

HAVEN

IN 1965 bedroeg het aantal binnengekomen zeeschepen 28.103 tegenover 27.548 in 1964. De stijging van het aantal van de grootste schepen – diepgang 10,50 m en meer; 1074 in 1965 – was met 8 % ten opzichte van het vorige jaar minder geprononceerd dan in 1964, toen dit percentage 23 bedroeg. In deze categorie doen zich evenwel telken jare verschuivingen voor naar de grotere typen schepen. Zo was een relatief opvallende toeneming te constateren van de zeer grote droge-ladingschepen en in het bijzonder van de ertsschepen. Ook is het vermeldenswaard dat op 27 augustus voor het eerst een geladen tanker van meer dan 100.000 dwt de haven binnenliep. Het was de Britse 'Golar Nor' (101.500 dwt), die op haar eerste reis van het eiland Kharg in Perzië 97.590 ton ruwe olie meebracht; het schip stak toen 14,81 m diep. Bij een tweede bezoek, waarbij het schip afmeerde aan de Caltex-steiger in de Vierde Petroleumhaven, was de diepgang 15,18 m, de grootste diepgang van enig schip tot dusver.

Het netto registertonnage van de binnengekomen zeeschepen steeg met ruim 5 % tot 73,7 miljoen (1964 : 70 miljoen). Naar de vlaggen waren de tonnages het grootst van: Noorwegen met 11,9 miljoen (2.615 schepen), Engeland met 11,5 miljoen (3.889 schepen), Duitse Bondsrepubliek met 9,9 miljoen (5.752 schepen), Nederland met 8,7 miljoen (8.540 schepen).

Er liepen schepen binnen van 68 nationaliteiten.

De bestemming in het havengebied van de zeeschepen, die Rotterdam aandeden, onderging in 1965 een belangrijke verandering: Europoort en het Botlekgebied ontvingen 75 % meer zeeschepen dan in 1964.

Het aandeel van Europoort in het totale goederenverkeer ter zee beliep 16,1 % in 1965 tegenover 15,6 % in 1964.

Het goederenvervoer ter zee nam in 1965 wederom toe, en wel met 8 % t.o.v. 1964, tot 122,7 miljoen ton (inclusief bunkermateriaal). Behalve het kolenvervoer, dat terugliep tot goed 5,3 miljoen ton (16 % minder), vertoonden alle goederengroepen een toename van het vervoer. Het stukgoedvervoer steeg met 2 % van 18,2 tot 18,6 miljoen ton. Bij de doorvoer van het stukgoed deed zich een kleine daling voor die echter ruimschoots gecompenseerd werd door een stijging in het nationale verkeer. Het graanvervoer

steeg tot 5,9 miljoen ton. Opvallend was hierbij dat de overslag van overzees graan, bestemd voor doorvoer naar Engeland en Scandinavië, met 41 % toenam, een ontwikkeling, die de rol van Rotterdam als verdeelcentrum illustreert. De hoeveelheid minerale oliën nam toe van 58,4 tot 64,2 miljoen ton. Het ertsvervoer kwam van 14,7 op 15,9 miljoen ton, in wezen een toeneming van de doorvoer naar het achterland. Het vervoer van kunstmest vertoonde een relatief sterke vooruitgang met 20 % van 1,4 naar 1,7 miljoen ton. Het 'overige massagoed' steeg met 14 %; in het bijzonder de overslag van zwavel vertoonde een interessante ontwikkeling van 755.000 ton in 1964 tot 1.474.000 ton in 1965.

