

BRIELSE MARE

JAARGANG 25 - NUMMER 1 - APRIL 2015



*Mededelingen en historische bijdragen van de
Historische Vereniging De Brielse Maasmond*

COLOFON

De Brielse Mare is een tijdschrift dat twee keer per jaar wordt uitgegeven door de Historische Vereniging De Brielse Maasmond.

Dit tijdschrift wordt automatisch aan de leden van de vereniging toegestuurd. Losse nummers zijn te bestellen via het secretariaat van de vereniging en te koop bij het Historisch Museum Den Briel, in het Streekarchief en bij de plaatselijke boekhandel.

Ongeveer zes maanden na publicatie is de Brielse Mare ook beschikbaar op de website van de vereniging: www.debrielsemaasmond.nl

ISSN: 0927-8478

Prijs per nummer: € 2,-

Correspondentieadres van de vereniging, tevens redactiesecretariaat:

Secretariaat 'Historische Vereniging De Brielse Maasmond'

Ronald J. de Ridder

Van Bloys van Treslongweg 3

3231 CT BRIELLE

Tel.: 0181-414674. E-mail: info@debrielsemaasmond.nl

Rekening Historische Vereniging De Brielse Maasmond:

IBAN: NL20 INGB 0000 2087 92

Persoonlijk lidmaatschap € 10,- per jaar; familielidmaatschap € 15,- per jaar.

Aanmelding bij het secretariaat of d.m.v. het formulier op de website van de vereniging: www.debrielsemaasmond.nl

De vereniging heeft de ANBI - status. Dit betekent dat giften in het kader van de wettelijke bepalingen in mindering kunnen worden gebracht op het belastbaar inkomen van de schenker.

Het eerstvolgende nummer verschijnt in oktober 2015.

Kopij uiterlijk 1 juli bij het redactiesecretariaat.

Redactie: W. Delwel (hoofdredacteur), F. Keller en K.J. Schipper.

Omslagillustratie: De ,oude' (links) en de ,nieuwe' Botlekbrug (rechts). Foto F. Keller

Druk: Duodecimo, Voorstraat 157, 3231 BH Brielle

BRIELSE MARE



*Mededelingen en historische bijdragen van de
Historische Vereniging De Brielse Maasmond*

*(Voorheen 'Vereniging Vrienden van het
Historisch Museum Den Briel')*

KANTOOR &



de Bruin Bazen v.o.f.

Voorstraat 60
3231 BJ Brielle
t. 0181-412874
f. 0181-418322
e. info@kantoor-creatief.nl

Openingstijden:
Dinsdag t/m vrijdag
9.30 – 17.30
Zaterdag 10.00 – 16.00

Uw adres voor:

- * kantoorartikelen en papierwaren
- * computer cartridges en etiketten
- * technische- en creatieve tekenmaterialen
- * alle soorten verf voor kunstschilders
- * schildersdoeken en tekenblocs
- * luxe schrijfwaren en agenda omslagen
- * pennen graveren
- * kopiëren en inbinden van verslagen
- * plastificeren
- * gratis advies van Louis en Willy

LIJSTENMAKERIJ

AL MEER DAN 50 JAAR

JAN BAZEN

Voorstraat 64

3231 BJ Brielle

Telefoon 0181 412083

ORIGINELE OUDE GRAVURES

WWW.JANBAZEN.NL

Inhoud

Openingstijden en prijzen museum	6
Van de redactie	7
De industrialisatie van het Botlekgebied	9
De Officieren van het Brielse Oranje Vendel nader bekeken	31
Museumnieuws	47
Werkgroep Kanonnen en Affuiten	49
Terugblik excursie Gorcums Museum	55
Jaarverslag Vereniging	56
Boekrecensie: Gepassioneerde Brielse Zonen	59
Uit de streek	62
Auteursinstructies, advertentietarieven en adressen	63

Openingstijden en prijzen museum

Di. t/m zat.	10.00 - 17.00 uur
Zo.	13.00 - 17.00 uur

Gesloten op maandagen, oud- en Nieuwjaar, Koningsdag, 1^e en 2^e Paasdag, 1^e Pinksterdag en 1^e en 2^e Kerstdag.

Op Hemelvaartsdag en 2^e Pinksterdag openstelling als op zondag.

Prijzen:

Kinderen t/m 3 jaar	gratis
Kinderen 4 t/m 17 jaar	€ 2,- p.p.
Volwassenen vanaf 18 jaar	€ 4,- p.p.
65+	€ 3,- p.p.
Gezinskaart (2 volw. + 4 kinderen)	€ 10,- per kaart
Schoolgroepen, d.w.z. leerlingen in schoolverband van groep 1 PO t/m klas 6 VO	€ 0,50 p.p.
Houders CJP en Cultuurkaart	€ 2,- p.p.
Ver. Rembrandt, Leden HV De Brielse Maasmond, MK, ICOM	gratis
Groepen volwassenen vanaf 10 personen	€ 3,- p.p.
Groepen kinderen t/m 17 jaar, vanaf 10 pers.	€ 1,- p.p.
1 April, Nationaal Museumweekend, Open Monumentendag	gratis
Woensdagmiddag vanaf 13.00 uur	gratis
Rondleiding per groep van max. 15 personen, exclusief de entreeprijs	€ 23,-

Elke eerste woensdagmiddag in de maand om 13.30 een gratis rondleiding van een uur. Er dient wel een toegangskaartje voor het museum te worden gekocht. Reserveren noodzakelijk.

tel. 0181 475475; di. t/m vr. 8.45 - 11.45.

Adres: Markt 1, 3231 AH Brielle, tel. 0181 475475

Web: www.historischmuseumdenbriel.nl

e-mail: info@historischmuseumdenbriel.nl

Van de redactie

Dat ‘jonge’ geschiedenis net zo interessant kan zijn als ‘oude’, bewijst het artikel van Felix Keller over de industrialisatie van de Botlek. Aanleiding voor dit stukje geschiedschrijving is de bouw van een enorme hefbrug over de Oude Maas. Deze nieuwe Botlekbrug betekent het verdwijnen van de oude Botlekbrug uit 1955, die een belangrijke rol heeft gespeeld bij de ontwikkeling van onze regio.

In de raadzaal van het oude stadhuis van Brielle hangen drie schuttersstukken. Afgelopen januari is de hoognodige restauratie gestart van het grootste schilderij ‘De Officieren van het Oranje Vendel’. Marijke Holtrop bespreekt in haar artikel de belangrijkste wetenswaardigheden over de Brielse schutterij en de bewogen geschiedenis van het schuttersstuk. In de volgende Mare zal een artikel verschijnen over de restauratie van het schilderij.

