

HET PETROLEUMVERTIER

ROTTERDAMS ONGEMAKKELIJKE KENNISMAKING
MET DE AARDOLIEHANDEL

DOOR J.H.M. JANSSEN

Een teug pittig havenwater

In de tweede helft van de negentiende eeuw kwam de Rotterdamse gemeenschap in contact met een nieuw handelsartikel dat, zoals een tijdgenoot in 1863 opmerkte, 'thans nog in zijn kindschheid beschouwd en voor zeer groote uitbreiding vatbaar is'.¹⁾ Deze voorspelling was achteraf bezien nog te bescheiden. Binnen enkele decennia groeide het product van een onbelangrijke curiositeit uit tot een kerngoed van de internationale handel. Nog geen eeuw later was de unieke situatie ontstaan dat het lot van de wereldeconomie volledig afhankelijk was geworden van deze ene en eindige grondstof: aardolie.

De eerste houten vaatjes petroleum die in Rotterdam aan wal werden gebracht, wekten de nodige commotie in de gemeente. Niet omdat de Rotterdammers een vermoeden hadden welk economisch explosief goedje zijn intrede had gedaan, maar vanwege een meer direct ontploffingsgevaar. Na een korte tijd openbaarde zich bovendien de andere onvermijdelijke schaduw van de oliehandel: een letterlijk spoor van verontreinigingen door bodem en water.

Nu laat Gerretson, de kroniekschrijver van de 'Koninklijke', in zijn beschrijving van de aanvang van de Rotterdamse petroleumhandel de Rotterdammers de voorkeur geven aan een 'teug pittig havenwater',²⁾ maar dit staaltje geromantiseerd ondernemerspathos doet tegenwoordig wat oubollig aan, vooral omdat het met de vermeende vreemde drinkgewoonten van de Rotterdammers reuze meeviel. De verontreiniging van het oppervlaktewater vormde voor de Rotterdamse burgers en overheid een zwaarwegende factor in de discussies die de opkomst van de oliehandel begeleidden.

In dit verhaal wordt het eerste decennium van de oliehandel beschreven. Het bestrijkt de roerige periode 1862-1874, waarin de petroleumhandel als kleinschalige negotie door de Rotterdamse handelshuizen werd geïntroduceerd tot het moment dat de han-

del naar de terreinen werd verbannen, waar ze tot aan de Tweede Wereldoorlog een vrijwel ongestoorde groei kon doormaken.

Daarbij zullen vier partijen aan het woord komen. Ten eerste de Rotterdamse handelaren die een nieuw en lucratief handelsgoed ontdekken en hun aandeel in de overslag willen vergroten, waarbij ze de rol van de overheid en de vage notie van het 'algemeen belang' vrijelijk en in de lijn van hun eigenbelang wensen te interpreteren. Vervolgens de gemeentelijke overheid die wordt geconfronteerd met de gevaren van een nieuw handelsproduct en via crises, improvisaties en pressie tot een beleid komt waarmee ze kool en geit hoopt te kunnen sparen. Ten derde de vele burgers en ondernemers die de lasten van de groeiende handel krijgen te dragen en door hun acties de aanzet geven tot een steeds verdergaande verbanning van de oliehandel naar de periferie van de stad, of die daarentegen zelf worden verbannen door de installaties van de oliehandelaren. En tenslotte de experts en de onderzoekers die door de overheid worden ingehuurd om een licht te werpen op de risico's van deze nog vrijwel onbekende stof en die daarmee tot 'getuige-deskundigen' worden uitgeroepen.

Onder het neergedwarrelde stof van een eeuw ligt een discussie verscholen die zeer herkenbaar is voor een beschouwer uit de late twintigste eeuw.

Schrik en ontsteltenis

Rotterdams confrontatie met aardolie begon op 30 juni 1862. Een Amerikaanse klipper, beladen met 100 vaten en 300 kisten petroleum, zeilde die dag de haven binnen. De koopwaren, besteld door de handelshuizen Dörschlag & Gerboulet en Van der Kun & Van Schelle, werden op de kade aan de Boompjes en in het Oost-Indisch Huis van de firma Pakhuismeesteren opgeslagen. Hoewel het product zo nieuw was dat in de bronnen nog geen eenduidige naam wordt gebruikt (men spreekt afwisselend van steenolie, rotsolie, aardolie en petroleum), was de slechte reputatie van het 'licht ontvlambare petroleumduiveltje' de partij vooruitgesneld. Burgemeester en Wethouders waren gealarmeerd, vooral omdat enkele van de vaatjes lek bleken te zijn. De brandweer kreeg opdracht om een onderzoek uit te voeren en de noodzakelijke maatregelen te bepalen 'in het belang der openbare veiligheid met het oog op het brandgevaar'.³⁾ Na inspectie van de oliebergplaatsen adviseerde de brandweer om de opslag van de petroleum op de Marinewerf samen te brengen.⁴⁾ Burgemeester en Wethouders



Waarschuwing.

BURGEMEESTER en WETHOUDERS van *ROTTERDAM*;

In aanmerking nemende:

dat van tijd tot tijd aanvoeren plaats hebben van uit Amerika afkomstige *petroleum*, ook wel *aard-*, *steen-* of *rotsolie* genaamd;

dat deze olie zeer ligt ontvlambaar is en vatbaar voor ontploffing, en dat alzoo bij laden, lossen, vervoeren, bewerken, opslaan of bergen van deze vloeistof bijzondere voorzorgen noodzakelijk moeten worden geacht;

herinneren bij deze aan de belanghebbenden de bepalingen van art. 46 van de verordening op de brandweer, waarbij het is verboden om dergelijke stoffen of goederen te bewaren of te bewerken, anders dan op plaatsen of in gebouwen door Burgemeester en Wethouders aangewezen of goedgekeurd, onder kennisgeving voorts dat te dezer zake aan de brandweer, de haven- en gewone politie bijzondere waakzaamheid is aanbevolen.

ROTTERDAM, den 11 Augustus 1862.

BURGEMEESTER en WETHOUDERS voornoemd,

De Secretaris,
J. L. NIERSTRASZ.

De Burgemeester,
J. F. HOFFMAN.

Gedrukt bij de Wed. P. VAN WAESBERGE en ZOON.

46. Waarschuwing van Burgemeester en Wethouders van Rotterdam inzake de te duchten eigenschappen van petroleum, 1862. Collectie GAR.

honoreerden dit advies en daarmee was de eerste verbanning van de oliehandel een feit. Tegelijkertijd kregen havenmeester en politie opdracht streng toe te zien op de oliehandel.⁵⁾ De heden ten dage vaak aangewende tactiek om risicovolle activiteiten beheersbaar te maken door deze te isoleren, concentreren en controleren, schijnt ook in de negentiende eeuw een beproefd middel te zijn geweest.

De aldus uitgevaardigde maatregelen waren ogenschijnlijk niet afdoende. Twee maanden later werd de Rotterdamse bevolking via aanplakbiljetten, dat wil zeggen met een breed opgezette voorlichtingscampagne, gewezen op het brand- en explosiegevaar van de 'rotsolie'. Bovendien werd benadrukt dat er een vergunning vereist was voor de opslag: deze mocht enkel nog plaatsvinden op locaties die door Burgemeester en Wethouders waren goedgekeurd. Vorm en inhoud van de maatregel doen veronderstellen dat ook de tussen- en kleinhandel eigen petroleumvoorraden begon aan te leggen, evenals enkele particulieren. Petroleum was bezig zich als de spreekwoordelijke vlek te verspreiden door de stad.