Het internationaal vervoer van en naar het achterland per binnenschip steeg met 6 % tot 43,4 miljoen ton. Het vervoer van kolen, granen, ertsen en meststoffen nam hierbij toe, terwijl het stukgoedvervoer terugliep. Het internationale spoorvervoer liep met 19 % terug van 1,9 tot 1,5 miljoen ton. Het wegvervoer nam hier toe met 11 %, van 2,5 tot 2,8 miljoen ton. In het wegvervoer naar het achterland waren bederfelijke goederen (levensmiddelen) en chemische producten de belangrijkste posten; uit het achterland kwamen als belangrijkste posten: chemische producten en voortbrengselen van de metaalnijverheid. Per pijpleiding tenslotte (van de Rotterdam-Rijn Pijpleiding Mij.) werd in 1965 10,1 miljoen ton olie vervoerd, een stijging van 4 %.

In dit verband zij vermeld dat naast bovengenoemde pijpleiding (Pernis-Frankfurt 460 km), er in dit jaar in gebruik waren 3 pijpleidingen van Shell Europoort naar Shell Pernis en een leiding van Caltex/Esso van Europoort naar Pernis. Verder werden plannen bekend voor een leiding van 175 km van het Botlekgebied (Esso) naar Geleen (Staatsmijnen) en voor een leiding van 110 km van Pernis (Shell) naar Terneuzen (Dow Chemical), die beide eind 1966 gereed zouden moeten zijn. Ook zou de voorgenomen vestiging van een raffinaderij van Mobil Oil in Amsterdam de aanleg met zich brengen van een leiding voor ruwe olie van Europoort – met een tankerterminal aan het Calandkanaal – naar Amsterdam. (In september werd bij de Tweede Kamer een wetsvoorstel ingediend opdat het Rijk voor 50 % zou kunnen deelnemen in een op te richten pijpleiding maatschappij; Amsterdam zou de andere participant zijn, eveneens voor 50 %).

Het beeld van de lijnvaart vertoonde in 1965 wederom vele wij-

zigheden door concentraties van bestaande lijndiensten, veelal gepaard gaande met verhoging van de afvaartfrequenties, en door het verschijnen van nieuwe lijndiensten. Het aantal lijndiensten beliep 275 per ultimo 1965. Het aantal in de lijnvaart binnengelopen zeeschepen bedroeg 45 % van het totaal der binnengekomen zeeschepen; het netto registertonnage ervan was 34 % van het totaal ad 73,7 miljoen.

Ten aanzien van de havenoutillage zij vermeld dat aan de Waalhaven n.w.z. de verbouwing, van massagoed- in stukgoedkade, gereed kwam van ca. 495 m kademuur ten behoeve van S.S.M. Heyplaat N.V. De aanzienlijke toename in de ligplaatslengte voor zeeschepen kwam dit jaar geheel voor rekening van het Eemhavengebied: daar werd 4754 m kademuur opgeleverd en hierdoor kwam de lengte aan kademuur, aan het eind van het jaar effectief voor de zeevaart in gebruik, op 30,6 km, waarvan 26,6 km voor de overslag van stukgoed.

Het belegbaar oppervlak in loodsen en pakhuizen werd weer aanzienlijk uitgebreid, nl. met per saldo 23.162 m², zodat aan het eind van het jaar het belegbaar oppervlak, met inbegrip van koelhuizen en fruit- en huidenloodsen, 706.817 m² bedroeg. Ongewijzigd bleef de opslagruimte in koel- en vrieshuizen; daarentegen steeg de opslagcapaciteit in de sector fruitloodsen met 46.500 m³ tot 278.905 m³ door het gereedkomen van drie fruitloodsen in het Eemhavengebied.

Evenals in 1964 bleef de opslagcapaciteit voor granen ongewijzigd. Toch is er dit jaar hard gewerkt aan uitbreidingen in deze sector, waardoor volgend jaar twee nieuwe silo's gereed zullen komen.

De uitbreidingen van het tankpark gaven weer een aanzienlijke verruiming aan de opslagmogelijkheden voor minerale oliën. Er werden tanks bijgebouwd met een gezamenlijke capaciteit van 1.306.300 ton, zodat aan het eind van het jaar de totale capaciteit 10.791.700 ton bedroeg. De opslagcapaciteit voor plantaardige oliën bleef ongewijzigd met 436.200 ton.