De vrijwilligers van de werkgroep Kanonnen en Affuiten hebben de afgelopen tijd diverse herstelwerkzaamheden aan de Brielse wallen uitgevoerd. Met name is veel tijd en energie gestoken in het restaureren van de onderstellen (affuiten) van Brielse kanonnen. Koos Steentjes, lid van de werkgroep, geeft een overzicht van de tot nu toe verrichte werkzaamheden.

Afgelopen januari was door de vereniging een excursie, met als thema de Martelaren van Gorcum, georganiseerd naar het Gorcums Museum. In deze Mare vindt u een korte terugblik op deze geslaagde dag.

Vorig jaar werd de museumcollectie weer uitgebreid met een aantal objecten. In het Museumnieuws geeft Marijke Holtrop een beknopt overzicht van nieuwe aanwinsten.

Bert van Ravenhorst bespreekt het boek *Gepassioneerde Brielse Zonen* over een viertal mannen die veel voor Brielle betekend hebben. En nu maar wachten op *Gepassioneerde Brielse Dochteren!*

Willem Delwel



De ,oude ' Botlekbrug, officieel geopend 29 juni 1955.

De industrialisatie van het Botlekgebied

Felix Keller

We schrijven januari 2015. In de Botlek is over de Oude Maas een gigantische hefbrug in aanbouw, een der grootste wereldwijd. Zodra deze brug klaar is, is de (straks) oude Botlekbrug alleen nog een obstakel voor de scheepvaart. Deze zal dan ook zo spoedig mogelijk worden verwijderd en daarmee zal ze in de loop der tijd uit het collectieve geheugen verdwijnen. Dit zou geen recht doen aan de betekenis die deze brug in de jaren vijftig en zestig van de twintigste eeuw had. De Botlekbrug vormde immers de enige toegang tot de Botlek waar het gemeentebestuur van Rotterdam grootse industrialisatieplannen mee had. Het lijkt de auteur dan ook een geschikt tijdstip om aandacht te schenken aan de industrialisatie van de Botlek, die kort daarna gevolgd werd door de industrialisatie van het Euro-poortgebied, met daarna de eerste en tweede Maasvlakte, waarmee de havenuitbreiding op 22 mei 2013 een voorlopige afronding heeft bereikt.

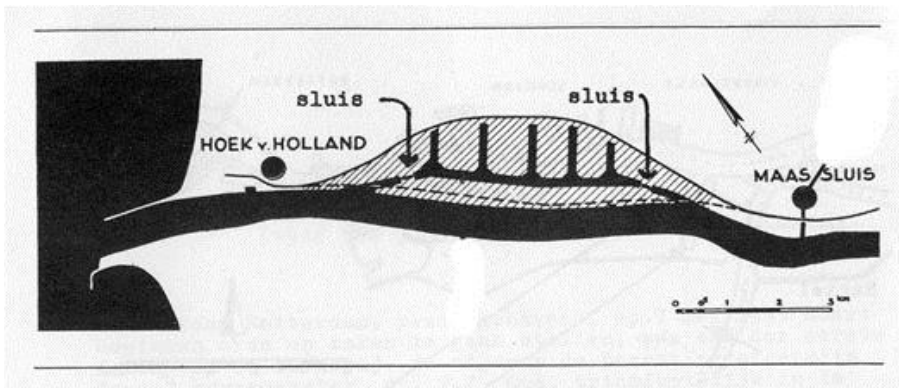
Het trauma van de jaren dertig

Om te begrijpen wat de achtergrond van de naoorlogse industrialisatieplannen was, moeten we teruggaan tot in de jaren dertig van de twintigste eeuw. Rotterdam zuchtte onder een enorme werkloosheid en in het verlengde daarvan een grote armoede. Mogelijkheden om de economische positie van de stad te verbeteren waren er niet, en zelfs na de bevrijding in mei 1945 moest eerst gedurende een jaar of twee prioriteit worden gegeven aan het herstel van de in de oorlog vernielde infrastructuur. Pas in 1947 was er gelegenheid om toekomstplannen te ontwikkelen. De politici uit die periode hadden de armoede in de jaren dertig als traumatisch ervaren. Het was voor iedereen duidelijk dat er al het mogelijke moest worden gedaan om de economische structuur van Rotterdam te versterken, want een situatie als in de jaren dertig mocht nooit meer voorkomen.

Industrialisatie

Er bestond vergaande overeenstemming over het feit dat de versterking van de economische positie van Rotterdam gerealiseerd diende te worden door het aantrekken van havengerelateerde industrie met de erbij horende werkgelegenheid. Er waren wel twee problemen: Rotterdam beschikte niet of nauwelijks over vrije, voor verhuur geschikte industrieterreinen. Er moesten dus met grote spoed nieuwe terreinen ontwikkeld worden. Het tweede probleem was misschien nog lastiger op te lossen. Rotterdam had grote problemen met de verzilting van de Nieuwe Waterweg. Twee keer per dag stroomde zout water naar binnen, en elke havenuitbreiding had tot gevolg dat de zouthoeveelheid groter werd. Alle plannen die te maken hadden met de uitbreiding van havens moesten dus getoetst worden op hun bijdrage aan de verzilting.

Industrialisatie van het Botlekgebied was niet de eerste keuze van het gemeentebestuur. De voorkeur ging uit naar het plan 'Poortershaven', ook genaamd 'Plan Hoek van Holland'. Poortershaven was een klein particulier haventje aan de noordoever van de Nieuwe Waterweg, ongeveer op de plek waar we thans de stormvloedkering vinden.



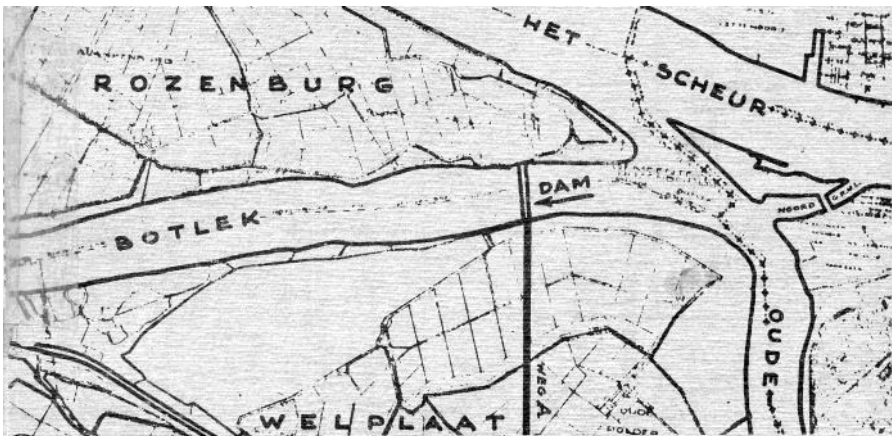
Figuur 1: plan Poortershaven bij Hoek van Holland.

