HISTORIE

DE GESCHIEDENIS TOT EN MET DE 19e EEUW

"In het Noorden hebben wij de Chaukische stammen gezien, de Grote en Kleine genaamd. In brede stromen stort zich hier twee keer per etmaal de oceaan uit over het land. Hij bedekt dan een eeuwig durende twistappel der natuur: men kon niet zeggen of het nu tot het land of tot de zee behoort. Te dier plaatse nu bewoont een ongelukkig volk hoge heuvels of stellages, door mensenhand gemaakt (terpen of wierden), zo hoog als de hoogst bekende vloeden dat vereisen, omdat hun lot hun dit nu eenmaal heeft opgelegd. Zij gelijken zeevaarders, als het water het omringende gebied overstroomd heeft, schipbreukelingen, als het zich teruggetrokken heeft. Rondom hun stulpen maken zij dan jacht op vissen, die met de zee terugwijken. Van riet en biezen vlechten zij touw voor hun visnetten. Slijk, dat zij met hun handen opgraven, drogen zij, meer in de wind dan in de zon, en met deze aarde verwarmen zij zowel hun voedsel als de door de Noordewind verkleumde lichamen." Aldus het reisverslag van Plinius de Oudere in ca 47 na Christus. Met het slijk of de aarde in dit verslag wordt waarschijnlijk turf bedoeld. Van vissen was dus wel sprake, doch vissershavens waren nog ver te zoeken. Toch waren dat niet de eerste bewoners van dit gebied; daarvan getuigt de vondst van het meest noordelijke hunebed (opgegraven bij de Kloosterlaan), dat nu in het Aquariom te Delfzijl (tegenover het Eemshotel) ten toon wordt gesteld.

De eerste haven, die in de geschriften wordt gemeld, is de haven van Emetha, nu Westeremden genoemd. Snel daarna volgde de stad Groningen in 1000 na Christus op de uitlopers van de Hondsrug, met een open zee verbinding via de A, de Hunze en het Reitdiep. Gedurende eeuwen was dit de enige verbinding van Groningen met de zee.
Over Delfzijl wordt o.a. gewag gemaakt in de "Kronijk van Delfzijl", namelijk: *"1272 – De Delf* (later het Damsterdiep*) was weleer een trage en kleine rivier, die … zich in de Eems ontlastte en door de Romeinsche vlooten dikwijls bezocht werd. Hare monding werd door de monikken in de landtaal Eemderhaven genoemd."* Waarschijnlijk werd hier Emetha bedoeld.
Er diende een betere bevaarbaarheid te worden gerealiseerd en men besloot een sleuf te delven naar het buitendijks gelegen water. Volgens ir. J. van Veen in "Kanalen in Groningen" is het Damsterdiep (de Delf) een al voor de geschiedschrijving **gegraven** watergang. Daarbij merkt hij op dat het aannemelijker lijkt dat zij is gemaakt in het belang van de waterlozing als gevolg van de steeds verder gaande dichtslibbing van de Fivelboezem. Heden ten dage zijn de natuurlijke afwateringen van het land naar de zee nog steeds terug te vinden in de provincie, in de vorm van de zogenaamde "maren", die nu niet veel meer zijn dan breed uitgevallen sloten. Hun oude functie komt echter nog duidelijk in de namen voor.

De Kronijk vervolgt: *"In deze sleuf is in het jaar 1272 eene schutsluis gelegd … Deze schutsluis werd door het boerenvolk, naar alle dorpen van den omtrek, Dorpsterzijl genaamd. Aan deze zijl verrees een plaatsje, eerst zeer onaanzienlijk, maar later tot eene schans of vesting geworden dat den naam kreeg van Delfzijl."*

