vastgesteld is niet duidelijk.

Van de reguliere routes staan de vertrektijden beschreven, meestal de exacte tijd, maar een enkele keer slechts met de aanduiding 's morgens, 's middags of 's avonds. Naast de reguliere trekveren worden dorpsschepen genoemd. Van de dorpsschepen staat slechts beschreven welke dorpen een dorpsschip hadden, dat zij meestal op de marktdagen voeren en bij welke herbergen en veerhuizen je informatie kon vragen. Waarschijnlijk vervoerden de dorpsschepen ook lading en goederen wat op de trekveren niet was toegestaan. We mogen aannemen dat in de 18^{de} eeuw ook dorpsschepen bestonden, maar daarover zijn geen gegevens gevonden. In de Groninger Jaarboekjes is de indeling anders, de provincie is niet in regio's opgedeeld en de routes staan op alfabetische volgorde gerangschikt.

Routes

In de Groninger Volksalmanakken en Jaarboekjes is informatie over 39 vaste routes te vinden (bijlage 1) en worden tevens 101 dorpsschepen genoemd. Ook dorpen in Drenthe hadden een geregelde dienst op Groningen, zoals het marktschip en later de stoombeurtdienst vanaf Peize en de trekschuit vanaf Roderwolde (Kerkmeijer, 2005). Het grote aantal geeft al aan hoe uitgebreid het systeem van veerdiensten was.

De periode 1837-1863 lijkt voor de veerdiensten redelijk stabiel te zijn geweest; zowel het aantal routes als de frequentie van de veerdiensten is niet veel veranderd. Wel zijn er in de periode 1837-1863 een paar routes bijgekomen, namelijk de route naar Borgercompagnie en Tripscompagnie, de route naar Feerwerd, de route naar Foxham, Foxhol, Kolham, Kropswolde en Westerbroek, de route naar Zuidhorn, de route naar Nieuw-Buinen, de route naar Oldenhove, de route naar Nieuwe Pekela, en de route naar 't Zandt.

Van deze nieuwe routes had een aantal eerst een dorpschip, terwijl sommige dorpen een route deelden met andere plaatsen. Veel plaatsen waren waarschijnlijk tussenhaltes op reguliere routes, maar deze worden niet met name genoemd in de almanakken en jaarboeken. Bij enkele routes wordt in latere jaren vermeld dat deze gedeeltelijk door barges of snelschuiten worden gevaren. Barges werden door twee paarden getrokken, waardoor de reistijd aanzienlijk werd bekort.

Vaardagen en -tijden

Als we kijken naar de frequentie van de veerdiensten kunnen we een aantal typen verbindingen onderscheiden. De drukste routes, met elke dag tot wel vier veerdiensten, zijn ook naar de grotere plaatsen in de provincie: Delfzijl over Appingedam, Winschoten met overstap naar Nieuweschans, en de veerdienst op Strobos, waar je kon over stappen op de trekschuit naar Dokkum.

Op een grote groep routes voer slechts op de marktdagen (dinsdag en vrijdag) een trekschuit naar Groningen. Op die dagen voeren niet alleen de reguliere trekschuiten naar Groningen, maar ook de dorpschepen. Zoals te zien is in bijlage 1 voeren trekschuiten op de marktdagen in de vroege ochtend naar Groningen, terwijl ze meestal tussen 14.00 en 16.00 uur teruggingen. Dit moet een enorme drukte hebben opgeleverd.

De overige veerdiensten variëren van drie verbindingen per week tot twee per dag. Vele hadden in feite wel een dagelijkse verbinding, maar bij sommige wordt vermeld dat een of meerdere dagen per week niet gevaren werd. Bij een aantal routes wordt opgemerkt dat deze op zon- en feestdagen niet voeren. Dit was blijkbaar niet vanzelfsprekend en we mogen dan ook aannemen dat de trekschuiten op de routes waarbij deze aantekening niet is geplaatst in de meeste gevallen ook op zon- en feestdagen voeren.

Zoals te zien is in bijlage 1 hadden veel routes aangepaste vertrektijden, afhankelijk van de tijd van het jaar. De trekschuit naar Groningen vertrok in die gevallen 's winters vaak een uur later dan 's zomers, en de trekschuit vanuit Groningen vaak vroeger. Of dit te maken had met de kortere daglichtperiode in de winter is niet met zekerheid te zeggen, aangezien er ook een aantal routes zijn waar zowel 's winters als 's zomers in ieder geval een deel van de reis in het donker gevaren werd.

Ook is te zien dat een aantal routes 's winters minder vaak bevaren werden; wellicht was het aantal personen en de hoeveelheid vracht 's winters minder groot. Volgens de dienstregeling waren alle routes het hele jaar in bedrijf, maar we mogen aannemen dat bij strenge vorst en ijs op de vaarten de dienst tijdelijk werd gestaakt.

Bij de route van Groningen naar Noordbroek is te zien dat de vertrektijd voor de terugreis 's middags een uur later is als er kermis in de stad is. Blijkbaar was de Groninger kermis voor Noordbroekers belangrijk genoeg om het vertrek met de trekschuit naar huis een uur uit te stellen.

3.2 Infrastructuur

In paragraaf 2 hebben we gezien hoe zich in Groningen vanaf het begin van de 17^{de} eeuw een netwerk van waterwegen met veerdiensten voor personenvervoer heeft ontwikkeld dat in de 19^{de} eeuw zijn hoogtepunt bereikte; vanaf 1880 was er sprake van teruggang. In de 20^{ste} eeuw werd de taak van de trek- en beurtveren geleidelijk overgenomen door de spoorwegen en bus- en bodendiensten. In de stad Groningen werden veel waterwegen zoals het Hoendiep, Boterdiep en Damsterdiep gedempt. Daarnaast werden vele waterwegen verbreed en geschikt gemaakt voor grotere vrachtschepen met motoren, waarbij de oorspronkelijke trekvaart verdween of niet meer als zodanig herkenbaar is. Desondanks is een deel van de infrastructuur voor de trekveren in de provincie Groningen nog aanwezig. Hieraan zullen we in deze paragraaf aandacht besteden.

Tot de infrastructuur rekenen we in de eerste plaats het netwerk van trekvaarten met jaagpaden en de schipsloten met zwaaikommen die werden gegraven om dorpen op het netwerk aan te sluiten. Aan het begin en het eind van een route stonden in veel gevallen veerhuizen waarvan een aantal nog steeds als café dienst doen. Veel veerhuizen waren voorzien van snikstallen voor de paarden. De jaagpaden waren in het begin uitsluitend bestemd voor de trekveren, maar later ook voor ander verkeer waarvoor tol betaald moest worden. Tolhuizen, tolhekken en slagbomen vormden dan ook een onderdeel van de infrastructuur. Op veel plaatsen komen langs de trekvaarten nog rolpalen voor, die nodig waren om een bocht in de vaart te kunnen ronden.

Netwerk van trekvaarten

Het eerste trekveer, van Groningen naar Zuidbroek, kwam tot stand in het begin van de 17^{de} eeuw. Al spoedig nam het aantal trekvaarten sterk toe. In veel gevallen was het graven van een trekvaart een kostbare onderneming waarvoor een fors kapitaal bijeengebracht moest worden, zoals blijkt uit de som van 245.755 gulden die nodig was om het Friese gedeelte van de trekvaart van Groningen naar Dokkum aan te leggen. De schuld bracht Dokkum in de problemen, maar in het algemeen loonde de investering en brachten de verpachting van het veer en de tolgelden voor het gebruik van de trekwegen en -paden voldoende op om de rente te betalen en de schuld af te lossen.

Op de kaart van Beckering, uitgegeven in 1781, zijn vele waterwegen in de provincie aangegeven, vaak met de vermelding 'Trek Vaart', bijvoorbeeld 'Trek Vaart na Slogteren'. Ook de tolhuizen langs de trekvaarten zijn gekarteerd. Waarschijnlijk heeft Beckering bij het samenstellen van de kaart gebruik gemaakt van trekveren om het landschap in kaart te brengen. In de bibliotheek van de Rijksuniversiteit bevindt zich namelijk een groot aantal voorstudies die omstreeks 1750 zijn gemaakt. In feite zijn het kaartjes waarop de trekvaart centraal staat, met vermelding van zaken als rolpalen, bruggen, tolhuizen en afstandspalen, naast dorpen, huizen en borgen.