Bron: zie noot aan het einde van dit artikel.

Het was de bedoeling tussen Hoek van Holland en Maassluis een aantal havens aan te leggen (Figuur 1), die door middel van twee grote sluisen aan de Nieuwe Waterweg zouden worden aangesloten. De plannen sneuvelden echter op een veto van Rijkswaterstaat. Het scheepvaartverkeer naar de stadshavens mocht geen belemmering ondervinden van dwarsverkeer naar en van de sluisen.

De Botlek

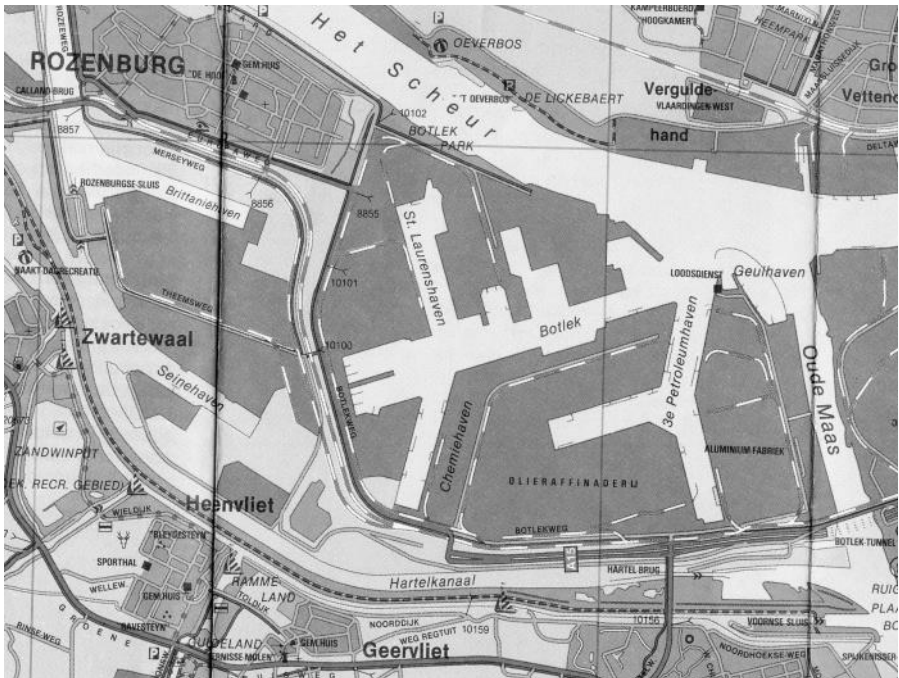
Nu het plan ‘Poortershaven’ gesneuveld was, kwam de Botlek in beeld. Nu bestaat er rond het woord ‘Botlek’ nogal wat verwarring. Het lijkt daarom zinvol eerst duidelijkheid hierover te verschaffen, alvorens de geschiedenis van de industrialisatie te beschrijven. Het woord ‘Botlek’ had in die tijd twee betekenissen. Ten eerste was het de naam van een vaarwater, en wel de linker (of zuidelijke) zijtak van de Oude Maas, net voor deze de Nieuwe Waterweg bereikt, daar plaatselijk ‘Het



Figuur 2: het vaarwater de , Botlek ‘ als linker (of zuidelijke) zijtak van de Oude Maas. De Botlek is hier reeds afdamd. Over de afdamming: zie verderop in dit artikel.

Scheur' genaamd (Figuur 2).

Die zijtak stroomt westwaarts en verandert dan ineens van naam in 'Brielse Maas', die ter hoogte van Oostvoorne uitmondt in de Noordzee. Daarnaast is 'Botlek' ook de naam van het gebied, begrensd in het noorden door de Nieuwe Waterweg (Het Scheur), in het oosten door de Oude Maas, in het zuiden door het Hartelkanaal, en in het westen door de Botlekweg, thans een secundaire weg parallel en ten oosten van de



Figuur 3: het Botlekgebied, situatie omstreeks 1980.

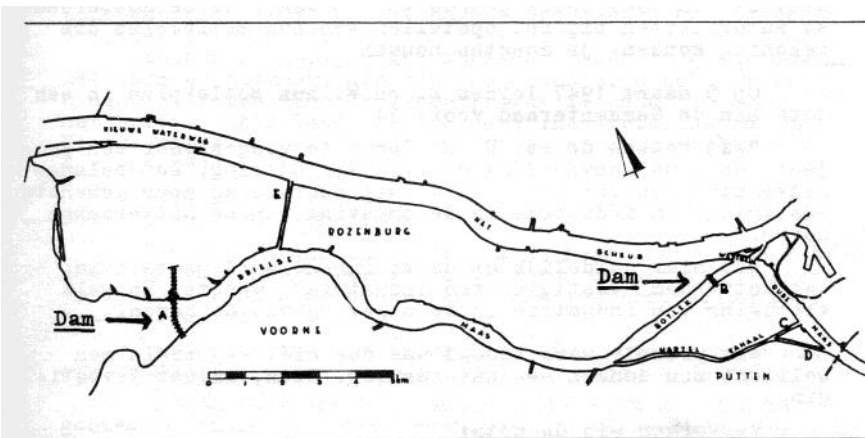
snelweg A15 (Figuur 3).

In het zuidoosten van de Botlek ligt het agrarische gebied de 'Welplaat', maar verder is de Botlek vóór de ontsluiting in de

tweede helft van de jaren vijftig eigenlijk alleen toegankelijk voor jagers en vissers. Pogingen van de auteur om te achterhalen wat de betekenis van het woord 'Botlek' is, zijn tot nu toe op niets uitgelopen. We komen het woord voor het eerst tegen in 1796, en een tweede keer in 1821, maar wat het woord betekent, is tot nu toe een raadsel.