Delfzijl bleef echter tot ca 1850 een haven van bescheiden omvang. Zij had ernstig te lijden van het door de stad Groningen uitgeoefende "stapelrecht" (in grote lijnen hield dit recht in dat kooplieden van buiten de stad Groningen hun waren slechts in de stad ter verkoop mochten aanbieden). Wel was er sinds 1657 een "snikke"-verbinding tussen Delfzijl en Groningen. In de zomer van 1669 maakte de Duitser Jörg Franz Müller een tocht van Emden naar Amsterdam. In zijn reisverslag vertelt hij hoe hij in Delfzijl op de trekschuit stapt: *"… welke door een paard wordt getrokken. Dit scheepje gaat zo snel als een paard in draf … Nadat we door het diep* (Damsterdiep) *in Dam* (Appingedam) *waren aangekomen, heb ik de schipper 9 stuivers betaald en ben daar overgestapt op een andere trekschuit …"*

Over de periode tot en met de 19e eeuw zijn weinig scheepvaartfeiten bekend. Toch wist men de haven blijkbaar wel te vinden als het nodig was. Uit de literatuur zijn een aantal memorabele feiten op te diepen. In 1591 werd de haven van Delfzijl door Prins Maurits bezocht, die een vloot van 150 schepen bij zich had. In 1628 bezocht Piet Hein met zijn "Zilvervloot" de haven. Op 6 december 1665 kwam Admiraal M.A. de Ruyter, van Guinea op weg naar het vaderland, met de gehele West-Indische vloot en 30 buitgemaakte Engelse vaartuigen, in de haven en op de rede ten anker. De belangstelling was enorm. *"Eedel en oneedel, burger en boer quam te voorschijn, en poogde De Ruyter en de vloot t' aanschouwen …"* (verslag ds. G. Brandt). De lading vond zijn weg over land naar Holland. Op 6 augustus 1672 herhaalde de Oost-Indische vloot, bestaande uit 14 schepen onder bevel van Arnoud van Overbeek, dit huzarenstuk. Nu werd de lading met kleine schepen over de Wadden naar Holland gebracht. In 1705 viel de gehele Groenlandse vloot met niet minder dan 96 schepen de haven binnen met in totaal 1100 walvissen aan boord. Bij deze vermeldingen past een kanttekening. Uit oude stadsplannen van Delfzijl moet worden afgeleid dat de "haven van Delfzijl" toch in hoge mate bestond uit ankerplaatsen op de rivier ter hoogte van de vesting. In de haven stonden dukdalven en boeien ter beschikking. Het was dus overwegend op stroom ankeren of op palen afmeren. In 1920 werd slechts 26% van alle schepen aan de kade behandeld; in 1938 was dat percentage geklommen tot 92%. In 1758 benoemen Gedeputeerde Staten van Stad en Lande Cornelis Jacob de Vriese tot majoor en boomsluiter van de vesting. Hij volgde daardoor de overleden J. Brinks op die tot dan die functie had beleed. Dat ambt hield feitelijk ook de functie van havenmeester in.

In 1802 en 1809 trok Delfzijl als neutrale haven, wegens oorlogsomstandigheden elders, bijzonder veel scheepvaart aan. In 1812 was het een drukte van belang met transportschepen die troepen naar o.a. Oost Friesland overbrachten. Het verdwijnen van het stapelrecht en de neutraliteitsstatus gaven de eerste impulsen tot een bescheiden groei. Op 9 augustus 1840 werd de haven voor het eerst bezocht door een ijzeren stoomboot, het s.s. "Telegraaf", komende van Nordeney en bestemd voor Emden. Op 20 maart 1844 kwam de eerste lijndienst tot stand met Emden door het in vaart brengen van het s.s. "Kronprinzessin Marie"; de lading werd via het Damsterdiep met lichters naar en van de stad Groningen gebracht. In 1849 gingen zelfs enige grote schepen met Duitse landverhuizers vanuit Delfzijl naar Amerika. Aan de waterkant waren inmiddels twee scheepstimmerwerven en een houtzaagmolen aanwezig. De echte groeiimpuls zou echter in het begin van de 20e eeuw komen.