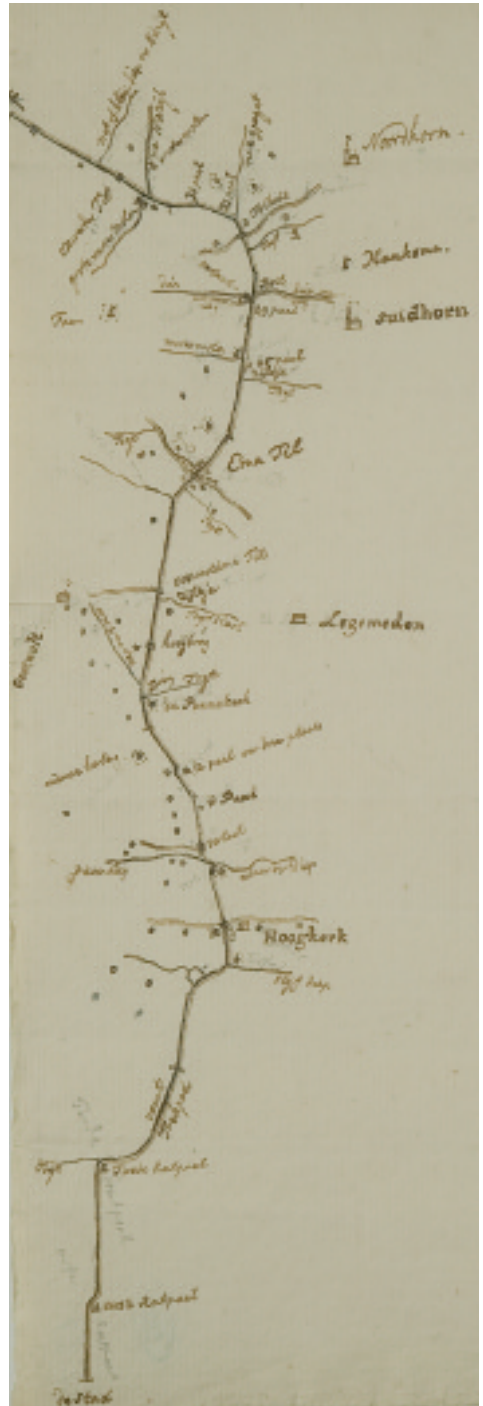
Figuur 2.7. geeft als voorbeeld de kaart van de trekvaart naar Dokkum tussen Groningen en Stobos. Tussen Groningen en Hoogkerk worden vaart en trekpad vermeld en staan de 'Eerste Rontpaal' en de 'Tweede Rontpaal' getekend. De rontpalen zijn de rolpalen om een bocht in de vaart gemakkelijk te kunnen ronden. Op enkele punten langs de trekvaart vermeldt Beckering ook 11 paal, 12 paal en verderop 29 en 34 paal. Waarschijnlijk zijn dit geen rolpalen, maar palen die de afstand langs de trekvaart aangeven. Wegen en tochten die de trekvaart kruisen staan vermeld, evenals bruggen, tillen, verlaten en bij Noordhorn een tolhuis. Zuidhorn lag

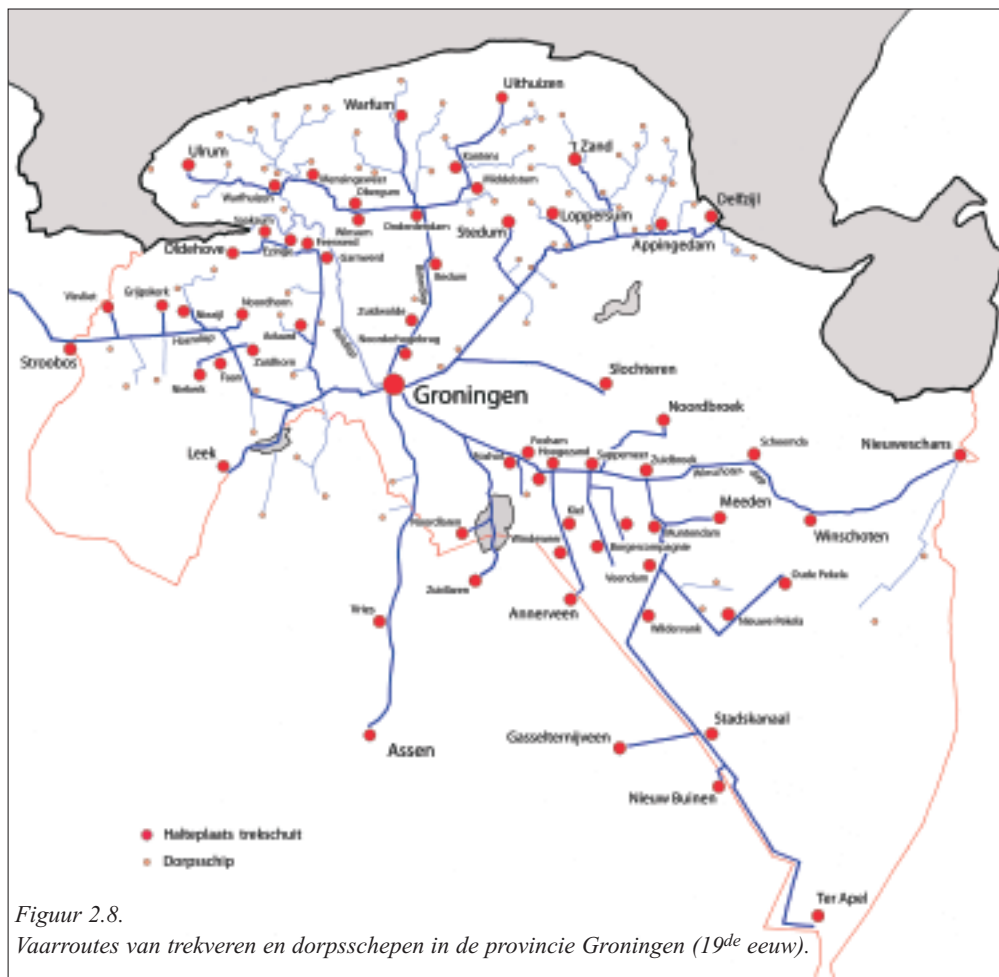


Figuur 2.7.
Trekvaart van Groningen (de stad) naar Strobus,
schetskaart van Theodorus Beckeringh, ca. 1750
(Universiteitsbibliotheek Groningen, collectie
Gozewinus Acker Stratingh; foto Dirk Fennema.).

niet aan de trekvaart, maar was er wel mee verbonden door middel van een diep naar Brittil. Ook gebruikte Beckeringh een kompas om richtingen te bepalen. Op de kaart komt soms een pijl voor die het noorden aanwijst en verder opmerkingen zoals 'Roijing op de toren van de Meeden'.

Het netwerk van trekvaarten kwam grotendeels in de 17^{de} eeuw tot stand, hoewel in de 18^{de} en 19^{de} eeuw nog enkele vaarten zijn toegevoegd.





Figuur 2.8. is gebaseerd op de gegevens uit de Groninger Volksalmanakken en laat het netwerk in de 19^{de} eeuw zien. Plaatsen vanwaar een trekveer naar de stad vertrok zijn aangegeven in rood. Plaatsen met een dorpsschip, dat meestal op marktdagen op Groningen voer, zijn aangegeven met een kleine stip zonder vermelding van de naam van het dorp. Vooral in het noorden van de provincie hadden veel kleine dorpen een dorpsschip dat via de vele maren het netwerk van trekvaarten kon bereiken.

In sommige delen van de provincie Groningen zijn trekvaarten goed bewaard gebleven zoals het gedeelte tussen Oldehove en Saaksum, waarlangs ook nog rolpalen staan. Het trekpad dient thans als fietspad. Langs andere trekvaarten heeft het trekpad plaatsgemaakt voor een asfaltweg zoals bij de trekvaart tussen Slochteren en het Damsterdiep. Dorpen die niet aan de trekvaart lagen, waren daarmee toch verbonden door een schipsloot met trekpad, zoals we kunnen zien bij Zuidhorn. In Grijskerk loopt de schipsloot, het Poeldiep, nog tot aan het dorp. Vaak was een schipsloot smal. In dat geval bood een zwaikom de mogelijkheid de trekshuit te keren.