'Schrik en ontsteltenis, meer dan vreugde en ingenomenheid, waren het, die de komst van het nieuwe produkt in de Maasstad wekte', zou Loohuis later over deze eerste reacties van de overheid schrijven⁶⁾ en Gerretson veronderstelt dat de genoemde overheidsmaatregelen door latere generaties zelfs als komisch zullen worden afgedaan.⁷⁾ Deze commentaren zijn echter niet terecht. De Rotterdamse bestuurders wisten ongetwijfeld van de infernale vlammenzeeën die regelmatig de productie-installaties en opslagplaatsen verwoestten. Een eventuele brand in de dichtbebouwde en -bevolkte stad kon snel in een ramp eindigen. Dat de overheid de oliehandel via het bestaande wettelijke kader onder controle probeerde te brengen, is dan ook allerminst komisch, maar daarentegen zeer begrijpelijk.

Bovendien had zich al vanaf de eerste lading een ander euvel van de oliehandel geopenbaard: notoire lekkages. Vanwege de spreiding van de olie door bodem en oppervlaktewater was het risico van branden onbeheersbaar geworden. De vergunningverlening via de Verordening op de Brandweer gaf onvoldoende mogelijkheden om juist dit gevaar, verspreiding van de risico's door verontreiniging, te bezweren.

Met nog minder vreugde en ingenomenheid zal het gemeentelijk bestuur dan ook de signalen hebben ontvangen dat de situatie na een jaar volledig uit de hand was gelopen.

Gegronde klachten

Met de sterke toename van de handel (in 1863 werden in totaal 25.000 vaten aangevoerd) en mogelijk nog in de hand gewerkt door onverschilligheid bij de handelaren en toezichthouders, was ook de verontreiniging toegenomen. 'De inwoners vooral heffen gegronde klachten aan over de wijze waarop de grachten, door het uitlekken van petroleum, worden geïnfecteerd', concludeerde het raadslid L. Pincoffs in de gemeenteraadsvergadering van 10 december 1863.⁸⁾ Hij riep op tot het nemen van directe maatregelen in verband met de bedreiging van de drinkwatervoorziening. De verontruste burgers waarnaar Pincoffs verwees, waren al voorafgegaan door enkele assuradeurs die aan het gemeentebestuur hadden laten weten dat zij het vanwege de vele lekkages niet meer verantwoord vonden om gebouwen te verzekeren waarin petroleum lag opgeslagen. Zij adviseerden de oprichting van een stenen bergplaats buiten de bebouwde kom.⁹⁾ Ook de handelaren zelf verklaarden zich, bij monde van de firma Pakhuismeesteren, bereid te verhuizen. Als redenen noemden ze de druk van de publieke opinie, alsmede de weigering van pakhuiseigenaren om hun loods en nog langer te verhuren.¹⁰⁾

Deze requesten en ingezonden brieven aan het gemeentebestuur maken duidelijk dat er in slechts één jaar tijd een omvangrijke tegenstand was gegroeid tegen de binnenstedse opslag van petroleum. Velen moeten de situatie als geheel onbeheersbaar hebben gezien. Een opmerkelijk verschijnsel is de heterogene samenstelling van het gezelschap dat bezwaar maakte. De gezamenlijke ervaring van een potentieel gevaar had een ongewoon bondgenootschap tot stand gebracht. De scheidslijn in deze maatschappelijke controverse werd niet gevormd, zoals uit het oogpunt van traditie te verwachten zou zijn, door stand, klasse of levensbeschouwing, maar door de vraag of men de veroorzaker of het slachtoffer van het risico, het gevaar of de overlast was. Dit beeld zal voor een bewoner van de late twintigste eeuw niet vreemd zijn: het vormt een van de kenmerken van moderne milieudiscussies.

Geschrokken door de berichten stelde het gemeentebestuur een onderzoek in naar de invloed van de verontreinigingen op de volksgezondheid. Elke aanduiding van een mogelijke besmetting van het oppervlaktewater eiste gewoontegetrouw de aandacht van het gemeentebestuur op. Rotterdam won het drinkwater voornamelijk uit het oppervlaktewater en dit drinkwater was in het verleden niet altijd even betrouwbaar geweest. Daardoor hadden

ziekten als enteritis en andere diarreeziekten, maar vooral cholera, bij tijd en wijle epidemische vormen aangenomen.

De Plaatselijke Commissie van Geneeskundig Toezicht kreeg opdracht om zich over het probleem te buigen of 'het water uit onze grachten en havens somwijlen met petroleum bezwangerd, bestanddeelen bevat, die als schadelijk of nadeelig voor de gezondheid moeten beschouwd worden'. De commissie nam ter beantwoording van deze vraag drie watermonsters: één uit de Scheepmakershaven en twee uit de Wijnhaven. Het eerste monster was met 'eene belangrijke hoeveelheid petroleum verontreinigd', het tweede met 'eene mindere hoeveelheid' en het derde bevatte 'geene sporen hiervan'. De conclusie van de commissie is vervolgens van een eenvoudige elegantie: 'Ofschoon petroleum niet onder de vergiften gerangschikt kan worden, zijn wij echter van oordeel, dat water bezwangerd met eene meer of mindere hoeveelheid van genoemde zelfstandigheid bij aanhoudend gebruik nadeelig op het organisme inwerkt en derhalve ongeschikt is om als drinkwater gebruikt te worden'.¹¹⁾ Petroleum is weliswaar niet giftig, maar bij een grote inname en vermengd met water toch wel schadelijk. Hoe de commissieleden tot deze conclusie kwamen, is niet bekend. Een logisch verband met de drie watermonsters is niet aanwezig; deze tonen per slot van rekening enkel aan dat er hier en daar olie op het havenwater dreef. Het is bovendien onaannemelijk dat de onderzoekers zichzelf als proefkonijn hebben gebruikt om het effect bij 'aanhoudend gebruik' te testen, temeer daar ze in dat geval hiervan zeker op heroïsche wijze melding hadden gedaan in het onderzoeksrapport. Waarschijnlijk gebruikten de commissieleden alleen maar hun gezonde verstand om een voor alle betrokkenen acceptabele gevolgtrekking te formuleren: er is geen acuut gevaar en dus geen reden voor paniek, maar aan de situatie moet wél een einde komen.