Verzilting op Voorne-Putten en Rozenburg

Om de verzilting op de eilanden Voorne-Putten en Rozenburg tegen te gaan, ontwikkelde Rijkswaterstaat in 1947 een plan om de Brielse Maas om te vormen tot een zoetwaterbassin (Figuur 4). Dit werd gedaan door de Brielse Maas in 1950 ter hoogte van Oostvoorne af te dammen en tevens een dam in de Botlek te leggen. Verder werd er ter hoogte van Spijkenisse een inlaatwerk met voedingskanaal aangelegd waardoor, afhankelijk van de waterstand, gecontroleerd zoet water

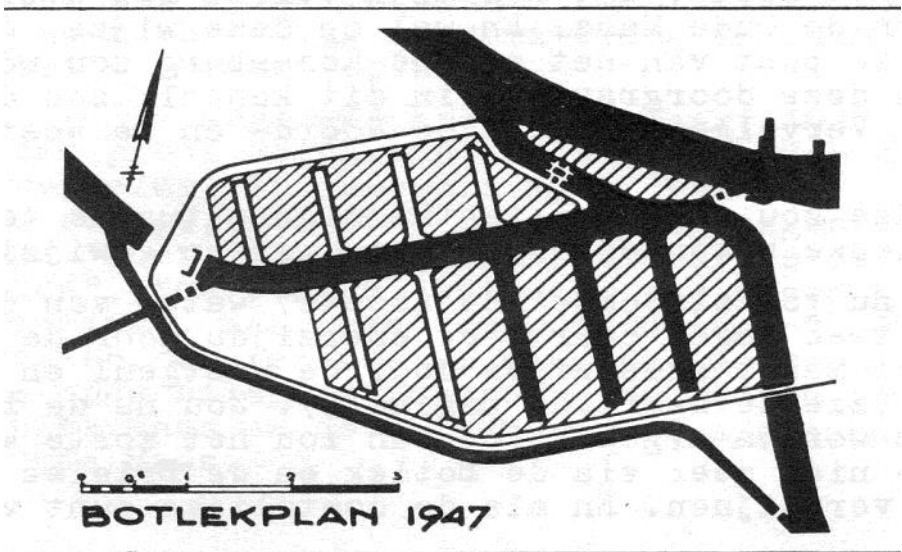


Figuur 4: project zoetwaterbassin Brielse Meer, realisatie 1947-1950.

kon worden ingelaten. Dit systeem werkt ook nu (2015) nog steeds. Ten westen van Rozenburg werd een kanaal met sluis van het Brielse Meer naar de Nieuwe Waterweg aangelegd om brak water uit het Brielse Meer te kunnen lozen. Dit kanaal bestaat niet meer.

Planningsperikelen 1947-1952-1955

Al in 1947 werden indrukwekkende plannen voor de aanleg van de Botlekhavens gepresenteerd (Figuur 5).



Figuur 5: Botlekplan 1947. Let op de, nooit gerealiseerde, sluis tussen de Nieuwe Waterweg en de Botlekhavens, ter bestrijding van de verzilting.

Interessant is te zien dat er vanuit werd gegaan, dat de Botlekhavens ter bestrijding van de verzilting achter een sluis dienden te liggen. Deze sluis is er nooit gekomen, maar zelfs in de tweede helft van de jaren zestig, toen de meeste terreinen in de Botlek al verhuurd waren, werd de optie van een sluis nog steeds opengehouden.

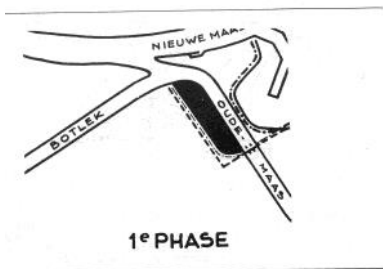
Verzilting was niet het enige probleem waar het Botlekproject mee te maken had. Op de grens van zoet en zout water vindt slibneerslag plaats. Tal van waterloopkundige proefnemingen, eerst in Delft en later ook in de Noordoostpolder, waren nodig om een aanvaardbare vorm voor de aansluiting van de Botlekhavens aan de Oude Maas, dan wel aan de Nieuwe Waterweg te vinden. Ondertussen kreeg het project met problemen van een totaal andere soort te maken. Het Botlekgebied maakte immers geen deel uit van de gemeente Rotterdam, maar behoorde tot de gemeenten Spijkenisse, Rozenburg en Geervliet. Maar liefst 1260 ha zouden moeten worden onteigend. Op het te onteigenen gebied van Spijkenisse waren veertien woningen en zes grote boerderijen gelegen; op Rozenburg zeven grote boerderijen, zeven kleine boerderijen en 32 woningen. Privaatrechtelijk zouden de terreinen dan onder Rotterdam vallen, maar publieksrechtelijk zouden de gronden blijven ressorteren onder de oorspronkelijke gemeenten. Een weinig gelukkige constructie die aanleiding gaf tot vele moeilijkheden. Zo gold in de Botlekhavens de Rotterdamse Havenverordening niet en de gemeentelijke havenpolitie kon in de Botlek niet optreden. Ook de gladheidbestrijding in de winter ressorteerde niet onder Rotterdam. Deze toestand duurde nog tot in de jaren zestig, toen de meeste terreinen in de Botlek al lang verhuurd waren. Had het eleganter gekund? Waarschijnlijk wel, al moet natuurlijk gezegd worden dat het afstaan van gemeentegrond niet tot de primaire taak van een burgemeester behoort. Aan de andere kant liet Rotterdam ook de nodige steken vallen. Met enige regelmaat gebeurde het, dat raadsbesluiten ter kennisgeving aan

de betrokken Botlek gemeenten werden verzonden. In de tekst werd verwezen naar kaarten in de bijlage, maar de bijlagen ontbraken. Je kunt dan als gemeente twee dingen doen: een telefoontje naar Rotterdam plegen met het verzoek de bijlagen alsnog te sturen of je beklag te doen als officiële mededeling in de eerstvolgende raadsvergadering. Dit was de strategie van burgemeester P.J. Blik van Spijkenisse. Deze strategie werkte wel, maar je maakt op deze manier geen vrienden.