Veerhuizen

Veerhuis - snikhuis in het Gronings - is in feite een verzamelnaam voor herbergen of cafés die met een trek- of beurtveer in verband kunnen worden gebracht. Een veerhuis is niet een gebouw met bepaalde architectonische kenmerken; het zijn de activiteiten die bepalen wat een veerhuis is. Een groot aantal 'officiële' veerhuizen kon met behulp van de Groninger

Veerhuizen in de stad Groningen			
Veerhuis	Locatie	Informatie	Doelgebied
Het Lopster veerhuis	Groningen, hoek Damsterdiep Loppersumergang		Fivelingo
De Hulsebos (Hulsebusch)	Groningen, aan het Schuitediep		Oldambt
Veerhuis Nieuwe Pekela	Groningen, Steentilpoortbrug, Winschoterdiep		Oldambt
Winschoter veerhuis	Groningen, 'Voor het Voormalig Klein poortje', Winschoterdiep	Nu in gebruik als restaurant – Restaurant Tijdloos (?)	Oldambt
De (Nieuwe) Karper	Groningen, 'Voor het Voormalig Klein poortje' aan het Winschoterdiep	Nu in gebruik als restaurant – Restaurant Tijdloos (?)	Oldambt
De Slingerij	Groningen, Hoendiep	Nu in gebruik als café	Westerkwartier
De Zwaan (Swaen)	Groningen, buiten de A-poort, Hoendiep	Gebouwd in 1819, max. 120 paarden	Westerkwartier
De (Nieuwe) Stads-herberg	Groningen, buiten de A-poort, Hoendiep	Gebouwd in 1801, max. 70 paarden	Westerkwartier
Herberg Schiermonnikoog	Groningen, aan de A		Westerkwartier
De Drie (gekroonde) Schelvischen	Groningen, aan de A		Westerkwartier
het Hooglandster Veerhuis	Groningen, aan de A		Westerkwartier
Huis, waar het veerhuis uithangt	Groningen, op de Reitmakers Rijge		Westerkwartier
Het Schippers Veerhuis	Groningen, Boterdiep		Hunsingo
Het Korenschippers Gezelschap	Groningen, Boterdiep		Hunsingo
De Oude Snikstal	Groningen, hoek Rodeweg	Gevelsteen uit 1771, gerestaureerd in 1863, nu in gebruik als café.	Hunsingo

Tabel 6

Volksalmanakken uit de 19^{de} eeuw worden gevonden (tabel 6 en 7). Daarnaast waren er herbergen die geen veerhuis werden genoemd, maar waar wel dezelfde activiteiten plaatsvonden, onder andere de herbergen die onderweg als halteplaats dienden om de trekpaarden rust te gunnen.

In het netwerk van personen- en vrachtvervoer nam het veerhuis een centrale plaats in. Het veerhuis aan het begin en einde van de route was de plaats waar een commissaris toezicht hield op de afvaart en aankomst van de trekschuit, de verkoop van plaatsbewijzen en het plaatsen van bagage en pakjes in het ruim. Ook konden schipper, knecht en passagiers in het veerhuis iets nuttigen en waar mogelijk overnachten.

Een groot aantal veerhuizen had een stal, een zogenaamde snikstal, waar de scheepsjager zijn paard stalde of kon wisselen. De naam van het café 'De Oude Snikstal' - op de hoek van de Rodeweg en Korreweg in Groningen - herinnert aan de snikstal die voorkomt op een kaart die Van Wanroij (2000, 93) publiceerde. Op een steen uit 1771 in de zijgevel van het café staat een scheepsjager met een trekschuit afgebeeld (figuur 2.9.). Het is op de kaart niet te zien of de snikstal bij een veerhuis hoorde. Vanaf de veerhuizen langs het Boterdiep vertrokken de trekschuiten over het Boterdiep naar Noord-Groningen (Van Wanrooij 2000). Bij sommige veerhuizen behoorden grote stallen. Zo boden de veerhuizen De Zwaen en De Stadsherberg,

Veerhuizen in de Ommelanden			
Veerhuis	Locatie	Informatie	Doelgebied
Veerhuis Noordlaren	Noordlaren, Meester Koolweg. (Fig.5.6)	Gebouwd in 1850, uitgebreid in 1900, als veerhuis in gebruik tot ± 1960, nu in gebruik als huiskamerrestaurant.	Groningen
Veerhuis Zuidlaren	Zuidlaren, Havenstraat	Nu in gebruik als verenigingsgebouw	Groningen
Veerhuis Appingedam	Appingedam, Cornelis Albertsstraat	Nu in gebruik als antiquariaat.	Groningen
Veerhuis Garnwerd (Cafe Hammingh)	Garnwerd, Hunzeweg (Zie Fig. 5.9)	Gebouwd in 1867, nu in gebruik als eetcafe	Groningen
Veerhuis Zuidhorn	Zuidhorn, Hoendiep.	Nu in gebruik als restaurant	Groningen
Veerhuis Kiel-Windeweer	Kiel-Windeweer, Dorpsstraat (Fig.5.7)	Gebouwd 1822, nu een woonhuis	Groningen
Veerhuis Warffum	Warffum, Torenweg (Fig.5.9)	Afgebroken in 1931/33	Groningen
Veerhuis Onderdendam	Onderdendam (Fig.5.11)	Wordt al in 1793 genoemd, staat er nog	Groningen
Herberg 'Rust en weinig'	Onderdedamsterweg (Warffumermaar)	Gebouwd in 1663	Groningen

Tabel 7

aan het begin van de trekvaart naar Dokkum, plaats aan respectievelijk 120 en 70 paarden.

Het is niet duidelijk wanneer veerhuizen voor het eerst in gebruik komen. Op de kaart van de stad Groningen van Haubois (1643) staat op enkele plaatsen langs de kades een veer vermeld, zoals het 'Lewarder veer' bij de A-poort, het 'Oldamster veer' en het 'Foxholler veer' bij het Schuitendiep en het veer naar Delfzijl bij het Damsterdiep. Het veer naar Dokkum was een belangrijke verbinding, omdat het aansluiting bood op de veren naar Leeuwarden en Harlingen, vanwaar men overzee de steden in Holland kon bereiken. We mogen aannemen dat ook in die tijd een herberg als veerhuis diende.

Ieder veer had zijn eigen veerhuis en elk veerhuis had zijn eigen doelgebied. De veerhuizen in de stad Groningen waren per doelgebied over de stad verdeeld. Zo lagen de veerhuizen voor de veren op het Oldambt - De Hulsebos, Veerhuis Nieuwe Pekela, het Winschoter Veerhuis en De Karper - alle aan het Winschoterdiep en het Schuitendiep. De veerhuizen voor het Westerkwartier lagen aan de A en aan het Hoendiep, onder andere De Slingerij, De Zwaan, De Stadsherberg, De Drie Schelvischen en Het Hooglandster Veerhuis. De veerhuizen voor Fivelingo, zoals het Lopster veerhuis, lagen aan het Damsterdiep en die voor Hunsingo aan het Boterdiep.

Veerhuizen voor dorps-schepen worden in de almanakken en jaarboekjes niet vermeld, maar Van Wanroij (2000, 89) geeft wel een foto van een veerhuis aan het Boterdiep met op de gevel een bord: 'Veerhuis van Startenhuizen, Zandeweer, Rottum en Vroomklap'. We mogen aannemen dat dergelijke veerhuizen ook bestonden voor andere dorpen waarop een dorps-schip voer.

Vele van de veerhuizen hebben een deel van hun functie behouden; ze zijn in gebruik gebleven als café of later verbouwd tot restaurant. Een goed voorbeeld is het Noordlaarder veerhuis dat in de jaren zeventig van de 20^{ste} eeuw werd opgeknapt en in 2005 is omgebouwd tot huiskamerrestaurant met de naam 'Het Oude Veerhuis'. Ook De Slingerij, nu een café aan de A-weg in Groningen, was vroeger een veerhuis (figuur 2.10.). Een deel van de veerhuizen is niet langer als zodanig herkenbaar omdat ze een andere functie kregen, zoals het veerhuis van Kiel-Windeweer dat nu als woonhuis in gebruik is. Tenslotte heeft een deel de tand des tijds niet overleefd en is, zoals het veerhuis van Warffum, gesloopt.



Figuur 2.9.
Gevelsteen in de zijgevel van café
'De oude Snikstal', 1771.



Figuur 2.10.
Veerhuis 'De Slingerij' in 2009.

Over de veerhuizen aan het begin en einde van de route zijn we goed geïnformeerd. Ze lagen aan een kade met voorzieningen voor het afmeren en in- en uitstappen. Dat zal ook het geval zijn geweest in de halteplaatsen met herberg in de grotere dorpen langs de route. Over de voorzieningen bij kleinere opstapplaatsen, bij een brug of tol, hebben we geen gegevens gevonden.