Intermezzo: de verzegelde fles

Het was overigens niet de eerste keer dat Burgemeester en Wethouders de hulp inriepen van deskundigen om inzicht te krijgen in een kwestie die tegenwoordig als een milieuvraagstuk bestempeld zou worden, maar die in het midden van de vorige eeuw uitsluitend nog gezien werd als een probleem van de volksgezondheid. Begin augustus 1853 hadden bewoners aan de Veerkade en de Willemskade bij de Hoofdcommissaris van Politie geklaagd dat de Gasfabriek aan de Nieuwendam dagelijks grote

hoeveelheden vloeibaar afval bij de Veerдам in de Maas liet stromen. Ze vreesden voor vergiftiging van hun waterputten en verzochten de politie in te grijpen. Daarbij wezen ze erop dat vergelijkbare praktijken aan de Zalmhaven na protesten van omwonenden waren verboden. De commissaris stuurde het verzoek van de bewoners, samen met een verzegelde fles met havenwater naar Burgemeester en Wethouders. Deze wisten er niet zo goed raad mee. Ze hadden niet het minste idee van de gezondheidsrisico's van de lozingen. Ter plaatse van de Zalmhaven waren de zaken destijds tenminste duidelijk geweest, want daar had men de dode vissen op het water zien drijven.

Het gemeentebestuur stuurde de fles met het vervuilde havenwater naar de Plaatselijke Commissie van Geneeskundig Toezicht. De aangewezen onderzoeker antwoordde na enkele laboratoriumproeven dat hij ter voldoening van het verzoek van de burgemeester: 'de vloeistof voorhanden in de verzegelde flesch in goeden doen (...) ontvangen, aan een scheikundig onderzoek onderworpen en hierbij tot resultaat verkregen, dat dezelfde zamengesteld was hoofdzakelijk uit: water, ammonia, koolstofzuur, zwavelwaterstof, cyaan en teerolie, eene zamenstelling overeenkomende met die van het condensatie- of gaswater, bij daarstelling van lichtgas uit steenkolen verkregen'. De conclusie luidde: 'Ofschoon deze verbindingen, vooral die van zwavelwaterstof en cyaan als nadeelig voor de gezondheid van den mensch moeten beschouwd worden, zoo leert tevens de wetenschap, dat beiden met eene zeer groote hoeveelheid water in aanraking gebracht, ontbonden worden en al weder in onschadelijke stoffen overgaan'.¹²⁾ Deze uitkomst vormt als het ware de voorloper in spiegelbeeld van de conclusie uit het petroleumonderzoek uit 1863. De afzonderlijke afvalstoffen waren weliswaar giftig, maar in het water zouden ze uiteen vallen in onschuldige bouwstenen. Voor het overige vertonen de beide onderzoeken een treffende gelijkenis. Een nadere verklaring of onderbouwing van de conclusies blijft achterwege of wordt verantwoord met verwijzingen naar een vage autoriteit: 'zoo leert de wetenschap' of 'zijn wij van oordeel'. Uiteindelijk zag de deskundige zich geconfronteerd met het einde van zijn kennis, een ware verzegelde fles, en was hij aangewezen op zijn wetenschappelijke en maatschappelijke intuïtie. Deze intuïtie bepaalde de aard van het oordeel. Er is, in dit gasfabrieksincident, een bijna volmaakte symmetrie tussen het oordeel van de expert en de beslissing van Burgemeester en Wethouders.

Deze beslissing luidde: 'dat men heeft bevonden dat de Gaz-fabriek de voor eenige jaren gegeven voorschriften strikt opvolgt, te weten om de uitstoot steeds met vallend water te doen verrigten waardoor het terugvloeiën naar de waterputten in de Veerhaven of de Willemskade niet mogelijk is en dat (...) een deskundig onderzoek de overtuiging heeft verschaft dat de voor de gezondheid nadeelige stoffen(...) door de groote hoeveelheden water ontbonden worden en als dan in indifferente stoffen overgaan'.¹³⁾ De klachten werden niet ontvankelijk verklaard met een verwijzing naar de uitkomsten van een deskundig onderzoek.

Met smetstoffen bezwangerd

In tegenstelling tot de in het voorgaande beschreven gasfabrieksafvalstoffen had petroleum het zicht- en ruikbare nadeel niet direct in water op te lossen of te ontbinden, maar geruime tijd aan de oppervlakte te blijven drijven en dus langer in het bewustzijn te beklijven. De verontreiniging met olie werd dan ook als een groter probleem gezien. Burgemeester en Wethouders zagen zich genoodzaakt om een geschikte locatie buiten de gemeentegrenzen te zoeken voor de opslag van petroleum. De geraadpleegde Commissie voor Plaatselijke Werken nam de voorkeur van de firma Pakhuismeesteren over en adviseerde een opslagterrein op het Exercitieveld in Delfshaven.

Dit advies en de resultaten van het onderzoek van de Commissie van Geneeskundig Toevoorzicht zetten de toon voor de raadsvergaderingen van 12 november en 10 december 1863, die voor een groot gedeelte gewijd waren aan de olieproblematiek. De vergadering verklaarde zich vrijwel unaniem vóór verplaatsing van de opslag naar Delfshaven. Alleen de raadsleden A. Rueb en J.H.C. van der Kun lieten dissidente geluiden horen.

Rueb waarschuwde voor een overdreven vrees voor het handelsartikel. Hij had huiswerk verricht en bestudeerd hoe andere havensteden met de petroleum omgingen. Londen en Liverpool kenden verordeningen die de opslag in de bebouwde kom verboden, hoewel het product al zodanig was ingeburgerd dat opslag in de steden oogluikend werd toegestaan. Hamburg had een streng toezicht. De petroleum werd op de schepen gecontroleerd, waarbij eventueel aangetroffen twijfelachtige partijen niet op de wal mochten worden gebracht. En in Antwerpen was niet eens een verordening. De oplossing van het probleem zag Rueb eerder in een betere controle op de petroleumhandel dan in verplaatsing van de

negotie. Ook hij beriep zich op de zegeningen van wetenschap en techniek en propageerde de aanschaf van Casartelli's petroleumtester ter bepaling van de ontvlambaarheid van petroleum. Casartelli's petroleumtester vond echter geen weerklank in de vergadering. Een grotere controle op de brandbaarheid zou slechts een gedeeltelijke oplossing van het probleem bieden. Burgemeester Hoffman verklaarde aan Rueb waar de schoen werkelijk wrong: de ongebreidelde vervuiling. Hij oordeelde dat 'er ook het gevaar en de last bestaat van indringen van petroleum door lekkages, welke niet te voorkomen schijnt, in den grond, van waar het in de havens vloeit.'¹⁴⁾ In zijn repliek stelde Rueb dat de lekkages te voorkomen waren door de houten fusten te vervangen door ijzeren vaten, maar dit denkbeeld was te futuristisch om op veel bijval van de gemeenteraadsleden te kunnen rekenen.

Het raadslid Van der Kun verklaarde zich tegen het Exercitieveld in Delfshaven als nieuwe locatie voor de petroleumhandel omdat er over het terrein een sloot liep die door de petroleum verontreinigd zou worden, terwijl de nabijgelegen suikerraffinaderij van dit water afhankelijk was. Deze kanttekening werd vrijwel genegeerd.

Zoals te verwachten viel, werd besloten om in onderhandeling te treden met Pakhuismeesteren. Over een eventuele aparte verordening voor opslag en vervoer van petroleum kon alsnog na deze verhuizing gesproken worden.