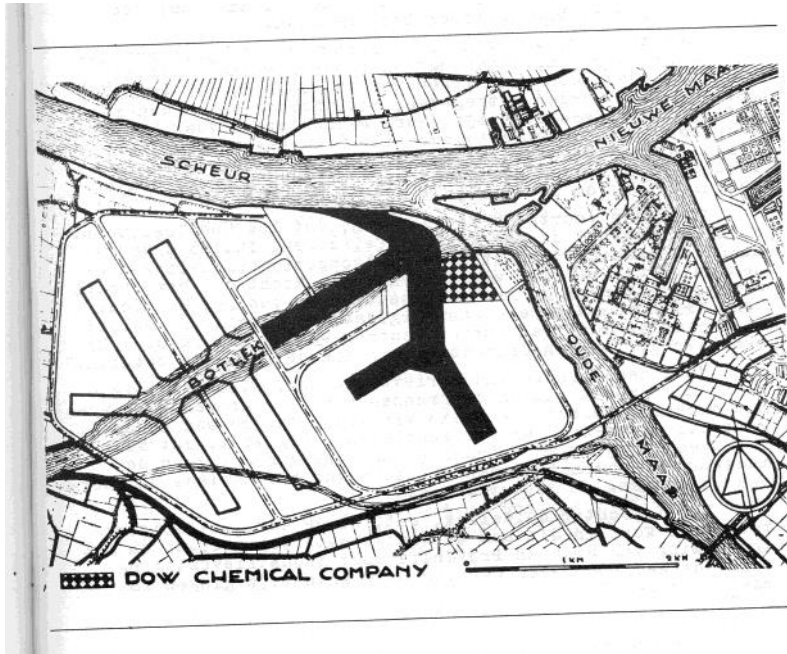
Vanaf 1952 kwam er weer vaart in het project. Uit marktonderzoek was gebleken, dat er in de plannen ook een nieuwe Petroleumhaven opgenomen diende te worden. En ook al waren er nog geen terreinen verhuurd, er bleek zo veel belangstelling te bestaan dat er voortvarend aan het bedrijfsklaar maken van het terrein gewerkt diende te worden. Al op 7 februari 1952 werd er door de Rotterdamse raad een krediet van f 11.300.000 voor de bouw van de Botlekbrug bij acclamatie goedgekeurd. Nog hetzelfde jaar, op 23 december 1952, werd de eerste paal voor een pijler van de brug geslagen. Op 29 juni 1955 werd de Botlekbrug officieel in bedrijf genomen.

Industrialisatie Botlek, 1955-1957-1964

Nu het Botlekgebied toegankelijk was, werd voortvarend met de realisatie van de plannen begonnen. Reeds eerder, in januari 1955, was door het gemeentebestuur met Dow Chemical Company overeenstemming bereikt over de verhuur van een terrein van 20 ha voor de op- en overslag van chemische producten en voor de fabricage van petroleumderivaten.



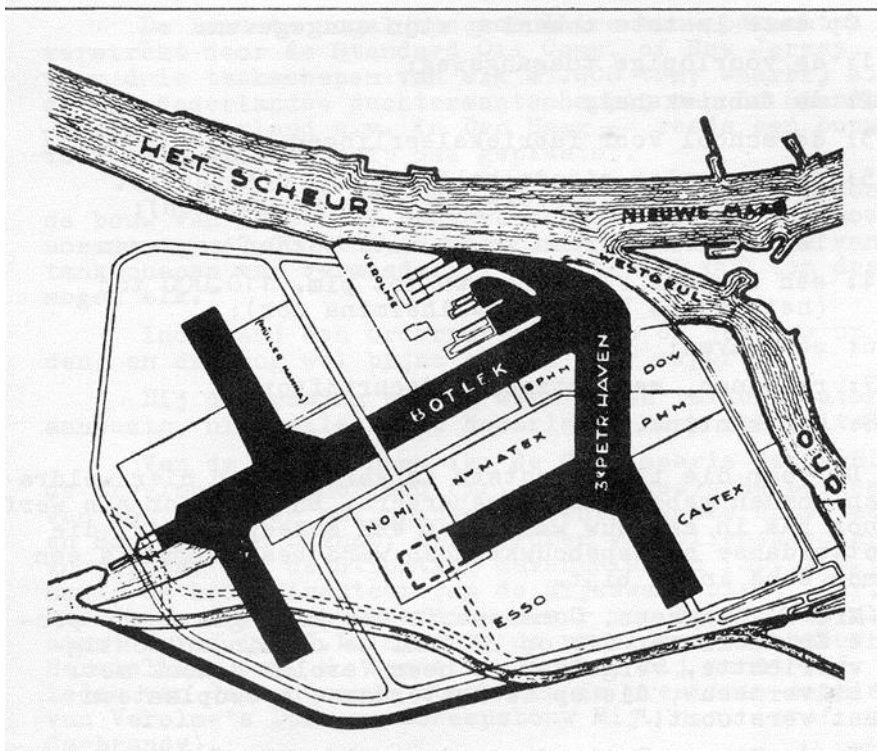
Figuur 6: de eerste terreinen worden gereedgemaakt tussen Botlek en Oude Maas.



Figuur 7: Dow Chemical Company is de eerste huurder in de Botlek.

In een eerste fase werd uitgegaan van een investering van f 10.000.000 en werkgelegenheid voor ongeveer 100 man. Het voorstel werd door de raad bij acclamatie aangenomen, zij het dat de communistische fractie geacht wilde worden tegen te hebben gestemd. Immers Dow was een Amerikaans bedrijf...

Al in april 1955 bereikte de raad een voorstel voor de uitgifte van een terrein van maar liefst 60 ha aan de 'Verolme Dok- en Scheepsbouw Mij.' ten noorden van de Botlek, op de uiterste noordoostelijke punt van de gemeente Rozenburg (Figuur 8).



Figuur 8: het grote (60 ha) terrein van de , Verolme Dok – en Scheepsbouw Mij. ' op de uiterste noordoostelijke punt van de gemeente Rozenburg.

De drijvende kracht achter de bouw van een moderne werf op Rozenburg was Cornelis (Cor) Verolme, een ondernemer pur sang die voor de Nederlandse scheepsbouwindustrie veel heeft betekend. De eigenaren van de bestaande oudere werven moesten met lede ogen aanzien hoe in de Botlek door gebruikmaking van de modernste bouwmethoden schepen op een ongekennd efficiënte manier werden gebouwd. De verhouding tussen Verolme en de overige werfeigenaren is nooit meer goed gekomen.

Ondertussen gebeurde rond de Botlek van alles. Op 19 juni 1956 maakte Esso Nederland bekend dat overeenstemming was bereikt over de vestiging van een raffinaderij in het Botlekgebied en wel ten zuiden van de 3e Petroleumhaven. Nieuwe ontwikkelingen werden ook op het gebied van het vervoer van ertsens gesignaleerd. Het verbruik van ijzererts bleek in Europa aanzienlijk lager te zijn dan in de USA. Veel erts kwam uit Labrador, waar verlading alleen gedurende zeven maanden per jaar kon plaatsvinden. De ijzer- en staalfabrieken beschikten niet over de vereiste opslagruimte om de pauze in de aanleveringen te kunnen overbruggen en de schepen waren te groot om de Waalhaven te bereiken. De Botlek daarentegen kon deze schepen wel degelijk ontvangen. Wel was het nodig om reserveterreinen aan de westzijde van de Botlek, bij de huidige Sint Laurens haven, bedrijfsklaar te maken. Voor de zoveelste keer werd de dam in de Botlek westwaarts verschoven en werd de Botlek verder uitgediept. Waarom had Rijkswaterstaat geen problemen met betrekking tot de verzilting? Ondertussen was na de stormvloed van 1 februari 1953 het Deltaplan gereedgekomen met daarin opgenomen de afsluiting van het Haringvliet met een spuisluis van liefst meer dan één kilometer lang. Wanneer dat werk eens gerealiseerd zou zijn, dan werd het Haringvliet een zoetwaterbassin en zou meer zoet water via Spui en Oude Maas naar de Nieuwe Waterweg stromen. Op zich klopte de redenering, alleen werd de afsluiting van het Haringvliet pas in 1970 gerealiseerd en in de tussentijd leverde de uitdieping en vergroting van de Botlek wel degelijk problemen op, waarover later meer.