In een speciale Statenvergadering van 1856 werd onder meer besloten dat de waterwegverbindingen in de provincie Groningen aanmerkelijk dienden te worden verbeterd; het aanleggen van het Eemskanaal maakte daar deel van uit. Dit werk werd in het tijdsbestek 1866-1876 gerealiseerd en in dat laatste jaar op 15 december officieel in gebruik genomen. Tijdens de behandeling van de voordracht om het Eemskanaal te graven voorspelde de voorzitter van de Provinciale Staten zelfs dat Groningen een tweede Hamburg zou kunnen worden en Delfzijl een tweede Altona! Helaas was het kanaal bij haar ingebruikname al te klein; in die tijd vond namelijk de overgang plaats van zeilschepen naar de veel grotere ijzeren stoomschepen. Pas in 1962 werd het Eemskanaal aangepast. Dit feit en de gunstige ligging van de haven van Delfzijl, die in open verbinding met de zee stond, deed de bedrijvigheid in deze laatste plaats gestaag toenemen. Ook de op 15 juni 1884 in gebruik genomen spoorwegverbinding met Groningen droeg daartoe bij. In 1891 werd dit spoor doorgetrokken tot in de haven tot aan de nieuw gebouwde kolentip voor het bunkeren van schepen.

De Eems vertoonde in vroegere tijden een sterk meanderend beeld, met dito slingerende hoofdvaarwegen. Nog tot het midden van de 19e eeuw bleef het aanlopen van de Eems een hachelijke zaak. Loods 1e klasse G.M. de Vries schrijft hierover: *"… ook aan de Nederlandse zijde wist men van "strandjen". In de nacht van 3 op 4 november 1854 strandde het smakschip "De Amsterdam", komende uit Koningsbergen en bestemd voor Amsterdam, in het Doekegat onder Uithuizermeeden. Door twaalf "zeerovers" uit Delfzijl werd dit schip vernield en geplunderd …"*. Niet geheel zonder reden had Delfzijl, door het harde leven aan de waterkant, in die tijd de minder vlijende naam "Klein Algiers". Eerst op 1 juli 1857 werd voor de rivier een Rijksloodsdienst ingesteld en op 25 augustus 1858 voor de vaart op de Duitse havens de Emslotsgesellschaft te Aurich. De betonning en bevuring van de Eems is altijd vrijwel geheel door de Duitsers verzorgd.

DE 20e EEUW

In de loop van de 20e eeuw is het beeld op en langs de Eems totaal veranderd.
Tot het einde van de 19e eeuw was de Eems (Amasus Fluvius) van secundair belang voor de stad Groningen omdat het Reitdiep als hoofdvaarweg werd gebruikt. Na het afsluiten van het Reitdiep en de ingebruikname van het Eemskanaal veranderde dat volledig. Wat opvalt is dat de rivier, met uitzondering ter plaatse van de Dollard, geen vastgestelde territoriale grens kent met de Bondsrepubliek Duitsland. De oorzaak hiervan ligt in de middeleeuwen. Aan Duitse zijde beroept men zich op een leenbrief van keizer Friedrich III aan hoveling Ulrich Cirksena van Greetsiel, waarin hij aan de laatste in 1454 een gebied in leen geeft. Daarin is met betrekking tot het water omschreven *"…auch dem Wasser die Embse, und allen anderen Schiffreichen Wassern"*. Onder Napoleon werd onder meer deze regeling vervallen verklaard. Hoewel tijdens het Congres van Wenen (18 september 1814/9 juni 1815) deze rechten niet werden hersteld, beroept de Bondsrepubliek Duitsland zich nog steeds op deze oude leenbrief. Heden ten dage wordt in principe de dallijn van de hoofdvaarweg als internationaal geaccepteerde territoriale grens gezien.