De onderhandelingen met Pakhuismeesteren liepen na enkele maanden al vast, terwijl er ondertussen bezwaarschriften op de burelen van Burgemeester en Wethouders waren binnengekomen van de Rotterdamsche Suikerraffinaderij en de gemeente Delfshaven. Beide hadden weinig zin de vervuilende oliehandel als buur te krijgen. De Suikerraffinaderij voorzag de ondergang van haar jonge bedrijf vanwege de te verwachten verontreinigingen. Ze verklaarde: 'het is van groote bekendheid, dat Petroleum én door den grond heentrekt én bij lekkage op het water blijft drijven, waardoor het door haar te gebruiken water al ligt met die smetstoffen zoude bezwangerd geraken'.¹⁵⁾

Enige opofferingen

De gemeente trachtte de impasse die was ontstaan naar aanleiding van deze protesten te doorbreken met een nieuw voorstel: de bouw van een oliebergplaats op het nauwelijks bewoonde Feijenoord aan de overzijde van de Maas. De firma Pakhuismeesteren was echter niet gecharmeerd van dit voorstel. Het

beoogde terrein lag te ver weg, was in de winter nauwelijks bereikbaar en vanwege de extra transportkosten bovendien duur. De handelaren hadden toch al het gevoel dat de gemeente te weinig oog had voor hun belangen. In zekere zin werd het aanbod van Feijenoord zelfs als een belediging opgevat.

In juli 1864 stuurde een kongsi van bekende Rotterdamse handelshuizen geïrriteerd een adres aan het gemeentebestuur waarin op meer tegemoetkomingen door de overheid werd aangedrongen, wilde de petroleumhandel voor Rotterdam behouden blijven, alsmede de 'vrachtpenningen' die met het vervoer verdiend werden. De handel, zo voorspelden ze, zou in handen komen van de concurrenten in Hamburg en Antwerpen, waar de plaatselijke overheden wel het belang van de petroleumhandel erkenden en op gemeenschapskosten pakhuizen hadden laten bouwen, terwijl 'hier het tegendeel plaats vindt'.¹⁶⁾ De argumenten waarmee het bedrijfsleven op het geweten van de overheid inspeelde, zijn ondertussen al klassiek geworden: dreigende economische achteruitgang en een onverbiddelijke buitenlandse concurrentie. De derde plaag, werkloosheid, werd in dit adres nog niet genoemd (dat zou pas in één van de volgende bezwaarschriften het geval zijn).

De onverhulde beschuldiging van tegenwerking trof evenwel doel. Het gemeentebestuur verklaarde zich bereid tot enige financiële tegemoetkomingen bij de inrichting van het terrein op Feijenoord, temeer daar de verontreiniging van het grachtwater gewoon doorging en de hele binnenstad doortrokken raakte van een penetrante petroleumlucht.¹⁷⁾ In oktober 1864 werd uiteindelijk overeenstemming over een verhuizing bereikt met Pakhuismeesteren.

De uitkomst werd niet door de hele gemeenteraad als een overwinning gevierd. Een enkel raadslid merkte op dat het toch opmerkelijk was dat de aanvankelijke bezwaren van de handel plotseling waren verdwenen nadat de gemeente zich verplicht had de inrichtingen voor een deel te bekostigen. Een ander raadslid constateerde dat met deze zet de firma Pakhuismeesteren het monopolie op petroleumopslag had verkregen. Burgemeester Hoffman verdedigde zijn beleid. Hij zou graag meewerken 'tot eenige opoffering van de zijde der Gemeente tot vermijding van het gevaar van brand door petroleum en tot bevordering van de gezondheid der ingezetenen, daar deze olie thans allerwege in den grond doordringt'.¹⁸⁾ Gekozen was voor hetgeen Hoffman duide-

lijk als het kleinere kwaad zag. De tweede crisis van de oliehandel was hiermee bezworen en de tweede verbanning een feit. In juli 1865 werd de voorgenomen verhuizing van Pakhuismeesteren naar Feijenoord door Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland goedgekeurd. De bergplaatsen werden in oktober 1865 in gebruik genomen.

Raadslid Pincoffs had naar aanleiding van het gebeuren al eens opgemerkt dat 'de discussie moeilijk wordt wanneer de woorden 'bevordering van den handel' op den voorgrond worden geplaatst; er behoort dan moed toe om een voorstel te bestrijden'.¹⁹⁾

Bevoegd en verplicht

Ondertussen was een discussie losgebroken over de vraag of de petroleumhandel verder gereguleerd diende te worden. In 1864 was bij Koninklijk Besluit bepaald dat ongezuiverde petroleum tot de ontvlambare en bijtende stoffen moest worden gerekend, welke waren opgenomen in het verdrag van de Rijnsoeverstaten (1831). Dit betekende onder andere dat het vervoer alleen maar onder speciaal toezicht kon plaatsvinden en dat er voorwaarden aan het transport konden worden gesteld.

In april van datzelfde jaar werd bij een volgend Koninklijk Besluit de opslag van petroleum onder de activiteiten gerekend waarvoor het K.B. van 31 januari 1824 (betreffende de Processen Verbaal van Commodo et Incommodo) van toepassing was, zodat de opslag niet zonder vergunning mocht plaatsvinden. Aan deze vergunning konden door de bevoegde overheid bepalingen en voorwaarden worden verbonden. Bovendien moesten omwonenden in staat worden gesteld eventuele bewaren kenbaar te maken. Via dit Koninklijk Besluit zou de opslag geruisloos overgaan in de twintigste-eeuwse hinderwetwetgeving.

De landelijke regelingen werden door de gemeentelijke handhavers in Rotterdam blijkbaar zo achteloos toegepast dat in oktober 1864, een half jaar na het van kracht worden van het genoemde K.B., burgemeester Hoffman tijdens een raadsvergadering nog kon opmerken dat de handel in olie zo vrij was als die in 'boter en kaas'.²⁰⁾ Hij stond met zijn klacht niet alleen. Ook bij andere gemeenteraadsleden bleek de behoefte te zijn gegroeid aan een plaatselijke verordening op de opslag en de verkoop van petroleum. Niemand wist meer waar hij aan toe was, zo luidde hun redentie, en dat leidde tot willekeur bij de handelaren.²¹⁾ De om advies gevraagde Commissie voor de Strafverordeningen oordeel-

de echter negatief over de noodzaak. Zij concludeerde dat de Verordening op de Brandweer voldoende waarborgen bood; een advies dat opmerkelijk genoemd kan worden na de lekkages, verontreinigingen en hevige discussies van het voorafgaande jaar. De gemeenteraad besloot daarom in 1865 op eigen initiatief een ontwerpverordening vast te stellen. In haar nieuwe advies van maart 1866 beoordeelde de Commissie van Strafverordeningen de verordening als onuitvoerbaar. De raad liet zich niet vermurwen. Teruggestuurd om het huiswerk nog eens over te doen, concludeerde de commissie na enkele maanden studie met een tegendraadse koppigheid dat er geen gevolg aan de plannen moest worden gegeven omdat uitvoering de handel te zeer zou belemmeren. Het commissielid De Bie wilde hierover nog wel verduidelijken dat de commissie bij haar beraadslagingen 'in hare verbeelding zoveel mogelijke branden heeft ontstoken en den mogelijken loop daarvan heeft nagegaan, dat zij zeker geen ander advies zou hebben uitgebragt'.²²⁾