Eerst gebeurde op politiek gebied iets dat buiten Rotterdam omging, maar wel degelijk van invloed was op de realisatie van de havenplannen. Op 23 oktober 1956 brak de Hongaarse opstand uit die in de eerste week van november door Russische troepen werd neergeslagen. Op 5 november landden Britse en Franse parachutisten bij het Suezkanaal

dat ondertussen door Egyptische troepen onbruikbaar was gemaakt. Alle plannen die tot nu toe rekening hadden gehouden met de maximale voor het Suezkanaal toegestane scheepsafmetingen waren alleen nog oud papier.



*Figuur 9:
4 november
1956. Het
Russische
leger slaat de
Hongaarse
opstand neer.*

Ondertussen ging de verhuur van terreinen door: nog in november huurde de Caltex Petroleum Mij. aan de oostzijde van de 3e Petroleumhaven een terrein groot 80,5 ha. Om verwarring te voorkomen: uiteindelijk heeft Caltex dit terrein aan de gemeente teruggegeven in ruil voor een terrein in het latere Europoortgebied. Op het oorspronkelijk door Caltex gehuurde terrein werd (en is) het bedrijf Aluminium en Chemie Rotterdam n.v. (Aluchemie) gevestigd. Nog in december werd 30 ha verhuurd aan Müller-Hanna's overslag- en opslagbedrijf bij de huidige Sint Laurens haven. Eveneens in december werden 36 ha verhuurd aan de Nieuwe Matex n.v., aan de noordzijde van de nog te graven zijtak van de 3e Petroleumhaven.

Vervolgens schenken we aandacht aan de jaren 1957 en 1964. Beide jaren waren voor de ontwikkeling van de Rotterdamse haven van bijzondere betekenis. In 1957 waren de meeste terreinen in de Botlek verhuurd. Daarbij was te voorzien, dat aanvragen zouden blijven binnenstromen. Het werd dus tijd om over de verdere ontwikkeling na te

denken. Dit resulteerde in de officiële presentatie van het ‘Plan Euro-poort’ op 7 november 1957. Dit plan omvatte het gebied ten westen van de Botlek en ten zuiden van Rozenburg enerzijds, en anderzijds het gebied ten noordwesten van Rozenburg, tussen het (huidige) Ca-landkanaal en het Hartelkanaal, alles tot ruwweg de oorspronkelijke kustlijn tussen Voorne en Hoek van Holland.

Reeds eerder, namelijk op 1 februari 1957, werd in Den Haag de ‘Staal Studie Stichting’ opgericht. Doel van de stichting was na te gaan of het verantwoord was om aan de mond van de Waterweg een hoogovenbedrijf en een staalindustrie te vestigen. Zoals we weten, zijn deze bedrijven er nooit gekomen en vermoedelijk was dit een verstandige beslissing.

In 1964 was in de Botlek zo ongeveer alles volop in bedrijf. Er was wel nog één probleem dat nooit op een afdoende manier was gere-geld, namelijk de gemeentelijke herindeling. Dit was een ‘weeffout’ die van begin af aan voor problemen zorgde en dat nog steeds deed. Rotterdam had in voorkomende gevallen nog steeds met 27 gemeen-ten te maken, waarvan negentien op Voorne-Putten. Na jaren voorbe-reiding werd in 1964 opgericht het ‘Openbaar Lichaam Rijnmond’ als extra bestuurslaag voor de coördinatie van de belangen van de Rijnmondgemeenten. Het Openbaar Lichaam Rijnmond bleef bestaan tot 1986.

Werken in de Botlek in de jaren zestig

De beschikbare woningvoorraad in de omgeving van de Botlek was absoluut onvoldoende om de arbeiders – zoals de medewerkers toen genoemd werden – te huisvesten. In Hoogvliet en in Rozenburg, maar vooral ook in Spijkenisse (Noord) ontstonden compleet nieuwe wijken met alle voorzieningen zoals scholen, sportvelden, winkelcentra en zelfs zwembaden. De huisvesting werd dicht bij de industrie gepland, aangezien er werd verondersteld dat het woon-werkverkeer door mid-

del van de fiets zou plaatsvinden. Als maximaal aanvaardbare afstand werd 5,5 km gezien. Niemand realiseerde zich dat enkele jaren later de fiets zou worden vervangen door de auto.

In eerste instantie vond woningbouw in Spijkenisse en Rozenburg plaats. Spoedig werd, naast Spijkenisse, Hellevoetsluis als zogenoemde ‘groeikern’ aangewezen. Ook in Brielle ontstonden nieuwe wijken. De situatie van Brielle was in zoverre afwijkend dat Brielle in die tijd nog een duidelijke centrumfunctie had. Zo beschikte Brielle toen over een kantongerecht, een politiepost, een belastingkantoor, een standplaats van de Marechaussee en een uitgebreid aanbod van scholen voor openbaar en bijzonder onderwijs.

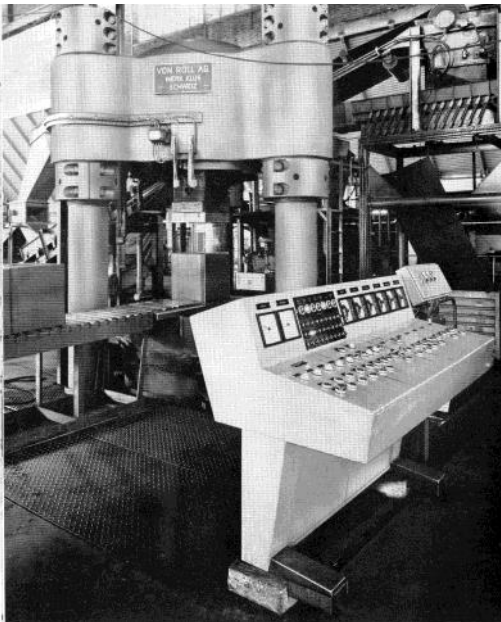
Over de consequenties van het wonen in nieuwe wijken zou heel wat te vertellen zijn, maar dat moeten we uitstellen tot een toekomstig artikel. Wel zijn er bij het werken enkele dingen gebeurd die gewoon te mooi zijn om ze niet te vermelden. Schrijver dezes was 27 jaar aan Aluchemie verbonden en de volgende verhalen berusten dus op waar gebeurde episodes bij dit bedrijf.