Na de Tweede Wereldoorlog werd, na langdurige onderhandelingen, op 8 april 1960 het Eems-Dollard Verdrag gesloten. Basis van het verdrag is de wederzijdse erkenning van een betwist gebied, waarbinnen bepalingen gelden m.b.t. bebakening, scheepvaartreglementering, bevoegdheden m.b.t. grensbewaking, exploitatie van de bodemschatten enz. Later (8 december 1984) werd dit verdrag aangevuld met het Eemsradarverdrag ter regeling van de scheepvaartverkeersbegeleiding. Het overleg hierover vindt plaats in de Permanente Nederlands-Duitse Eemscommissie.

Vanaf eind 19e eeuw lag het havenbeheer te Delfzijl bij het Rijk, dat vele verbeteringen doorvoerde. De belangrijkste verbeteringen waren wel de aanleg van een kademuur voor diepgaande schepen, de aansluiting van het havenemplacement op het spoorwegnet en tenslotte werd nog een ligplaats voor binnenschepen gecreëerd. Tussen 1917 en 1927 werden vele verbeteringen uitgevoerd door de toenmalige provinciale havenbeheerder, waaronder de vergroting van de kade, aanschaf van laadbruggen en in 1927 de aanleg van de Balkenhaven (nu grotendeels verdwenen onder de nieuwe Handelskade Oost). In datzelfde jaar werden de activiteiten van het Provinciale Stuwadoorsbedrijf beëindigd en nam de N.V. Stuwadoorsmij. deze activiteiten 10 jaar later weer op.

In het begin van de 30er jaren bleken de pas aangebrachte uitbreidingen al weer te klein. Want na een jarenlange zeer harde strijd wist men in het begin van de jaren dertig de uitvoer van industrieproducten uit de Veenkoloniën eindelijk via de haven van Delfzijl te leiden. De plannen tot uitbreiding moesten door de wereldwijde economische crisis terzijde worden geschoven. Vrij kort na het einde van de crisis brak de Tweede Wereldoorlog uit en veroorzaakte grote schade aan de haven van Delfzijl. Aan het einde van de oorlog van Delfzijl het laatste bastion van de Duitsers in Nederland en er werd zeer zwaar om worden gevochten. Pas in 1948 was de overslag weer op het vooroorlogse peil (ca 450.000 ton).

In de 50er jaren werd het patroon van agrarisch gebonden industrie definitief doorbroken en daardoor wijzigde ook sterk de aard van de overslag in de haven van Delfzijl. De ontdekking van een grote zoutvoorraad in de bodem nabij Winschoten leidde in 1958 tot de vestiging van een industrieel complex, gespecialiseerd in de basischemie, in de gemeente Delfzijl. De ontdekking en exploitatie van de gasbel onder Slochteren veranderde het profiel van de provincie eveneens ingrijpend en leidde tot verdere industrialisatie. Echter, de gaswinning had tot gevolg dat de bodem van de provincie zodanig daalde (dit werd midden 80er jaren ontdekt), en daardoor de oude handelskades in Delfzijl – nog verder verernstigd door van de stijging van de zeespiegel – onaanvaardbaar vaak onder water liepen. De economische schade door dat onder water lopen van de kades was zo groot, dat besloten werd om tussen het havenbassin en de Eems een geheel nieuw volledig geëquipeerd kadeterrein terrein te bouwen. De gebouwen op de oude handelskade, voor zover daar geen hergebruik werd gevonden, werden gesloopt.