Er zou nu ongetwijfeld een impasse zijn ontstaan tussen de halsstarrige commissie en de meerderheid van de gemeenteraad, ware het niet dat de werkelijkheid een meer tastbare brand ontstak dan de commissieleden tijdens hun cerebrale exercities hadden weten te verzinnen. Diezelfde zomer nog stonden de petroleum-pakhuizen van Antwerpen in lichterlaaie. De ironie wilde dat dit nu juist de stad was die geen verordening had en wiens overheid door de Rotterdamse handelaren voortdurend als lichtend voorbeeld aan de tekortschietende Rotterdamse bestuurders was voorgelaten. De 'onheilen in Antwerpen' hadden niet alleen repercussies op gemeentelijk niveau waar interpellaties volgden over de voortgang van de verordening, maar ook op provinciaal niveau. Eind augustus 1866 maakten Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland de diverse gemeenten er op attent dat de opslag van petroleum niet was toegestaan zonder vergunning. Daarnaast werd nog eens benadrukt dat gemeenten 'bevoegd en verplicht' waren aanvullende verordeningen op te stellen 'al naar gelang de plaatselijke omstandigheden'. Om er zeker van te zijn dat er gevolg gegeven werd aan de oproep verzochten Gedeputeerde Staten aan de gemeente 'zoo spoedig mogelijk mede te deelen welke maatregelen door den Raad zijn genomen'.²³⁾ Deze provinciale oekaze kwam de gemeenteraad natuurlijk zeer gelegen. Ze ontnam de Commissie voor de Strafverordeningen alle argumenten om een speciale verordening te torpederen. Eind november

1866 werd een nieuwe ontwerpverordening aan de raad voorgelegd. Na enkele maanden van discussie en heftige tegenstand uit de handelskringen, die de obligatoire woede spuiden over deze 'belemmering van den handel',²⁴⁾ werd tenslotte in mei 1867 een herziene verordening door de raad aangenomen. In het kort kwam het er op neer dat de opslag van ongeraffineerde petroleum binnen de bebouwde kom geheel verboden werd. Voor andere petroleumproducten golden maxima. Ook het laden en lossen alsmede het vervoer werd aan regels onderworpen. Voor petroleumvervoerende schepen gold bovendien een meldingsplicht bij de havenautoriteiten.

De reikwijdte van deze verordening werd overigens al snel door twee nieuwe verordeningen beperkt tot de kleinhandel. De olie-groothandel, zoals die gestalte had gekregen in de petroleumpakhuisen van Pakhuismeesteren op Feijenoord, kreeg een status aparte.²⁵⁾

Een planken keet aan de dijk

Pakhuismeesteren - een koopmanshuis dat groot geworden was met de handel in thee, koffie en rijst - kreeg met de voornoemde verordening het officieuze monopolie op de grootschalige op- en overslag van petroleum in Rotterdam bevestigd. Het handelshuis had zich bereid verklaard om petroleum op te slaan voor verschillende handelaren die zelf niet over opslagruimte beschikten.²⁶⁾ De aanvoer bestond in deze beginperiode nog vrijwel uitsluitend uit petroleum (geraffineerde aardolie), die gebruikt werd als brandstof voor lampen en kachels en als smeerolie. In kleinere hoeveelheden werden ook terpentijnolie (een oplosmiddel in de verffabrieken) en benzine (oftewel 'naphta', een detergent in chemische wasserijen) verhandeld. De markt voor benzine was tot de eeuwwisseling overigens nog zo beperkt dat de brandstof als een lastig bijproduct op de aardolievelden werd 'afgefakkeld'.

De olie werd op of nabij de productievelen in de Verenigde Staten geraffineerd tot lamp- en smeerolie en vervolgens verpakt in vaten of blikken en met zeilschepen naar de Europese havens getransporteerd. De zeilschepen waarmee het vervoer plaatsvond, waren zo berucht om de lekkages dat er voor de terugreis vaak geen goederen gevonden konden worden vanwege de enorme stank in de laadruimte. Zelfs het werven van bemanningsleden voor deze 'schepen des doods' verliep zo moeizaam dat tot twijfelachtige ronselmethode werd overgegaan, waardoor menig



47. *Het petroleummagazijn op Feijenoord, 1874. Foto GAR.*

petroleumschip in de vaart werd gehouden door 'dronken gevoerde baliekluyvers' zoals Gerretson het noemt.²⁷⁾

Het etablissement van Pakhuismeesteren aan het Zwanengat op Feijenoord vormde, als tijdelijke opslagplaats van op doorvoer wachtende oliepartijen, een tussenschakel in de internationale oliehandel. De op- en overslag via Rotterdam had drie nadelen. Ten eerste moest de lading van grote zeeschepen in Brouwershaven 'gebroken' worden vanwege de geringe diepgang van de Maas; ten tweede werd het vervoer in de winter belemmerd door ijsgang en ten derde traden er, vanwege de afhankelijkheid van de - trage - waterwegen, grote lekverliezen op. Het eerste euvel werd pas verholpen na de totstandkoming van de Nieuwe Waterweg in 1872. De twee andere belemmeringen werden opgeheven door aansluiting van Rotterdam op de Rijnspoorweg in 1855. Een van de argumenten voor aanleg van de spoorweg luidde dat: 'het artikel petroleum, aan veel leccage onderhevig zijnde, geen lange tijd van vervoer lijden kan'.²⁸⁾ De spoorverbinding had overigens een directe gunstige invloed op de overslag van olie. De aanvoer in Rotterdam verdubbelde in korte tijd van 45.000 vaten in 1866 tot 107.000 vaten in 1867.

De inrichting van Pakhuismeesteren aan het Zwanengat bestond uit een in alle haast neergezette 'planken keet aan de slijmerige dijk',²⁹⁾ maar werd in de daaropvolgende jaren diverse malen uitgebreid met zowel houten als stenen loodsen en provisienele opslagkelders, laatstgenoemde 'van hout, gedekt op houten ribben met gevlochten bamboes'. Zelfs op de tijdgenoten maakten de opslagplaatsen geen solide indruk. De veiligheid van de nieuwe bergplaatsen moest dan ook vooral gewaarborgd worden door de afgelegen ligging. De inrichting gold als 'geheel geïsoleerd' aangezien 'de naast gelegen bewoonde en onbewoonde panden óf tot de fabriek Fyenoord óf tot de dorpen Katendrecht en Charlois behoren en ten minste 5 minuten gaans daarvan verwijderd zijn'. Op het terrein zelf stonden enkel nog een opzichterswoning en de woning van een landbouwer, die van de nood een deugd had gemaakt en zijn voormalige boerderij had verbouwd tot kroeg. Roken was op de terreinen ten strengste verboden en bescherming tegen blikseminslagen werd, bij afwezigheid van een bliksemafleider, gezocht in het nabije water en de hoge bomen. Bovendien stond het bedrijf onder streng toezicht van een 'vertrouwd dienaar' van Pakhuismeesteren. De lekkages van olie naar water en bodem werden blijkbaar niet als een probleem ervaren. In elk geval blijkt uit een beschrijving van de inrichting door de ingenieur Stapff (1867) niet dat er speciale voorzieningen waren getroffen om het lekken van olie en de verspreiding in bodem en water tegen te gaan.³⁰⁾