Nu moet men weten dat Aluchemie grote koolstofblokken, de zogenoemde ‘anoden’ produceert, met een gewicht tot maximaal 1500 kg.



*Figuur 10:
Prins Bernhard
produceert een
anode bij de
officiële
opening van
Aluchemie
in 1964.*

Deze blokken zijn nodig voor de productie van aluminium. Nu hadden we een klant in IJsland en deze had een IJslandse rederij voor het transport van deze blokken ingeschakeld. Op een mooie dag meerde de eerste coaster af om een paar duizend ton anoden te laden. Het schip had nog niet vastgemaakt of er was de grootst mogelijke opwinding onder het personeel. Wat was er gebeurd? Het schip voer onder het hakenkruis en dat kon natuurlijk niet! Hoe kwam dat? Het logo van de rederij was een swastika, de oervorm van het hakenkruis, in IJsland al lang in gebruik voor de Nazi's het symbool hadden gejat. Gelukkig was de 'richting' van de haken bij de swastika van de rederij de andere kant uit en ook de kleurstelling was anders, namelijk blauw/wit. Het duurde een hele tijd totdat we iedereen overtuigd hadden, dat we echt niets met de Nazi's van doen hadden.



De eerder genoemde anoden werden met een gigantische pers vervaardigd, een enorme machine van zo'n 12 x 4 x 4 m, kosten orde van grootte f 1.000.000. In het begin was er maar één productielijn in bedrijf, dus wanneer de pers defect was, stond heel de productie stil.

Figuur 11: de pers, het kernstuk van de productielijn.

Dat gebeurde eens in de nacht van zaterdag op zondag en was dus aanleiding om het hoofd van de technische dienst te alarmeren. Het probleem: ondanks dat de betrokken medewerker op een prioriteitenlijst stond, had hij nog geen telefoon. Dus pakte een productiemedewerker de fiets en vertrok via de oude Hartelsluis en de Plaatweg naar Spijkenisse. Daar belde hij het hoofd van de technische dienst uit bed en sprak de gedenkwaardige woorden: *“Mijnheer, de koffieautomaat is stuk en de pers ook.”*

Salarisbetaling

In het midden van de jaren zestig had nog lang niet iedereen een bankrekening. Het loon werd wekelijks contant in een bruine envelop overhandigd. Bij het productiepersoneel gaf dat doorgaans geen problemen, maar de technische dienst draaide nog wel eens overuren, en dat moest dan individueel worden uitgerekend. Nu hadden we op de administratie een medewerker die een rekenwonder bleek. Wanneer hij er zin in had, kon hij razendsnel rekenen. Het probleem: hij had er niet altijd zin in en dan lag het geld voor het overwerk niet op tijd klaar. Toen dat weer eens gebeurde, besloot een paar potige kerels van de technische dienst dat het tijd werd het probleem op te lossen. Dit gebeurde als volgt: kop van de medewerker in de toiletpot, even doortrekken en het probleem was opgelost. Vandaag de dag zou zo iets ondenkbaar zijn.

Op een gegeven ogenblik werd besloten over te schakelen van contante uitbetaling van het weekloon naar overboeking van het maandsalaris op een bankrekening. Uiteraard kon niet van iedereen worden verwacht dat hij een maandsalaris zou kunnen voorfinancieren. Dit probleem was op te lossen door de omschakeling over enkele weken ‘uit te smeren’, waarbij er elke keer weer een dag bij kwam. Voor de meeste medewerkers was dit een prima oplossing, maar toch bleek er

nog iets te wringen. Het duurde even voor wij er achter kwamen, wat er aan de hand was, en erger, we hadden er ook geen oplossing voor. Wat was er gebeurd? Niet iedereen die wel eens overuren draaide, had de extra inkomsten thuis opgegeven. Maar wat tot nu toe twee aparte afrekeningen waren, stond nu ineens op één maandoverzicht en hoe verklaar je deze extra inkomsten?

Het kon ook heel anders. In het weekend hadden we een storingsdienst voor heftruckreparaties. Eén van de monteurs woonde op Goeree-Overflakkee. Nu moet men weten dat Goeree-Overflakkee op kerkelijk gebied (denk aan zondagsheiliging) veel strenger was dan Voorne-Putten. Niet voor niets heette Voorne-Putten ‘Het eiland zonder Heiland’. Wanneer onze medewerker op zondag werd opgeroepen, dan kwam hij en deed zijn werk, maar wenste voor deze tijd niet betaald te worden.

Milieuperikelen

We zouden de toenmalige bestuurders onrecht doen door te beweren dat er toen geen aandacht voor het milieu was. Wel was deze aandacht nogal selectief en werd de invloed van de gelijktijdige uitstoot van de vele bedrijven in de Botlek onderschat. Had men meer kunnen doen? Vermoedelijk wel, maar dat is wijsheid achteraf. Wel werd de gemeente al in de eerste helft van de jaren zestig twee keer gewaarschuwd. De winter van 1962/1963 was streng, waardoor het (zoete) Rijnwater bovenstrooms Rotterdam bevroor. Nu geen Rijnwater de zouttong tegenhield, kon deze doordringen tot de hoofdwaterinlaat aan de Honingerdijk. Het resultaat was dat het zoutgehalte abrupt van 350 mg per liter toenam tot 3500 mg per liter. Dit is zout water dat ongeschikt is voor consumptie! Met andere woorden: de zoetwatervoorziening van Rotterdam en wijde omgeving was ineens compleet ingestort! Van heinde en ver moest drinkwater worden aangevoerd.

Dit kon overigens niet voorkomen dat stoomketels beschadigd raakten en dat de raffinaderijen van Shell en Esso hun productie moesten beperken of zelfs stopzetten.

De volgende waarschuwing volgde in mei 1964. In het drinkwater werden borstelwormpjes ontdekt, kleine wormpjes van 2 mm lang, maar natuurlijk niet gewenst in het drinkwater (Figuur 12).



Figuur 12: een borstelwormpje, natuurlijke grootte ca. 2 mm, in het Rotterdamse drinkwater, mei 1964.