Tolhuizen

De trekpaden langs de trekvaarten waren in het begin van de 17^{de} eeuw alleen bestemd waren voor de scheepsjager en het paard dat de veerschuit trok. Later konden ook voetgangers, ruiters en beesten ‘onder begeleiding’ de trekpaden gebruiken, maar daarvoor moest tol worden betaald. Op de kaart van Beckering zien we een groot aantal tolhuizen langs de trekvaarten:

Hoendiep: Hoogkerk, Enumatil en Noordhornega.

Boterdiep: Zuidwolde en Onderdendam.

Vaart naar Ulrum: weg naar Wehe.

Damsterdiep: Oosterhogebrug, Kaakhiem, Winneweer, maar naar 't Zant.

Winschoterdiep: Oude Rodehaan, Foxhol, Medemertol, De Bult.

Op iedere route lag een aantal tolhuizen die werden beheerd door een tolmeester. Hij had tot taak om geld te innen van passanten en toezicht te houden op zijn deel van het jaagpad, om te voorkomen dat karren en wagens de trekpaden gebruikten. De officiële trekschuiten waren vrij van tol, maar andere schepen, getrokken door mens of paard, en zeilschepen moesten wel tol betalen. Figuur 2.11. toont het IJzeren Tolhek bij Rodehaan aan het Winschoterdiep in 1931. Tolhekken, -huizen en -bruggen werden openbaar verpacht, waarbij de hoogste bieder pach-



Figuur 2.11.

Tolhuis 'IJzeren tolhek' bij Rodehaan langs het Winschoterdiep, 1931

(Foto collectie Groninger Archieven, 1785-5544).

ter werd over een bepaald traject (Van Wanroij 2000, 108). De pacht werd betaald van het tolgeld dat de tolmeester ontving. Zo betaalde de gebruiker mee aan de aanleg en het onderhoud van de trekpaden en de controle op de vaarroutes.

Het is niet bekend of tolhuizen, hekken of slagbomen langs trekvaarten bewaard zijn gebleven. Van Wanroij (2000, 108) publiceerde een tekening van het tolhuis van Zuidwolde dat in de 19^{de} eeuw werd gebouwd, op de plaats waar in de 18^{de} eeuw op de kaart van Beckering al een tolhuis voorkomt. Het tolhuis heeft aan de voorzijde het karakteristieke uitstekende gedeelte, met ramen aan de zijkant die uitzicht boden op de weg.

Een tol was een belemmering voor het verkeer en al in 1864 werd gepleit om ze op te heffen. Pas in 1906 werden de tollens op de provinciale wegen in Groningen afgeschaft, hoewel ze op veel plaatsen nog lang in functie bleven (Van Wanroij 2000, 108). Langs landwegen is een groot aantal tolhuizen bewaard gebleven zoals de tollens van Peizerwolde en Foxwolde in Noord-Drenthe die hetzelfde uiterlijk vertonen als het tolhuis van Zuidwolde.

Rolpalen

De trekveren waren gebaat bij lange rechte vaarwegen, maar vaak hadden de vaarten een bochtig verloop, met soms zelfs vrijwel haakse bochten. Bij de bochten in de trekvaart stonden rolpalen. De rolpalen waren een hulpmiddel voor de schippers van de trekschuiten om de bocht te nemen. De lijn tussen de trekschuit en het paard werd om een rolpaal gelegd en de schipper zorgde ervoor, door het geven van tegenroer, dat de boot in de bocht de kant niet raakte. De rolpaal bestond uit een lange rol van hout of ijzer die vertikaal in een frame hing en om zijn as kon draaien, zoals de rolpaal langs de trekvaart tussen Warffum en Onderdendam (figuur 2.12.). Ze waren er in verschillende maten, kleuren, modellen en ze zijn gemaakt van hout of metaal.

Het Noordelijk Scheepvaartmuseum heeft een inventarisatie gemaakt van de rolpalen die in de noordelijke provincies bewaard zijn gebleven. Het overzicht van rolpalen in tabel 8 is ontleend aan de website van het museum. De rolpaal die staat opgesteld op de binnenplaats van het museum is de ‘Tweede Rontpaal’ langs de trekvaart naar Dokkum die voorkomt op de tekening van Beckering (figuur 2.6.).

Behalve de rolpalen zijn op de binnenplaats van het museum nog twee objecten te vinden die herinneren aan de tijd vóór de gemotoriseerde scheepvaart. De paal met het opschrift ‘Wisselplaats’ gaf aan dat de vaarweg zo breed was dat schepen elkaar konden passeren. Een paal met ‘Strijk’ betekende dat de schepen hun mast moesten strijken om bruggen te kunnen passeren.



*Figuur 2.12.
Rolpaal langs de trekvaart tussen Warffum
en Onderdendam.*

Tabel 8. Locaties van geregistreerde rolpalen in Groningen

Barnflair, afsplitsing Rütenbrockkanaal – Ter Apelkanaal, Noordzijde
Barnflair, afsplitsing Rütenbrockkanaal – Ter Apelkanaal, Zuidzijde
Delfzijl, Oude Eemskanaal Noordzijde bij Jachthaven
Oldenhoofsche Kanaal ZZ, ten westen van Feerwerd in een bocht langs de Mentaweg (2 palen)
Langs Damsterdiep in Garrelsweer (2 palen)
Noordelijk Scheepvaartmuseum, stond oorspronkelijk langs het Damsterdiep
Noordelijk Scheepvaartmuseum, stond oorspronkelijk langs het Hoendiep
Leensterillen nabij brug op bocht Hunsingokanaal ZZ
Oldenhoofsche Kanaal ZZ, ten oosten van Oldehove
Onderdendam, Boterdiep oostzijde brug
Onderdendam, Boterdiep westzijde brug
Onderdendam bij ingang Warffumermaar OZ
Onderdendam bij jachthaven langs Warffumermaar OZ
Oldenhoofsche Kanaal ZZ, onder Saaksum (2 palen)
Onderdendam, (tijdelijk) in tentoonstelling in molen, oorspronkelijke locatie niet bekend
Warffumermaar OZ, tussen Onderdendam en Warffum
Zuidwolde, Boterdiep Wz bij 44, 9785 AL Zuidwolde
Zuidwolde, Boterdiep Wz tegenover Krimstermolen
Zuidwolde, Boterdiep Wz tegenover Krimstermolen

3.3 Veerschuiten en scheepsjagers

Snik, farrie en barge

De gegevens over de trekschuiten die werden gebruikt voor de veerdiensten in Groningen zijn beperkt, zeker voor de periode van de 17^{de} en de 18^{de} eeuw. *Snik(ke)* is het Groningse woord voor een veerschuit. Wel bestaat er onduidelijkheid over het woord *snik*, omdat het woord niet alleen wordt gebruikt om een bepaald scheepstype aan te duiden maar ook een verzamelwoord is voor veerschuiten en trekschuiten in het algemeen. Alleen voor de tweede helft van de 19^{de} eeuw beschikken we over meer gegevens; in die periode zijn in Groningen de farrie en de barge in gebruik.

Voor deze paragraaf is onder andere gebruikt gemaakt van gegevens uit het Noordelijk Scheepvaartmuseum te Groningen, zoals bestekken, tekeningen en modellen. Veel scheepstypen worden slechts summier beschreven, waardoor het lastig is om een goed beeld te krijgen van het type. De beschrijving in de vorm van een scheepsbestek beperkte zich vaak tot de hoofdlijnen, zoals de afmetingen, de stand van de stevens en de globale vorm van de schuit.

Snik

De snik was van oorsprong een houten vaartuig. Het vaartuig was gemiddeld 11 m lang en 3 m breed, met een lage opbouw en kenmerkende vallende rechte stevens. Op het voordek stond een jaagmast waaraan een jaaglijn of 'liene' vastgemaakt kon worden. Op sommige schepen was deze mast verplaatsbaar, wat goed te zien is op een foto van een farrie die buiten de Ebbingepoort in Groningen ligt (figuur 2.13.). In dat geval kon de jaagmast aan bakboord of stuurboord worden geplaatst, afhankelijk vanaf welke zijde het schip werd getrokken. Zo kon men voorkomen dat het schip naar de wal werd getrokken en ook bochten kon men gemakke-



Figuur 2.13.

Farries op het Boterdiep, buiten de Ebbingepoort in Groningen (Foto Fr. Jul. Von Kolkow, collectie Groninger Archieven, 1785-13589).

lijker nemen. Dit scheepstype was in de noordelijke provincies in gebruik van de 17^{de} tot begin 20^{ste} eeuw (Kerkmeijer 2006, 6). Sommige van deze schepen hadden een grote en een kleine mast aan boord, zodat de jaaglijn indien nodig hoger kon worden bevestigd (Gras et al. 1987, 10).