25 schoppen en enige kruiwagens

De in het voorgaande genoemde maatregelen konden, na de memorabele gebeurtenissen in Antwerpen, de vrees onder de bevolking voor een ramp niet wegnemen. Toen in december 1869 een petroleumschip in de Rotterdamse haven in brand vloog, luidde een veelzeggend krantencommentaar: 'Nu is de brand er tog. Met regt mochten wij hem vreezen'.³¹⁾ Deze verzuchting was iets te voorbarig en had betrekking op een gebeurtenis die slechts als een generale repetitie kan worden aangemerkt. De schade bleef vooralsnog beperkt tot een volledig uitgebrand schip, maar het voorval was voldoende om de discussies over de veiligheid van de petroleumbergplaatsen te doen herleven. Met name de brandweer drong aan op strengere veiligheidsmaatregelen. De Commissie van Strafverordeningen achtte het niet wenselijk de bepalingen tegen vuur, licht en roken bij de bergplaatsen aan te scherpen. De

brandweer besloot daarom maar om bij de bergplaatsen een brandspuit te plaatsen en een bewaarplaats te maken voor 'eene hoeveelheid zand, een 25-tal schoppen, eenige kruiwagens en planken'.³²⁾ De blusmiddelen werden geïnstalleerd onder het laconieke commentaar van de Commissie voor Plaatselijke Werken, dat ze bij brand het blussen niet werkelijk zouden bevorderen.³³⁾

De aanvoer van petroleum bleef groeien en de bedrijvigheid op de bergplaatsen nam gestaag toe. In 1870 werden ongeveer 150.000 vaten bij de bergplaatsen afgeleverd. Een dependance die ten noorden van de machinefabriek Feijenoord werd gebouwd, kon de overbelasting nauwelijks verminderen. Bovendien waren er twee nieuwe bedreigingen voor de bergplaatsen aan de horizon verschenen. In 1873 was het besluit gevallen om de Rotterdamse haven naar het grondgebied van Feijenoord uit te breiden, zodat het eigenlijk nog maar een kwestie van tijd zou zijn voordat de bergplaatsen weer ter discussie zouden worden gesteld. Bovendien had in 1870 aan de overzijde van de Maas de bouw van het nieuwe drinkwaterleidingbedrijf een aanvang genomen. De gemeentelijke overheid had grote politieke en financiële belangen aan dit project verbonden, zodat bij de onvermijdelijke confrontatie met de vervuilende oliehandel de laatste hoe dan ook aan het kortste eind zou trekken.

De handel zag deze bui vroegtijdig hangen. Al in de jaren 1873 en 1874 hield zij een nieuw offensief om de petroleumhandel in een beter daglicht te plaatsen. De gemeente diende maatregelen te nemen tot behoud van de oliehandel, anders zou een bedrijf vernietigd worden 'dat aan vele handen werk verschaft'.³⁴⁾ Het werkgelegenheidsargument neemt zijn plaats in naast de verplichte verwijzingen naar de moordende concurrentie in het buitenland.

De gemeentelijke overheid had er weinig belang bij om de lucratieve handel naar een andere gemeente te zien vertrekken. Zij zocht een alternatief voor de op- en overslag op Feijenoord. En dit alternatief lag voor de hand: verbanning van de installaties naar een nog verder afgelegen plek en wel stroomafwaarts, zodat bebouwde kom, stadsuitbreidingen en de inlaat van het drinkwaterbedrijf voorgoed uit de gevarezone van brand en vervuiling kwamen te liggen.³⁵⁾ En alweer ontstonden er discussies over geschikte locaties en was het een crisis die uiteindelijk de knoop doorhakte.

Ijlings en met moeite

'Vroeger werd sterk over lekkages geklaagd, doch heeft dit later opgehouden door het beter fust en de meer doelmatige inrigting der pakhuizen', concludeerde de Kamer van Koophandel in 1869 over de verontreinigingen door de oliehandel ³⁶⁾ en de firma Pakhuismeesteren meende in 1871 het gemeentebestuur nog te kunnen geruststellen: 'de vrees voor ongelukken met petroleum grenst nog aan 't ongelooflijke. Goede petroleum ontbrandt uit zich zelve niet'.³⁷⁾ Beide belanghebbenden vertelden slechts een halve waarheid. De lekkages waren namelijk nog net zo epidemisch als voorheen, alleen vielen ze op Feijenoord minder in het oog dan in de binnenstad. En ook al ontbrandde goede petroleum niet uit zichzelf, als de bergplaatsen eenmaal in brand stonden (om welke reden dan ook), was er al snel sprake van een rampzalige situatie.

Op 29 juli 1874, omstreeks acht uur 's avonds, was het zover. Een onvoorzichtige stoker bij een stoommachine aan de Hillesluis had steenkolenas uit zijn machine in het havenwater gestort. De met olie overdekte haven vatte vlam 'waarna het vuur op het water zich verspreidde'.³⁸⁾ Hoewel enkele schepen 'ijlings en met moeite' gered konden worden,³⁹⁾ viel het rijnschip 'Niederrhein 12' ten prooi aan de vlammen.

De verslaggever van de *Nieuwe Rotterdamsche Courant* berichtte: 'De brandspuit van wijk 21 der stad Rotterdam en twee spuiten van de fabriek der Nederlandsche Stoomboot Maatschappij waren met het noodige personeel zeer spoedig ter hulpe gesneld, doch de brand werd door daar ter plaatse aanwezige werklieden met zand geblusht'.⁴⁰⁾ De brandweerlieden van brandspuit 21 kregen naderhand een gratificatie van f50,-, officieel vanwege het 'spoedig en doelmatig in werking stellen van hun spuit', maar officieus misschien ook als troostprijs omdat het betere werk hen door enkele toevallig aanwezige werklieden uit handen was genomen.

Bij de uitreiking wees de brandweer het gemeentebestuur er op dat de situatie op Feijenoord met de dag gevaarlijker werd.⁴¹⁾ Ook een aannemer die betrokken was bij de havenaanleg op Feijenoord, Tienhoven, vond het naar aanleiding van de brand nodig om aan de alarmbel te trekken. Zijn schepen en materieel waren volgens hem aan grote gevaren blootgesteld 'doordien de bodem en het water, zoo in de sloten als in de haven tot op zeer belangrijken afstand van de bergplaatsen doortrokken zijn en bedekt met Petroleum'. Hij verklaarde dat de opslag in houten

loodsen zo slecht was 'dat de weggelopen olie met volle vaten uit de sloten wordt opgeschept'. Daarbij meende hij te moeten attenderen op het oppompen van petroleum uit de schepen 'dat zooveel bijdraagt om de haven daarmee te overdekken'.⁴²⁾ De woede van de aannemer werd er waarschijnlijk niet minder op toen de reder van de 'Niederrhein 12' hem aansprakelijk stelde voor de geleden schade omdat de aak bouwmaterialen voor Tienhoven had vervoerd.