De industriële ontwikkeling gedurende de 50er jaren bracht weer de noodzaak tot verdere havenverbetering aan het licht. Het in 1958 opgerichte Havenschap Delfzijl nam allereerst de oude

buitendijks gelegen haven op de schop (1958-1964). Een nieuwe, hogere kade werd aangelegd voorlangs de bestaande faciliteit. Het kraanbedrijf werd gerenoveerd en voor de Sodafabriek (nu Akzo Nobel) werd een vergroting van de Handelshaven (eerste aanzet Zeehavenkanaal) en een binnenhaven (nu Oosterhornhaven) aangelegd. Voorts werd de Damsterkade gebouwd (1962-1964). In 1966 werd het Zeehavenkanaal tot de aluminiumfabriek doorgetrokken, waarna in 1973 de havenmond ter hoogte van Oterdum gereed kwam. De oude havenmond werd in 1976 gedeeltelijk en in 1978 geheel gesloten omdat was gebleken dat door de stroming door de haven de haven versneld dichtslibde. De Oosterhornhaven werd vergroot en kreeg in 1974 zijn huidige vorm. Langs de oevers in de buiten- en binnenhavens werden steigers en kades aangelegd, waaronder in 1984 een 300 meter lange drijvende steiger, die voornamelijk door de vissersvloot uit Urk wordt gebruikt, maar daarnaast ligplaats biedt aan zee- en binnenschepen. De vissersvloot zag zich door de afsluiting van de Zuiderzee (nu IJsselmeer) en de schaalvergroting van de vloot genoodzaakt uit te wijken naar andere havens. Door de jaren heen bood de haven van Delfzijl, en later ook de Eemshaven, ligplaats aan gemiddeld 40 vissersvaartuigen; begin 90er jaren liep dat aantal sterk terug door de gevolgen van de quotaregeling, het “uitvlaggen” van schepen en het vertrek van grote visscholen naar andere delen van de Noordzee.

De haven van Delfzijl kent een aantal nautische evenementen. Al meer dan 125 jaar organiseert de Koninklijke Zeil- en Roeivereniging “Neptunus” tijdens de Pinksterdagen haar jaarlijks terugkomende feesten. Tot ca 1991 had de haven van Delfzijl ook een jaarlijkse “Scheepvaartdag”, die op elke eerste zaterdag van oktober werd gecombineerd met het Jazzfestival. Nadat in 1991 werd besloten om de Scheepvaartdag te laten vervallen in verband met Delfsail '91, werd deze pas in 1997 weer gehouden op de laatste zaterdag van augustus onder de naam “Havendag”. Omdat in 1998 weer een sailevenement op het programma stond, werd de eerstvolgende Havendag verschoven naar 1999. In 1986 werd voor het eerst een “Sail” gehouden, georganiseerd door de Gemeente Delfzijl en het havenschap. Meer als proef en klein vergeleken bij de daarop volgende sailevenementen in 1991 en 1998, die elk respectievelijk 350.000 en 650.000 bezoekers hebben getrokken. De eerstvolgende Delfsail vindt plaats in 2003, 10 – 14 juli. Informatie over dit evenement kan worden gevonden op het internet: www.delfsail.nl.

De eerder vermelde industriële ontwikkeling gaf de aanzet tot de bouw van de Eemshaven, ca 20 kilometer noordelijk van Delfzijl, in de gemeente Eemsmond (huidige naam van de gemeente). In het jaarverslag van het havenschap over 1967 wordt voor het eerst gewag gemaakt van deze haven. De grote uitstoot van mensen uit de landbouw had indertijd van Regeringswege geleid tot de “Nota over de ontwikkeling Noorden des Lands”. Gedeputeerde Staten der Provincie Groningen boden de Regering het rapport “Eemshaven 1967” aan. Op 8 februari 1968 besloten de Provinciale Staten van Groningen tot de realisatie van het Eemshavenproject. Het basisplan behelsde de aanleg van een haven voor schepen tot 40.000 ton draagvermogen, mogelijk later te verdiepen voor vaart met 70.000 tons schepen. Als geestelijke vader van het plan om met de toekomstige Eemshaven aldaar te situeren, kunnen de Groninger waterstaatskundigen ir. J. van Veen en ir. N. Nanninga worden beschouwd. Een interessant detail bij deze keuze vormt natuurlijk dat zij dicht gelegen is bij de locatie van de eerder genoemde verdwenen haven Emetha. In 1973 kwam het werk in eerste aanleg gereed. Op 7 juni van dat jaar werden de nieuwe havenmond te Delfzijl en de Eemshaven vanaf het passagiersschip “Rottum” door Hare Majesteit Koningin Juliana geopend. De Eemshaven kwam in eigendom bij het havenschap, dat er het privaatrechtelijk beheer over voerde. Het zou nog tot 1 januari 1988 duren alvorens het publiekrechtelijke beheer door de Gemeente Hefshuizen, later Gemeente Eemsmond genoemd, aan het havenschap werd overgedragen.