In eerste instantie kan bij de snik worden gesproken over ‘open’ en ‘verdekte’ snikken. De open snikken zijn bedoeld voor het vervoer van goederen, terwijl de verdekte snikken een afgeschermd ruim hebben voor het vervoer van personen en hun handbagage; eventuele goederen werden dan bovendecks geplaatst (Hachmer 1994, 54). De trekschuiten die bedoeld waren voor vrachtvervoer hadden vaak wel een kleine verblijfsruimte, maar het grootste gedeelte was vrachtruim (Kerkmeijer 2006, 6).

In tegenstelling tot de Groningse snik had de Friese snik een kromme voorstev en liep de achterstev over het algemeen ook ronder. Een ander verschil tussen de twee typen is dat de Friese snik vaak uitgerust was om te zeilen; dit vanwege de meren in Friesland. Voor de rest was de opbouw vrijwel hetzelfde, hoewel scheepstekeningen erop lijken te wijzen dat de Friese snikken in het ruim grotere ramen hadden.

De eerste snik was volgens Hatzmann de dagschuit van Groningen naar Appingedam uit 1564, hoewel het waarschijnlijk niet om hetzelfde scheepstype gaat als in latere tijden. In het begin was de snik een primitieve schuit. Later werd de snik overdekt gemaakt, maar een roef ontbrak. Deze werd pas vanaf 1782 verplicht gesteld door een statenresolutie. Erg gerieflijk zal een reis niet zijn geweest; men zat zonder ventilatie in een ruimte rond een vetkaars (Gras et al. 1987, 8-9).

De bouwstijl van de snik bleef ongeveer hetzelfde tot in de 19^{de} eeuw (Gras et al. 1987, 10). Naarmate het vervoer toeneemt, vindt er ook een verdere specialisatie van de schepen plaats wat resulteert in het ontstaan van nieuwe (onder-)typen zoals de farrie en de barge. In de 19^{de} eeuw worden de trekschuiten groter en in sommige trekschuiten kwam dan ook een afzonderlijk compartiment voor de betere stand. Dit was afgezonderd van het andere compartiment door deurtjes. Het gewone volk zat bij het 'rouer' (roer) of in het 'vronner' (vooronder). In het 'roem' (ruim) werd de bagage bewaard.



Figuur 2.14.

Model van een farrie (Foto collectie Noordelijk Scheepvaartmuseum, Groningen).

Farrie

De farries waren uitsluitend bedoeld voor personenvervoer. Ze hadden een kajuit met een hoge overkapping die over bijna de gehele lengte liep; hierin zaten ronde of vierkante raampjes. Er was een voor- en achterdek of plecht voor de schipper. In de kajuit zaten houten zitbankjes, meestal met kussens en in het midden stond een tafel. Om de reizigers een plezierige reis te bieden was vaak een damspel of domino aanwezig (Kerkmeijer 2006, 6). De farrie was uitgerust met een korte jaagmast (figuur 2.14.). Sommige waren echter wel uitgerust om te kunnen zeilen (Schutten 2004, 378).

Dat de farrie in de 19^{de} eeuw een algemeen bekend scheepstype was blijkt wel uit het bestek voor een 'farrie of jaagschuit' voor Middelstum uit 1880. In dit bestek worden uitvoerig een aantal bepalingen en voorwaarden besproken voor de bouw van het schip. Deze gaan gedetailleerd in op de afmetingen van het schip, de verschillende materialen die gebruikt dienen te worden, de oplevering van het schip en de consequenties van te laat opleveren. Gegevens over de vorm van het schip ontbreken; kennelijk werden die bekend verondersteld. Dit resulteert erin dat een ijzeren farrie wordt gebouwd met een lengte van 13,65 m, een breedte van 2,78 m aan de binnenkant van het berghout op het grootspant en een hoogte midscheeps van 1,05 m. Alleen het berghout zal niet van ijzer worden gemaakt. Als het schip gereed is zal het volgens gebruik worden ingericht en geschilderd. Mocht de werf niet aan de afgesproken leverdatum kunnen voldoen dan is de opdrachtgever gerechtigd om per week vertraging 10 gulden af te trekken van de besproken 'aannemingsom' van 1037,50 gulden.

Barge

Toen de houten snikken halverwege de 19^{de} eeuw verdwenen werden ze onder andere vervangen door de barge. Dit was een ijzeren trekschuit die een rechte, vrijwel steile voorsteven had en een rond, klipperachtig achterschip (figuur 2.15.). Het schip had een ruime en rechte kajuit die over bijna de gehele lengte van het schip liep. Er zat alleen een laadruim halverwege. Door de grote kajuit was er een klein voor- en achterdek. Dit schip was snel en werd in het algemeen voortgetrokken door twee paarden (Kerkmeijer 2006, 6-7). In de archieven van het Noordelijk Scheepvaartmuseum is een bestek van de barge van Warffum aanwezig. Dit bestek is gemaakt in 1880 of 1881 en vermeldt als opleverdatum 1 mei 1881. De kosten voor

de barge zullen 1900 gulden bedragen en voor iedere week dat het schip later wordt opgeleverd zal een bedrag van 35 gulden in mindering worden gebracht.

Het bestek voor de barge vermeldt de volgende afmetingen: lengte over de stevens 13,40 m en breedte op het grootspant 2,46 m; midscheeps zal de barge niet hoger zal zijn dan 1,60 m. De stevens, de kiel, de spanten, de huid en de tussenschotten in het ruim zullen van verschillende soorten ijzer worden gemaakt. Voor de dekbalken en het berghout, het dek en de jaagpaal zullen respectievelijk eikenhout, grenenhout en vurenhout worden gebruikt. Daarnaast zal het berghout worden afgedekt met een ‘halfroond ijzer’. Bij oplevering zal het schip van binnen en van buiten tweemaal gevernist zijn en volgens gebruik geschilderd.

Er zijn er ook andere manieren van vervoer in de trekvaart gebruikt die niet zo bekend waren. Zo bestond de beurtvaartdienst tussen Valthermond en Musselkanaal, onderhouden door W. Wever, uit een roeiboort die werd voortgetrokken door een hond (Hachmer 1994, 58). In de rest van de provincie zullen er op kleine trajecten soortgelijke, goedkopere oplossingen zijn bedacht, maar deze zijn niet geregistreerd.

Schipper, knecht en snikjong

In paragraaf 2 is uitvoerig gesproken over de veerschipper die het veer exploiteerde en de voorwaarden waaraan hij moest voldoen. De schipper moest zich onthouden van dronkenschap en hij moest tevens een vroom man zijn. Het veer kon na de dood van de schipper worden doorgegeven. De helft van het veer ging naar zijn vrouw en de andere helft naar zijn kinderen. Er moest dan nog wel 25 gulden worden betaald om het veer te mogen exploiteren (Gras et al. 1987, 9). Tot de bemanning van de veerschuit behoorde ook een knecht die aan boord en op de wal verschillende taken uitoefende.

Het trekken van het schip, het jagen, werd vaak gedaan door paarden met een scheepsjager, die in Groningen snikjong werd genoemd. In veel gevallen was het een jongen, die minimaal 8 jaar moest zijn. Ook ouderen oefenden het beroep van scheepsjager uit. Bij de trekveren hadden de meeste schippers eigen paarden en een eigen snikjongen omdat zij op tijd moesten varen, maar op de beurtvaart was dat meestal niet het geval (De Jong 2008; Gras et al. 1987, 9).

Naast de vaste snikjongens van de trekveren was nog een groot aantal scheepsjagers actief die werden ingehuurd door schuiten zonder een vaste scheepsjager. Zij stonden vaak bij bruggen of sluizen te wachten op een vrachtje dat ze konden trekken. Er stonden regelmatig grote groepen scheepsjagers bij de Bonte Brug over het Winschoterdiep in Groningen te wachten. Als er een schipper langskwam die een scheepsjager zocht werd onderhandeld over de prijs. Soms waren er geen scheepsjagers die zichzelf aanboden of het kon gebeuren dat men geen overeenstemming bereikte over de prijs. In die gevallen moest de schipper zelf het schip trek-



Figuur 2.15.