Samen met een flinke vergroting leverde dat beestje wel een mooie krantenkop op: ‘vlees uit de waterkraan’! Het waterleidingbedrijf maakte zich redelijk laconiek van het probleem af: men zou wat extra chloor toevoegen, daardoor zouden de wormpjes versuft raken en hun liefdesleven vergeten, en dan zouden ze vanzelf uitsterven. Dat versuft raken viel tegen, het duurde dagen totdat het water weer vrij van wormen was. Overigens zat er altijd al zoveel chloor in het water dat het zetten van thee of koffie met kraanwater niet goed mogelijk was. Eigenlijk waren er maar twee opties: het water in een koolstoffilter reinigen (zulke filters waren toen in alle soorten en maten te koop), of Spa blauw kopen.

Bij de waterverontreiniging waren de problemen meestal incidenteel. Een uitzondering was de kwaliteit van het Rijnwater. De Rijn muteerde in die tijd tot een open riool. De verontreinigingen waren niet alleen afkomstig van de chemische industrie, maar evenzeer van de Franse kalimijnen die jarenlang weigerden om hun afvalwater te

zuiveren. Bij de luchtverontreiniging was er zowel sprake van incidentele als ook van structurele problemen. Voor het eerst in december 1960 legde de Rotterdamse socialistische fractieleider een verklaring af over wat hij noemde ‘de Botlekstank’: “Als iemand van Uw college of van deze raad de gelegenheid heeft gehad om tijdens mooi weer deze zomer in Hoogvliet te zijn, dan zal hij weten wat ik met deze uitdrukking bedoel. Het is eenvoudig afgrijselijk wat de bewoners daar in hun frisse nieuwe huizen op mooie voorjaars- en zomerdagen aan stank moeten doormaken.” En dan te denken dat we het over het jaar 1960 hebben, dus de meeste bedrijven waren nog niet eens opgestart. In 1962 begonnen ook de tuinders in het Westland zich zorgen te maken over mogelijke nadelige invloeden van de luchtverontreiniging op de gewassen. Pas in 1965 kreeg de luchtverontreiniging de nodige aandacht. Een ongelukkige samenloop van omstandigheden zorgde in het Westland voor schade aan de gewassen in de orde van grootte van één miljoen gulden. Uit onderzoek bleek dat nu ook de volksgezondheid ernstig in het gedrang kwam. Vergeleken met andere gebieden werd een verhoogde frequentie van aandoeningen van de luchtwegen, tot en met longkanker, vastgesteld. Behalve de permanent aanwezige stank, vaak ervaren als een soort kattenurine, had de luchtverontreiniging nog andere vervelende consequenties. Op een gegeven ogenblik had een niet nader geïdentificeerde uitstoot tot gevolg dat de lak van nieuwe auto’s compleet afbladderde. Dat betekende voor de eigenaren een niet te claimen schade van meerdere honderden guldens voor het opnieuw spuiten van hun auto. Er zijn meer voorbeelden bekend van schadegevallen die alleen te verklaren zijn door extreem hoge concentraties van verontreinigende stoffen. Zo emitteerden kunstmestfabrieken fluorwaterstof, een nogal agressief gas. Secretaresses die benedenwinds van de bron werkten, kregen een financiële tegemoetkoming, het zogenoem-

de ‘kousengeld’, van het bedrijf omdat nylonkousen door de inwerking van fluorwaterstof en vocht gewoon oplostten.

Een laatste voorbeeld is de invloed van extreme concentraties van zwaveldioxide op machinebesturingen. Computers voor het in- en uitschakelen van groepen van machines in de gewenste volgorde bestonden in die tijd nog niet. In plaats daarvan werden honderden relais zodanig met elkaar verbonden dat het starten en stoppen van machines correct gebeurde. De relaiscontacten bestonden uit zilver, dat garant staat voor een goede stroomgeleiding. Onder de extreme omstandigheden die in de Botlek heersten, vormde zich op de contacten een isolerende laag, met als resultaat dat het hele systeem niet meer werkte. Duizenden relais moesten worden verwisseld. Bij de sociale werkplaats ‘De Welplaat’ hadden ze een dagtaak aan het schoonmaken van de contacten. Het zou nog jaren duren totdat alle uitstoot afdoende gesaneerd was en de plaatsen rondom de Botlek weer een normaal woon- en werkgebied waren geworden.

Nabeschouwing

We zijn begonnen met de inbedrijfstelling van de Botlekbrug op 29 juni 1955. Deze brug, met één rijstrook per richting, één spoorlijn en twee fiets- en wandelpaden maakte het mogelijk industrie en daarmee werkgelegenheid aan te trekken. Dit programma was succesvol. Door de industrialisatie van de zuidoever van de Nieuwe Waterweg, uiteindelijk in vier etappes (Botlek, Europoort, Maasvlakte 1 en Maasvlakte 2) werd op een eerder agrarisch gebied een enorme hoeveelheid werkgelegenheid geschapen. Die ontwikkeling had wel zijn prijs. Agrarische structuren op Voorne-Putten gingen verloren, zoals ook het natuurgebied ‘De Beer’ in Europoort. Over de milieuperikelen hebben we het al gehad. De toename van het verkeer is gigantisch. Begonnen we in 1955 met één rijstrook in elke richting en één spoor-

lijn alsmede met twee fietspaden, straks beschikt het rivierkruisende verkeer over twee keer twee rijstroken op de nieuwe brug, twee voet- en fietspaden, één spoorlijn met de mogelijkheid een tweede spoor aan te leggen. Sinds 1980 beschikt het wegverkeer over een tunnel met twee keer drie rijstroken.

Voor de volledigheid noemen we ook nog de Spijkenisserbrug, een hefbrug met twee hefopeningen en sinds 1985 een metrotunnel en sinds 2006 een spoortunnel.

Samenvattend: het project is dus zeker niet zonder heftige schoonheidsfoutjes gerealiseerd, maar uiteindelijk is de oorspronkelijke doelstelling qua werkgelegenheid wel bereikt.



De Spijkenisserbrug.

Over de auteur

Felix Keller was van 1963 tot 1990 bij Aluchemie betrokken, waarvan van 1970 tot 1990 als directeur.

Bronnen

De gegevens over de industrialisatie van de Botlek zijn voor het grootste gedeelte ontleend aan de volgende documentatie:

‘Overzicht van de bemoeiingen van het Gemeentebestuur van Rotterdam met de totstandkoming van de havens en industrieterreinen in het gebied van de BOTLEK.’ Samengesteld door mr. dr. P. Lucas, conservator bij het Archief van de gemeente Rotterdam.

DEEL 1: 1945 tot 7 november 1957, (de dag waarop het “Plan Euro-poort” officieel werd bekendgemaakt)

DEEL 2: 7 november 1957 - 1965

Verder is gebruik gemaakt van het boek: Verolme memoires
AD. DONKER ROTTERDAM 1971

ISBN 90 6100 090 4