In 1976 kwam de eerste “klant” naar de Eemshaven: AG Ems nam een terreintje en een steiger in gebruik langs het Doekegatkanaal voor het passagiersvervoer naar en van het Duitse eiland Borkum. Het zogenaamde “Butterfahrt-verkeer” (het belastingvrij inkopen op zee) door Rederij Kamstra verplaatste zich ook van Delfzijl naar de Eemshaven.
De laatste moest echter in 1999 haar activiteiten stoppen door de Europese eenwording en tengevolge daarvan het vervallen van de mogelijkheid tot belastingvrij inkopen op zee.

Hoewel de Eemshaven duidelijk was ontworpen voor grootschalige activiteiten in de olieraffinage en basischemie, gooide de economische recessie (oliecrisis) danig roet in het eten. Wel vormden schepen, die sinds begin 70er jaren voor langere of kortere tijd werden opgelegd, een belangrijke bron van inkomsten voor het havenschap; een topper op dat gebied van de olietanker "Aiko Maru" (lengte 365 m, breedte 70 m, 430.000 ton draagvermogen), in die tijd een van de grootste tankers ter wereld. Het schip arriveerde op 22 april 1983 en herleefde de tijd van Admiraal de Ruyter even. Opnieuw stroomden "burger en boer" naar de waterkant en de langste file ooit in de Provincie Groningen gezien strekte zich uit van de Eemshaven tot aan Delfzijl (22 km). Op 25 april 1988 vertrok het schip onder de naam "Embassy" naar Southampton.

Medio 1975 werd begonnen met de bouw van de 600 meter lange handelskade in de Eemshaven; deze kade werd in 1978 in gebruik genomen. In 1984/195 werd deze kade met 550 meter verlengd. Voorts werd in dat jaar de verlenging van het Julianahavenbassin afgerond. De bouw van de kade werd het begin van de vestiging van kleinschalige bedrijvigheid in de Eemshaven; dit groeide vanaf dat moment langzaam maar gestaag door. In 1993 werd gestart met de bouw van de Bulkkade aan de noordzijde van de Julianahaven. Door problemen met de diepgang op de rivier de Ems daartoe gedwongen, besloot de Meyer Werft in Papenburg in 1996 haar grootste schepen voor de afbouw en bevoorrading naar de Eemshaven te gaan brengen; het eerste schip was het zeer luxueuze passagiersschip "Galaxy", een van de grootste in haar soort ter wereld. En wederom herleefde de tijd van Admiraal de Ruyter en de "Aiko Maru": bijna een half miljoen mensen kwam gedurende een tijdsbestek van ca anderhalve maand naar de Eemshaven om dit schip te bekijken. Het laatste schip tot dusver is de "Norwegian Dawn", die de Eemshaven in november 2002 heeft bezocht.

In de Eemshaven staat de grootste gasgestookte energiecentrale van Europa met een vermogen van 1.675 megawatt. De eveneens in de Eemshaven opgestelde windmolens maken, naar het totaal opgesteld vermogen van 34 megawatt gerekend, deel uit van het grootste windmolenpark van Europa.