Model van een barge (Foto collectie Noordelijk Scheepvaartmuseum, Groningen).

ken. Vaak liet hij het zware trekwerk over aan zijn vrouw of kinderen. Men had niet voor niets het motto: ‘Wel zien wief laif het, holt heur veur ogen en lait heur in de liene lopen’(het lopen in de lijn of lopen met een trekzeel). Men moest vaak uren achtereen lopen, wat nog bemoeilijkt werd door tegenwind of vaarten met weinig water onder het schip. Aangezien kleine vaarten vaak geen jaagpad hadden moest er soms geboomd worden (Post 1997). Dit was ook het geval bij de reguliere trekveren wanneer men uit Groningen vertrok en de stadswal en -gracht moest passeren, of in Appingedam waar in de binnenstad de huizen pal aan het water stonden.

In 1879, toen door een wetswijziging vrije concurrentie mogelijk was, zorgde de toeloop van avonturiers en niet ‘geschoolde’ werklieden voor een vermindering van de kwaliteit van het scheepsjagen. De schippersverenigingen trokken aan de bel en na protesten werd de scheepsjagerspenning in 1903 in het leven geroepen. De scheepsjagerspenning was een middel voor de provincie om het scheepsjagersvak te reguleren en misstanden tegen te gaan. Het was de bedoeling dat dit een waarborg zou zijn tegen wangedrag wat niet altijd het geval was. Men bleef de scheepsjagers of ‘ridders met de lange lijn’ zien als mensen die (te) veel alcohol dronken (Post 1997).

Deze penning werd alleen uitgereikt door de provincie en moest duidelijk zichtbaar gedragen worden als teken voor het vergunningshouderschap. Bij elke penning hoort een certificaat, maar helaas is een penning in combinatie met het originele certificaat tegenwoordig een schaars fenomeen. Het Veenkoloniaal Museum te Veendam heeft een lijst opgesteld met 3435 namen van scheepsjagers die vanaf 1903 als scheepsjagers actief waren en aan wie een penning was uitgereikt.⁵⁰ Bij de trekveren hadden de meeste schippers een eigen scheepsjager, maar op de beurtvaart was dat meestal niet het geval (De Jong 2008; Gras et al. 1987, 9).

Veer- en trekschuiten zonder een vaste scheepsjager huurden scheepsjagers in. Deze scheepsjagers stonden vaak bij bruggen of sluizen te wachten op een vrachtje dat ze konden trekken. Er stonden regelmatig grote groepen scheepsjagers bij de Bonte Brug over het Winschoterdiep in Groningen te wachten. Als er een schipper langskwam die een scheepsjager zocht werd onderhandeld over de prijs. Soms waren er geen scheepsjagers die zichzelf aanboden of het kon gebeuren dat men geen overeenstemming bereikte over de prijs. In die gevallen moest de schipper zelf het schip trekken. Vaak liet hij het zware trekwerk over aan zijn vrouw of kinderen. Men had niet voor niets het motto: ‘Wel zien wief laif het, holt heur veur ogen en lait heur in de liene lopen’(het lopen in de lijn of lopen met een trekzeel). Men moest vaak uren achtereen lopen, wat nog bemoeilijkt werd door tegenwind of vaarten met weinig water onder het schip. Aangezien kleine vaarten vaak geen jaagpad hadden moest er soms geboomd worden (Post 1997). Dit was ook het geval bij de reguliere trekveren wanneer men uit Groningen vertrok en de stadswal en -gracht moest passeren, of in Appingedam waar in de binnenstad de huizen pal aan het water stonden.

Het leven van een beroepsscheepsjager was zwaar. Ze moesten vaak bij de paarden in het hooi slapen (Korenschepen 1994, 9). Als een paard werd gebruikt voor het trekken van het schip zat er achter het zadel een dwarshout waaraan de treklijn zat (Gras et al. 1987, 10). Voordat de snik vertrok werd er door het snikjong op de hoorn geblazen. Elk schip had zijn eigen deuntje met tekst. Zoals bijvoorbeeld de snikke van Hatzmann, een snikkevaarder uit Smilde:

*‘Dar komt de snik van Hatzmann an
Moet er nog wat mee
Zet de vracht maar aan de wal
Hatzmann neemt het mee’*

Nadat het deuntje was gespeeld werd de loopplank binnengehaald om weg te varen (Gras et al. 1987). Een gedeelte van het binnengehaalde passagegeld (25%) werd afgedragen aan de provincie voor het onderhoud van de trekvaartroutes (Gras e.a 1987, 10; Korenschepen 1994, 10).

Volgens beurtschipper Linstra die een beurtdienst had van Middelstum naar Groningen, moesten er tijdens het varen ook nog heel wat stuivers en dubbeltjes betaald worden aan bruggeld. De schippers moesten veel geld bij zich hebben. Linstra zegt hierover in het Nieuwsblad van het Noorden: 'Ik had een stevige portefeuille met een ketting aan de knopen van mijn hemd, want je moest oppassen dat je tijdens je werk - veel bukken, inladen, lossen, tillen, slepen - de portefeuille niet kwijtraakte. Ik had soms wel tienduizend gulden bij me en dat was zeker in die tijd een heel kapitaal. Maar ik heb er nooit moeilijkheden mee gehad. Ik moet trouwens wel eerlijk bekennen dat als ik het vandaag nou zou moeten doen ik het niet meer zou durven met zoveel geld rond te lopen' (Linstra 1974).

Het einde van de trekvaart

Het vervoer met de trekschuit was in vergelijking met een postkoets een goedkope manier van reizen, maar de reistijd was langer. In Groningen waren in vergelijking met andere provincies veel trekvaarten met jaagpaden. Dit was er mede de oorzaak van dat het gebruik van een stoomboot in Groningen wat moeilijk op gang kwam. Alleen voor het vervoer over lange afstand was de stoomboot belangrijk (Post 1997). Zo was er vanaf 1844 een stoomboot die richting Amsterdam voer (Groningsche Volksalmanak 1844). Toen de stoomboten en stoommachines na 1860 kleiner werden kwamen ze ook meer in gebruik voor de binnenwateren en niet alleen voor het vervoer over lange afstand. Vanaf die tijd kon er ook winst worden gemaakt op veer- en beurtdiensten (Kerkmeijer 2006, 9).

Na 1900 kwamen de dieselmotoren in gebruik op de snikken (Brands 1992). Dit maakte de reistijd aanzienlijk korter. Door het plaatsen van motoren kreeg men een snellere veerschuit en was men niet langer afhankelijk van mens of dier voor de voortbeweging. Zo kreeg de snik 'De goede Verwachting' in 1925 een Brons-motor. 'De goede Verwachting' was de eerste ijzeren snik die Sissing te Winsum in 1912 bouwde. Het schip was 18,13 meter lang en was na de verbouwing onderverdeeld in een ruim, een machinekamer, een roef en een kleine ruimte ter smering van de schroefas. De snik had een spitse, gebogen voorsteven en een ronde achtersteven. Er was geen echte kielbalk, slechts een T-ijzer. Achter op het schip was er een klein dicht dekje van een meter lengte om het roer te kunnen bedienen en voorop stond nog steeds een jaagmast.

Het verschil tussen een trekschuit en een schuit met motor komt treffend tot uitdrukking in een verhaal van de heer H. Oosterhuis die in 1923 de farrie Aaltje kocht die waarschijnlijk in 1895 bij Van Diepen aan de Winschoterkade was gebouwd. Toen Oosterhuis het schip kocht had de schuit nog geen motor. Oosterhuis had een beurtdienst van Oldenzijl op Groningen. Het eerste deel van de route ging over de Meedstermaar, een afstand van 11 km met 103 bochten waarop ze de farrie vaak zelf moesten trekken, wat 4 à 5 uur in beslag nam. Vanaf Uithuizen werd de farrie over het Boterdiep tot Groningen getrokken door een paard. Het kostte veel tijd om de afstand tot Groningen af te leggen omdat het paard twee keer moest uitrusten. Dit gebeurde in Kantens en Bedum. Het paard kreeg tijdens de eerste pauze een half brood en water en in de tweede pauze een portie haver. De schipper en zijn knecht namen tijdens de pauzes ieder twee en een halve borrel die destijds samen een kwartje kostten. Bij de verbouw van de Aaltje in 1924 kreeg de farrie een Bronsmotor van 9 pk. Men kon nu het stuk

op de Meedstermaar in twee uur afleggen en de afstand naar Groningen in vijf uur. De naam van het schip werd veranderd in ‘De hoop leeft’ (Oosterhuis z.j.).