Benedenwaarts de stad aan de rivier

Precies als in de voorgaande gevallen, toen het gemeentebestuur de stille wens had gevoeld om de op- en overslag van petroleum naar elders te verbannen, nodigde ze ook dit maal weer enkele specialisten uit om een onderzoek uit te voeren. Het thema voor het onderzoek was ditmaal: 'de mogelijke verontreiniging van het water in de bassins der drinkwaterleiding met petroleum'.⁴³⁾

Op 15 augustus 1874 huurden de commissieleden Stieltjes, Rietbergen en Hoogewerff een roeiboot en togen op pad om 'proefondervindelijk' vast te stellen in hoeverre de twee terreinen op Feijenoord 'petroleum in de Maas afvloeiende en met eb en vloed medegevoerd wordende, bij het gedurende de eb inlaten van water in de bassins der drinkwaterleiding, in die bassins kan geraken'. De drie mannen in de boot getuigden over een onverschrokken onderzoekersaard te beschikken. Niet alleen namen ze de vrijheid om het verontreinigingsprobleem grondiger te onderzoeken dan in de oorspronkelijke opdracht omschreven stond, maar ze getroostten zich bovendien moeite hun bevindingen te vertalen in adviezen om vervuiling van bodem en water in de toekomst te voorkomen.

Om het probleem te onderzoeken, dumpten de heren petroleum en teer op het water en volgden de stromingsrichting. Hun conclusie was dat de petroleum de prise d'eau van het drinkwaterleidingbedrijf bij eb noch bij vloed kon bereiken vanwege de heersende stromingen. En na hun opdracht hiermee vervuld te hebben, moest hun toch nog iets van het hart: 'Het water in het haventje bij de drinkwaterleiding vonden wij geheel met petroleum bedekt. Midden op de Maas (...) schepten wij petroleum in groote hoeveelheden van het water'. Ze besloten tot een expeditie naar de verontreinigingsbron, roeiden naar Feijenoord, gaven hun ogen goed de kost en namen interviews af. 'De schromelijke verontreiniging, die de petroleum-bergplaatsen, ingericht als de nu

op Feijenoord bestaande, van den grond en vooral ook van het water harer omgeving veroorzaken, bleek ons, tijdens bovengenoemde bezoek aan die bergplaatsen gebracht, zoowel uit de groote hoeveelheid petroleum, die in de haven en in harer nabijheid op de rivier drijvende werd gevonden, als uit de klachten en mededelingen van de in de omgeving van het Mallegat verblijfhoudende personen'. En ook al werden de gevolgen van de verontreinigingen op dat moment nog niet zo gevoeld, de onderzoekers waren er zich van bewust dat er sprake was van een tijdbom: 'Het met petroleum bedekte water zal dan door het hele eiland verspreid worden'. Deze waarnemingen leidden tot enkele (ongevraagde) aanbevelingen om de verontreiniging tegen te gaan: het laden, lossen en schoonmaken van de schepen op stroom zou verboden moeten worden en alleen nog maar plaats mogen vinden in een insteekhaven die met sluisdeuren van het overige oppervlaktewater zou moeten kunnen worden afgesloten. Tegelijkertijd waren bodembeschermende maatregelen noodzakelijk. 'Ten einde de verontreiniging van den omliggenden grond, die, gelijk tal van feiten, waargenomen bij de tegenwoordige bergplaatsen, bewijzen, eveneens over grooten afstand plaats heeft, zooveel mogelijk tegen te gaan en onschadelijk te maken, zullen inrichtingen in het leven moeten worden geroepen, waardoor de in de pakhuizen uitgelekte petroleum het indringen in den grond belet en hare verzameling, bijvoorbeeld in cisternen, verkregen wordt'. En ze vervolgden met de voorvaderlijke variant van een bodemongeschiktheidsverklaring: 'Tevens is het wenschelijk, dat de strook grond, die de landzijde van zoodanig terrein omgeeft, voor bebouwing met woningen ongeschikt worde verklaard'. Niet geheel verwonderlijk en zoals waarschijnlijk door de opdrachtgevers van hen verwacht werd, besloten de onderzoekers hun rapport met het advies nieuwe bergplaatsen te bouwen 'benedenwaarts de stad aan de rivier'.⁴⁴⁾

In bezit van goed, zuiver water

Op 7 oktober 1874 vond er een hoorzitting plaats in de gemeente Charlois. De aanleiding vormde een vergunningaanvraag van de firma Pakhuismeesteren voor een bergplaats voor opslag en aflevering van petroleum. Tegenover de representanten van Pakhuismeesteren hadden de volgende Charloise burgers plaatsgenomen: Leendert van Renswoude, Dirk van Hilten, Pieter Pors (landbouwers), Ary Hordijk (gemeentebode), Ludolf Bekker (opzichter



48. De petroleumopslag van Pakhuismeesteren aan de Robbenoordsehaven in Charlois, 1876. Foto GAR.

van Gemeentewerken) en de predikant Gerard Gimberg.

Van Renswoude maakte als eerste zijn bezwaren kenbaar: 'De mogelijkheid bestaat niet alleen, maar is wel voor zeker aan te nemen, dat water in de rivier en dus ook in de haven, zal worden geïnfecteerd door petroleum', waarna Van Hilten verduidelijkte dat: 'Tot op heden men steeds in bezit is geweest van goed, zuiver water, terwijl het te voorzien is dat dit (...) zal ophouden'. Ary Hordijk was het niet alleen volledig met de vorige sprekers eens, maar vreesde bovendien een zedelijk verval van de gemeente omdat er kroegen zouden worden gebouwd als de inrichting een feit werd. De predikant kon zich met alle genoemde bezwaren verenigen. Pors, vervolgens, bracht de discussie weer terug naar het hoofdthema, namelijk dat 'water, zoowel buiten als binnendijs bedorven zal worden, hetgeen voor menschen en vee nadeelige gevolgen zal hebben' en de opzichter van Gemeentewerken Bekker, tenslotte, wees er uit hoofde van zijn functie op dat de drinkwatervoorziening van de gemeente Charlois onmogelijk te garanderen zou zijn, zodat 'zeer spoedig de geheele gemeenschap

met bedorven water zal voorzien zijn'.

De firma Pakhuismeesteren pareerde met het antwoord dat ze, ook uit eigenbelang, altijd de grootste zorg had besteed aan het voorkomen van uitlekking. Dit tegenargument, dat toch van enig lef getuigde na de ervaringen in de binnenstad en op Feijenoord, zal ongetwijfeld met gemor en gehoon ontvangen zijn (hoewel de bronnen ons hier in de steek laten). Vast staat wel dat Van Hilten in zijn antwoord de gebeurtenissen op Feijenoord in herinnering riep. Herhaling zou volgens Pakhuismeesteren voorkomen worden door de speciale voorzieningen die getroffen zouden worden in de geplande inrichting. Het terrein zou opgehoogd en met een zware kleilaag bedekt worden, terwijl onder de bergplaatsen drainagebuizen kwamen te liggen, die uit zouden monden in een kanaal. De uitgelekte petroleum zou dagelijks uit dit kanaal worden geschept. Een onderzoek in Europese havens had aangetoond, aldus Pakhuismeesteren, dat dergelijke inrichtingen zeer weinig gevaar voor infectie van het water met zich meebrachten.