DE HAVENBEHEERDER

De haven- en zeewerken van de vesting werden voor 1819 door het Rijk onderhouden. In dat jaar werd dit beheer en onderhoud aan de Provincie Groningen overgedragen. Deze droeg op haar beurt per 1 januari 1820 het beheer en onderhoud over aan de Gemeente Delfzijl. Hoewel het Rijk bijdroeg aan de kosten kon de kleine gemeente deze taak niet naar behoren vervullen. Vanaf 1 juli 1897 nam het Rijk het beheer en onderhoud weer over. Het Rijk begon met grote voortvarendheid aan de uitbouw en verbetering van de haven te werken In 1906 werden onderhandelingen met de Provincie Groningen geopend, omdat men van mening was dat zowel bij het Rijk als bij de Gemeente Delfzijl het beheer en de exploitatie niet in goede handen waren. Vanaf 1911 nam de Provincie beheer, onderhoud en exploitatie weer over onder de naam Provinciaal Havenbedrijf, een situatie die zou duren tot 1 januari 1958.

De reeds eerder genoemde industriële ontwikkeling gedurende de 50er jaren vroeg om een nieuwe beheersvorm die adequaat en slagvaardig diende te reageren op nieuwe ontwikkelingen. Daartoe werd op 1 januari 1958 bij wet het "Havenschap Delfzijl" in het leven geroepen. In het havenschap participeerden het Rijk (50%), de Provincie Groningen (30%) en de Gemeente Delfzijl (20%).

Door grote financiële tekorten op het grondbedrijf werd in het midden van de 80er jaren door het Rijk de wens te kennen gegeven uit het havenschap te willen treden. Na een financiële saneringsoperatie trad het Rijk per 1 januari 1998 daadwerkelijk terug.

Formeel werd op diezelfde datum de nieuwe gemeenschappelijke regeling "Havenschap Delfzijl/Eemshaven" van kracht en trad de gemeente Hefshuizen, waarin de Eemshaven is gesitueerd, toe als partner. Per 1 januari 1992 werd het kraanbedrijf van het havenschap overgedragen aan het Havenbedrijf Delfzijl B.V., een samenwerkingsverband van diverse stuwadoorsbedrijven in de haven van Delfzijl.

Ook het Havenschap Delfzijl/Eemshaven doorliep al een reorganisatie. De reeds jaren bestaande afdelingen werden - zonodig opgedeeld - “units” en veel personeelsleden kregen binnen die units een nieuwe plaats. Een belangrijke nieuwe plaats was bestemd voor de zogenaamde “core business”, die bestond uit de “Business Unit Industry” en de “Business Unit Logistics”. Aan hen was de taak om invulling te geven aan de nieuwe taakstelling “Havens vol, terreinen vol”. Per 1 oktober 1997 werd aan de nieuwe organisatie feitelijk invulling gegeven en dit ging gepaard met een nieuwe naam, die vooral internationaal moest aanslaan: “Groningen Seaports”. Eind 1997 werd het eerste nieuw opgezette relatiemagazine “Turntable” (oplage ca 4.000) uitgegeven; de naam geeft de draaischijffunctie aan van de beide havens aan in “de kom” aan de Noordzee. Voor de buitenlandse relaties werd een Engelstalige “newsletter” (oplage ca 6.000) opgezet.

Het jaar 2001 werd een bijzonder jaar voor Groningen Seaports. In alle voorgaande jaren was de totale overslag aan goederen in de havens nooit voorbij de 5,5 miljoen ton gekomen. In het jaar 2001 werd een overslag van maar liefst ca 6,4 miljoen ton gerealiseerd! Ook met de uitgifte van terreinen aan bestaande bedrijven die wilden uitbreiden of zich nieuw wilden vestigen ging het uitermate goed. In het jaar 2002 werd eveneens een overslag van ca 6,4 miljoen ton gerealiseerd, maar de uitgifte van terreinen bleef enigszins achter bij de verwachtingen door een stagnerende economie.