Toch verdwenen ook de schepen met motor, door verbetering van het wegennet en de opkomst van vrachtauto en autobus in de jaren twintig en dertig van de 20^{ste} eeuw (Kerkmeijer 2006, 8). Ook Oosterhuis ging in 1946 over op een vrachtauto. Het schip werd verkocht, de motor werd overgeplaatst op een turfschip en zoals zo vaak gebeurde werd de farrie omgebouwd tot woonboot.

Sniklaidjes

Van het begin van de 17^{de} eeuw tot in de 20^{ste} eeuw ging vrijwel alle personenvervoer met de trekschuit over water. Het hoeft dan ook niet te verbazen dat vele liedjes over de veerdienst, *sniklaidjes*, bewaard zijn gebleven. We noemden al het deuntje bij de afvaart van de snik. Een aantal liedjes zijn vermeld in het boek over het trekveer op Warffum (Van Wanroij 2000). De twee coupletten van het volgend liedje verwijzen naar vertrek en aankomst van de snik:

Mot der nog wat mit juffrouw, mit juffrouw, mit juffrouw.

Mot dr nog wat mit juffouw.

Snikke gaat noar Stad.

Heur ie dat? Heur ie dat? Snikke gaat noar Stad, ja Stad

Heur ie dat? Heur ie dat? Snikke gaat noar Stad.

Moetje is de kovvie kloor, kovvie kloor, kovvie kloor.

t Volk in de snikke wacht er noar.

Snikke komt van Stad.

Hai het n laange raaize doan en nog gain kovvie ha-ha-had,

Hai het n laange raaize doan en nog gain kovvie had.

De bekendste van de liedjes is wel de Kanaolster Lorelei van Geert Teis over de tragische dood van een *snikjong* die zo geboeid is door het zingen van een *schipperswichie* dat hij met zijn hersens tegen de *badde* knalt. Het lied is vooral bekend in de vertolking van Imca Marina, begeleid door een zingende zaag. Het laatste couplet luidt als volgt:

De snikjong achter 't rouer,

Dei rôpt: Goie naovendsaom,

Hai zocht gain liene en gain badde,

Hai kikt maor naor 't wicht op de praom.

Ze zeggen: hai 's met zien hazzens,

Liek tegen de badde aangaon,

En dat haar met heur zingen,

Dat schipperswichie daon.

Conclusie

Wanneer de trekvaart in de provincie Groningen precies is begonnen is niet bekend. In 1628 is een aantal zaken met betrekking tot het traject Groningen-Zuidbroek in een ordonnantie vastgelegd. In dit soort ordonnanties werden meestal zaken geregeld die in de tijd daaraan voorafgaand verkeerd gingen. Het lijkt daarom redelijk het begin van de Groninger trekvaart

ergens tegen het einde van het eerste kwart van de 17^{de} eeuw te plaatsen.

Uit de bronnen blijkt dat er bij het opzetten van een netwerk van trekveren twee partijen een rol gespeeld hebben: de stad Groningen en de Provincie. De stad komt de eer toe het initiatief genomen te hebben. Meer dan één route, Groningen-Zuidbroek, werd echter niet ingesteld. Het traject werd wel twee keer verlengd, eerst tot aan Winschoten en daarna tot Nieuweschans. Het zou tot 1653 duren voordat er weer sprake was van verdere activiteiten op dit gebied. De Provincie stelt dan de route Groningen-Delfzijl in. Vervolgens werd in 1656 Dokkum met Groningen verbonden en in 1660 is het netwerk van doorgaande routes voltooid met het bereikbaar maken van Ulrum, Uithuizen, Warffum en Kantens. Particulier initiatief zal daarna zorgen voor een zeer fijnmazig netwerk van aansluitingen in de gehele provincie tot in Drenthe.

In de 19^{de} eeuw bereikt het personenvervoer per trekschuit zijn hoogtepunt. Een netwerk van trekvaarten verbindt de stad Groningen met vele plaatsen in de provincie. Naast de trekvaarten, schipsloten en zwaaikommen behoren ook jaagpaden, rolpalen, tolhekken en tolhuizen tot de infrastructuur, evenals de veerhuizen en snikstallen aan het begin en einde van iedere route en de tussenliggende halteplaatsen. De veerdiensten werden aanvankelijk onderhouden door houten snikken. Uit de 19^{de} eeuw kennen we de farrie en de barge die van ijzer waren gemaakt, maar in het algemeen is over deze trekschuiten weinig bekend.

Het stelsel van trekvaarten, de infrastructuur en de trekschuiten vormen een merkwaardig, maar intrigerend onderdeel van het maritiem cultuurlandschap in de provincie Groningen. De overgebleven elementen van dit cultuurlandschap, zoals een restant van een trekvaart, een rolpaal of een oud café, trekken afzonderlijk nauwelijks aandacht: vele trekvaarten zijn verbreed of gedempt, paden zijn verbreed tot wegen en vervolgens geasfalteerd en van de trekschuiten resten alleen nog foto's, modellen en bestekken.

De afzonderlijke onderdelen verdienen dan misschien geen plaats op een nationale lijst van beschermde monumenten, maar het stelsel als geheel is een integrerend onderdeel van het cultureel erfgoed. Zoals uit enkele initiatieven blijkt, lenen de overblijfselen van de trekvaart zich op provinciaal en gemeentelijk niveau bovendien uitstekend voor bescherming en inpassing in inrichtingsplannen.

Dankwoord

De auteurs zijn Wicher Kerkmeijer en Koos de Jong, medewerkers van het Noordelijk Scheepvaartmuseum, zeer erkentelijk voor hun enthousiaste medewerking aan het project.

Noten

- 1 Ordonnantie op het Veer tusschen de Stadt Groeningen ende Suyd-broeck, Gearresteert by Borghemeesteren ende Raedt in Groeningen den 14. Iunij, Anno 1628. Groningen, Hans Sas, 1628. (G.A. toegangsnummer 740, inventarisnummer 223).
- 2 Midzomer: De langste dag. Volgens de Juliaanse kalender op 24 juni, de geboortedag van Johannes de Doper ook wel Sint-Jan genoemd.
- 3 Ordonnantie 1628.
- 4 Ordonnantie op die Veer-Schipperen tusschen dese Stadt ende Winschoote. Gearresteert by de H.H. Borgemeesteren ende Raed in Groeningen den 24. Decemb. 1631. Groningen, Hans Sas, 1632. (G.A. toegangsnummer 740, inventarisnummer 238). Van deze ordonnantie ontbreken de artikelen 8 (ged.) tot en met 22 (ged.). Compleet exemplaar aangetroffen in: toegangsnummer 1605, inventarisnummer 626/1. Ordonnantie gewijzigd en aangevuld op 21 maart 1635. (G.A. toegangsnummer 740, inventarisnummer 251).