En hoe zat dat dan met het uitpompen van de schepen, wilde Van Renswoude weten, want ook daarbij zouden morsingen optreden. Daarover had Pakhuismeesteren eveneens nagedacht. De schepen zouden buitengaats worden uitgepompt, zodat de gelekte petroleum direct naar zee dreef.⁴⁵⁾

Mogelijk hebben Van Renswoude, Van Hilten, Hordijk, Pors, Gimberg en Bekker werkelijk geloofd dat ze de gevreesde ontwikkelingen een halt konden toeroepen. De gemeente Charlois stond in elk geval aan hun zijde en weigerde Pakhuismeesteren een vergunning. Maar noch de gemeente Charlois, noch haar inwoners hadden waarschijnlijk op dat ogenblik enig vermoeden van de enorme economische en financiële belangen die de plannenmakers als donkere wolken over hun kleine gemeente hadden samengetrokken. Hun protest tegen Pakhuismeesteren is, in retrospectief, aandoenlijk vanwege de onbeduidendheid. Binnen één generatie zou Charlois als zelfstandige gemeente ophouden te bestaan en zou de Robbenoordse Polder moeten plaatsmaken voor industrie- en haveninstallaties.

Op 22 februari 1875 vernietigde de Raad van State het besluit van de gemeente Charlois,⁴⁶⁾ zodat de firma Pakhuismeesteren alsnog een vergunning kreeg voor nieuwe petroleumbergplaatsen. Binnen enkele decennia zou op de locatie de eerste olieopslagtank van Rotterdam verrijzen. De oorspronkelijke loodsen werden olietanks, de klippers maakten plaats voor tankschepen en de

Rotterdamse koopmanshuizen zouden al snel uit de markt worden gedrukt door (of tot zetbaas worden gedegradeerd van) de grote multinationale oliemaatschappijen. De periode dat 'het gebruik van dit artikel nog slechts in de geboorte is',⁴⁷⁾ zoals een handelaar de opkomst van het nieuwe handelsproduct in de jaren zestig omschreef, was al lang voorbij.

NOTEN

- 1) Handelingen van de gemeenteraad van Rotterdam, 10 december 1863.
- 2) F.C. Gerretson, *Geschiedenis van de Koninklijke*, deel II (1971) 247.
- 3) Gemeentearchief Rotterdam (GAR), Nieuw Stadsarchief (NSA), Brief B&W aan Brandmeesteren van de 1e wijk, 9 juli 1862.
- 4) GAR, NSA, Antwoord Brandmeesteren, 12 juli 1862.
- 5) J.G. Loohuis, *Rotterdam als petroleumhaven in de negentiende eeuw* (Rotterdam 1952) 11.
- 6) Loohuis, 10.
- 7) Gerretson, deel II, 247.
- 8) Handelingen, 10 december 1863.
- 9) Handelingen, 12 november 1863.
- 10) GAR, NSA, Brief Pakhuismeesteren aan B&W, 20 oktober 1863.
- 11) GAR, NSA, Rapport Plaatselijke Commissie van Geneeskundig Toezicht, 9 november 1863.
- 12) GAR, NSA, Onderzoeksverslag, 10 augustus 1853.
- 13) GAR, NSA, Brief B&W 25 augustus 1863.
- 14) Hoffman herhaalde dit argument nog eens in de vergadering van 20 juni 1864, toen de noodzaak tot verplaatsing van de handel weer aangevochten werd. Hij verklaarde dat 'het bezwaar van lekkage van petroleum, zóó zelfs, dat de olie in de havens dreef 'snel uit het oog werd verloren. Handelingen, 20 juni 1864.
- 15) GAR, NSA, Bezwaarschrift Rotterdamsche Suikerraffinaderij, 15 december 1864.
- 16) GAR, NSA, Brief van enkele handelaren aan het gemeentebestuur, 8 juli 1864.
- 17) Het raadslid H.T. Löhnis drong in de gemeenteraad aan op een spoedige afwikkeling van de kwestie met het argument dat men niet alleen de olie op de grachten kon zien drijven, maar dat de stad zelfs naar petroleum stonk. Handelingen, 13 oktober 1864.
- 18) Handelingen, 9 maart 1865.
- 19) Handelingen, 13 oktober 1864.
- 20) Handelingen, 13 oktober 1864.
- 21) Handelingen, 11 mei 1865 en 6 oktober 1865.

- 22) Handelingen, 23 augustus 1866.
- 23) Handelingen, 4 september 1866.
- 24) Loohuis, 33-37.
- 25) Gemeentebld 3 (1870). De verordening op de opslag van petroleum werd eveneens niet van toepassing verklaard op de opslagplaatsen die Pakhuismeesteren aan de Rechter Rottekade had ingericht voor petroleum die uitsluitend voor intern Rotterdams gebruik was bestemd. Dit wekte de woede van enkele handelaren die, terecht, klaagden over rechtsongelijkheid en gedwongen winkelnering bij grootschalige opslag.
- 26) GAR, NSA, Brief Pakhuismeesteren aan het gemeentebestuur, 23 oktober 1863.
- 27) Gerretson, deel I, 192.
- 28) Brief van enkele handelaren aan de Directie van de Nederlandsche Rijnspoorwegmaatschappij, augustus 1866 (geciteerd in Loohuis, 43-45).
- 29) Gerretson, deel I, 253.
- 30) Citaten afkomstig uit F. Stapff, *Beschrijving van bergplaatsen voor petroleum op het eiland Fijenoord, tegenover Rotterdam, onder directie van Heeren Pakhuismeesteren* (1867).
- 31) *Nieuwe Rotterdamsche Courant* 5 december 1869 (geciteerd in Loohuis, 52).
- 32) Handelingen, 3 februari 1870.
- 33) Idem.
- 34) GAR, NSA, Brief van enkele handelaren aan het gemeentebestuur, 7 mei 1874.
- 35) GAR, NSA, Brief van de directeur van de Commissie voor Plaatselijke Werken aan het gemeentebestuur, 2 juni 1874.
- 36) Verslag Kamer van Koophandel 1869.
- 37) Handelingen, 2 februari 1871.
- 38) *Nieuwe Rotterdamsche Courant* 31 juli 1874.
- 39) GAR, NSA, Brief Tienhoven aan het gemeentebestuur, 8 augustus 1874.
- 40) *Nieuwe Rotterdamsche Courant* 31 juli 1874.
- 41) GAR, NSA, Brief van de Hoofdlieden van de Brandweer aan het gemeentebestuur, 1 augustus 1874.
- 42) GAR, NSA, Brief Tienhoven aan het gemeentebestuur, 8 augustus 1874.
- 43) GAR, NSA, Brief B&W aan de onderzoekscommissie, 26 juli 1874.
- 44) GAR, NSA, Verslag van de onderzoekscommissie, 15 augustus 1874.
- 45) GAR, Archief gemeente Charlois, Procesverbaal de commodo en incommodo, 7 oktober 1874.
- 46) GAR, Archief gemeente Charlois, Procesverbaal de commodo en incommodo, 22 februari 1875.
- 47) GAR, NSA, Citaat uit een brief van enkele handelaren aan het gemeentebestuur, 8 juli 1864.