- 5 Ordonnantie op den Trek- ende Wagen-Weg, neffens het gebruyk van dien / tus-schen de Stadt Groningen en den Oldampte / by de H. Heeren Borgemeesteren ende Raadt in Groningen gerenoveert, corrigeert, ampieert ende eyndelijk gearresteert, den 22. September 1655. Mitsgaders Lyste op de Vracht, Tol ende Loon der Schepen, Reysende-Luyden, Paarden ende ander Vee, den Trek- ofte Wagen-Weg gebruykende. Groningen, Gesina Elama, 1724. (UB PBG 3293, 29).
- 6 Ampliatie van de Ordonnantie op de Veer-Scheepen, tusschen de Stad Groningen en den Oldampte. Groningen, Cornelis Barlinckhof, 1748. (G.A. toegangsnummer 740, inventarisnummer 959).
- 7 Ordonnantie by de H: Heeren Borgemes-teren ende Raadt in Groningen ge-arres-teert op de Treck-vaert, ende Veer-sche-pen; Mitsgaders Tol ende Loon derselve, Tusschen Winschooten ende de Lange-Acker-Schans. Groningen, Cornelis Barlinck-Hof, 1696. (UB PBG 3394).
- 8 Ordonnantie By de H. Heeren Borgemeesteren ende Raadt in Groningen ge-arresteert op de Treck-Vaert, ende Veer-Scheepen; Mitsgaders Tol ende Loon derselve, Tusschen Winschooten ende de Lange-Acker-Schans. Groningen, Gesina Elama, 1742. (UB PBG 3293, 20).
- 9 Nieuwe Ordonnantie op het veer van Termunter-zuil nae Embden, Waer nae een yder, soo Schippers, als Passagiers, sich sullen hebben te reguleren. Ge-arresteert by Borgemesteren ende Raedt in Groningen / den 14. Augusti Anno 1658. Groningen, Frans Bronchorst, 1658. (G.A. toegangsnummer 740, inventarisnummer 401).
- 10 Conditien ende Articulen houdende ver-pachten ofte verhuiren der Stads contin-gent aen de vrachten en Tollen van 't Veer tusschen Groningen ende Winschoten ende tusschen Groningen ende Noortbroeck. Groningen, 21 Aprilis An. 1666. (G.A. toegangsnummer 740, inventarisnummer 448).
- 11 Conditien ende Articulen houdende ver-pachten ofte verhuiren der Stads contin-gent aen de vrachten en Tollen van 't Veer tusschen Groningen ende Winschoten ende tusschen Groningen ende Noortbroeck. Groningen, 17. Februarij 1669. (G.A. toegangsnummer 740, inventarisnummer 472).
- 12 Ordonnantie op het trek-veer van Groningen, op Winschoten, Noordbroeck, Wildervank, Meeden, Sappemeer, Martenshoek en Foxhol; als mede van Winschoten op de Lange Akkerschans en Vice Versa. Mitsgaders lyste op de vrag-ten voor de reizigers en goederen. Gearresteert den 18 Februari 1791. Groningen, Jan Hindrik Bolt, 1791. (G.A. toegangsnummer 740, inventaris-nummer 1081).
- 13 Ordonnantie op den Treck-wegh ende het gebruyck van dien tusschen die Stadt Groningen ende de Fortresse Delffzijlen uyt den naeme ende van wegen d'Ed. Mog. Heeren Staten van Stadt Groningen ende Ommelanden tusschen de Eems ende Lauwers beraemt ende arresteert: Mitsgaders Lijste op de Vracht, Toll, ende Loon der Schepen, Reysende-luyden, ende Paerden, den Vaert ofte Treck-pad gebruyckende. Groningen, Edzard' Huysman, 1653. (UB M.V.O. T 114 (1)), 507-526. Ook een herziene versie zonder datering [ca. 1655] (UB PBG 3741) 275-291.
- 14 Ordonnantie op den Treck-Vaert tusschen de Stadt Groningen ende Doccum, uyt den Naeme ende van wegen de Ed. Mog. Heeren Staten van Stadt Groningen ende Ommelanden tusschen d'Eems ende Lauwers beraemt ende gearresteert. Den 13. Februar. 1656. (UB uklu Backer 589).
- 15 Met betrekking tot dit conflict bestaat een dik dossier in het archief van de

- Secretarie van het Stadsbestuur van Groningen 1594-1816, map 529 (1656-1663). (G.A. toegangsnummer 1605, inventarisnummer 742r).
- 16 Ordonnantie 1656. Wijziging in 1661. (UB uklu Backer 589).
- 17 Ordonnantie op den Treck-wegh ende het gebruyck van dien tusschen de Stadt Groningen / Ulrum / Warffum / Cantes ende Wthuysen / uyt den Naem ende van wegen de E. E. Mog. Heeren Staten van Stadt Groningen ende Ommelanden tusschen d' Eems ende Lauwers beraemt ende gearresteert. Groningen, Weduwe van Edzard' Huysman, 1660. (UB M.V.O. T 114 (1)) 527-542. Hier bestaat ook een ongedateerde [ca. 1707] herziene versie van. (UB uklu Backer 589, pp. 243-265).
- 18 Ordonnantie op den Treck-wegh / ende het gebruyck van dien tusschen de Stadt Groningen / Ulrum / Wt-huisen / Warffum / ende Mensingeweer / uyt den naem ende van wegen de E.E. Mog. Heeren Staten van Stadt Groningen ende Ommelanden tusschen d'Eems ende Lauwers beraemt ende gearresteert, s.l., s.n. [ca. 1700]. (UB PBG 3052, nr. 2, pp. 6-27).
- 19 letterlijk: voor anker van ligging veranderen door de werking van wind of stroom of door eigen kracht, hier omkeren.
- 20 Ordonnantie 1700.
- 21 Ordonnantie 1700.
- 22 Ordonnantie 1791.
- 23 Ordonnantie 1700.
- 24 Ordonnantie 1696.
- 25 Ordonnantie 1653.
- 26 Ordonnantie 1653.
- 27 Ordonnantie 1628.
- 28 Ordonnantie 1635.
- 29 Ordonnantie 1696.
- 30 Ordonnantie 1791.
- 31 Ordonnantie 1653.
- 32 Ordonnantie 1631.
- 33 Ordonnantie 1653.
- 34 Ordonnantie 1653.
- 35 Ordonnantie 1653.
- 36 Ordonnantie 1653.
- 37 Ordonnantie 1696.
- 38 Ordonnantie 1653.
- 39 Ordonnantie 1653.
- 40 Ordonnantie 1653.
- 41 Budde (bodde) = vierkante houten bak op een slede door een paard gesleept, in Groningen gebruikt om aarde, mest enz. over de weke kleiweggen te vervoeren.
- 42 Ordonnantie 1653.
- 43 Ordonnantie 1653.
- 44 Ordonnantie 1742.
- 45 Publicatie van Borgemeesteren ende Raadt in Groningen tegen het misbruik van de trek- en wagenweg van Groningen naar Winschoten. Groningen, Saturniden 26. Marty 1681. (G.A. toegangsnummer 740, inventarisnummer 569).
- 46 Ordonnantie 1653.
- 47 Ordonnantie 1653.
- 48 Ordonnantie 1653.
- 49 Ordonnantie 1653.
- 50 [Http://www.veenkoloniaalmuseum.nl](http://www.veenkoloniaalmuseum.nl)

Literatuur

- Brands, G.W., 1992 Briefwisseling tussen de heer Brands (Ulrum) en het Noordelijk Scheepvaartmuseum.
- Brouwer, M.C., 1921 Briefwisseling tussen de heer Brouwer (Onderdendam) en het Noordelijk Scheepvaartmuseum.
- Tresling, T.P. et al. (red.), 1844 *Groninger volks-almanak*, Groningen.
- Hachmer, H.A., 1994 *Voor en tegen de wind: kanalen, schepen, schippers en scheepsjagers in de Veenkoloniën*, Scheemda.

- Jong, de K., 2008
 Mondelinge mededeling.
- Kerkmeijer, W., 1997
Drenten te water; scheepsvaarthistorie van 'd' olde lantschap'.
 Noordelijk scheepsvaartmuseum, Groningen.
- Kerkmeijer, W., 2005
 Scheepvaart op het Peizerdiep. *Jaarboek 2005*, 23-27.
 Noordelijk scheepsvaartmuseum, Niemeyer tabaksmuseum,
 Groningen.
- Kerkmeijer, W., 2006
 Met een scheepje naar Zuidlaren. *Jaarboek 2006*. Noordelijk
 scheepsvaartmuseum, Niemeyer tabaksmuseum, Groningen.
- Kerkmeijer, W., 2006
De Drentsche Stoomboot Maatschappij, Assen.
- Korenschepen, 1994
 Van korenschepen en de korenbeurs: bij een tentoonstelling van
 het Ommelander museum op Welgelegen, Verhildersum 1 april -
 1 november 1994.
- Linstra, 1974
 Nieuwsblad van het Noorden, Rubriek Blikvanger.
- Loon, G. van, 1726
*Beschryving der Nederlandsche historipenningen: Of beknopt
 verhaal van 't gene sedert de overdracht der heerschappye van
 keyzer Karel den Vyfden op koning Philips zynen zoon, tot het
 sluyten van den Uytrechtschen vrede, in de zeventien
 Nederlandsche gewesten is voorgevallen, tweede deel.*
 's-Gravenhage.
- Oosterhuis, H., z.j.
 Briefwisseling tussen de heer Oosterhuis (Uithuizermeeden) en
 het Noordelijk Scheepsvaartmuseum.
- Post, F., 1997
Groninger scheepvaart en scheepsbouw vanaf 1600, Bedum.
- Schroor, M., 1991
 Trekvaarten in Friesland en Groningen. *Noorderbreedte* (thema-
 nummer), 20-23.
- Schutten, G.J., 2004
*Verdwenen schepen: de houten kleine beroepsvaartuigen,
 vrachtaarders en vissersschepen van de Lage landen*, Zutphen.
- Top, H.J., 1893
Geschiedenis van de Groninger Veenkoloniën, Veendam.
- Vries, J. de, 1981
*Barges and Capitalism. Passenger transportation in the Dutch
 economy (1632-1839)*, Utrecht.
- Wanroij, F. van, 2000
*Tot gemak van den reisenden man; Met de trekschuit van
 Groningen naar Warffum*, Bedum.