Het particuliere kranenpark nam per saldo toe met 26 kranen. Het kranenpark van de Gemeentelijke Handelsinrichtingen nam af met 10 kranen: 5 werden er verkocht aan particulieren, terwijl 5 kranen werden gesloopt. Aan het einde van het verslagjaar waren er in totaal 449 kranen in het Rotterdamse havengebied. De nieu-

we kranen werden voornamelijk geplaatst op kadeterreinen langs de Merwehaven, de Waalhaven en in het Eemhavengebied. Er kwam in de loop van het jaar een laadbrug bij, die dienst doet bij de op- en overslag van stammen op het terrein van Thomsen in de Waalhaven.

Voorts zijn er opnieuw twee walelevatoren (pneumaten) geplaatst op de graanpier van GEM/GSM in de Botlek, zodat er nu vier pneumaten op deze pier staan. Het totaal aantal walelevatoren is hiermee op 15 gebracht. Het aantal drijvende elevatoren bleef ongewijzigd.

Het drijvende kranenpark neemt nog elk jaar verder af. Dit jaar werden vier stukgoed- en twee massagoedkranen afgevoerd, zodat er nu nog 45 drijvende kranen zijn. Van de drijvende bokken werd een bok met een hefvermogen tot 50 ton afgevoerd; er kwamen geen nieuwe bokken bij.

Het aantal vaste droogdokken en gegraven bouwdokken (6 in totaal) is ongewijzigd gebleven. Dat ook in 1965 het vaste droogdok, in aanbouw bij Wilton Fijenoord, nog niet gereed kwam, werd veroorzaakt door tussentijdse wijzigingen in de grootte van het dok. Volgens recente gegevens krijgt het dok een capaciteit voor schepen tot 165.000 ton dwt en zou het in 1966 voltooid worden. Ook in het aantal drijvende dokken kwam dit jaar geen wijziging.

Op 21 mei werd een nieuwe havendienstboot, de 'Europoort II' in dienst gesteld. Het aantal boten van de Havendienst kwam hiermee op 15, waarvan er 13 dienst kunnen doen als brandblusboot.

Ten aanzien van weg- en spoorverbindingen zij o.a. vermeld dat de Gemeenteraad op 26 augustus een bedrag voteerde van f 8.397.000,— voor het verbreden van de Vondelingenweg over een lengte van ca. 1500 m. ter hoogte van de aansluitingen op de Beneluxtunnel alsmede voor de uitvoering van de kruising Vondelingenweg/Zoomweg. Van dit bedrag zou in 1965 voorlopig f 600.000,— gebruikt worden. Deze investering is noodzakelijk in verband met de snelle uitvoering van de Beneluxtunnel.

De Gemeenteraad ging op 2 december akkoord met een krediet van f 2,5 miljoen ten behoeve van de aanleg van een derde rijstrook voor het wegverkeer op de Botlekbrug.

Langs de spoorlijn Rotterdam-Dordrecht, tussen Barendrecht en Zwijndrecht, is op 13 januari begonnen met de aanleg van het

rangeeremplacement Kijfhoek, dat zeer modern en een der grootste in West-Europa zal worden. Het emplacement zal voornamelijk de taak van dat in IJsselmonde overnemen. Kijfhoek, dat over 5 jaar gereed moet zijn, heeft een lengte van 6 km, een oppervlakte van 130 ha en gaat ca. f 100 miljoen kosten. In totaal wordt 90 km spoor en 50 km bovenleiding aangelegd; er komen 240 wissels en kruisingen.

De minister van Verkeer en Waterstaat, mr. J. van Aartsen, heeft in het begin van het jaar besloten tot de aanleg van een tunnel onder de Oude Maas ter vervanging van de oude Barendrechtsebrug. In de loop van het jaar is de Rijkswaterstaat begonnen met de aanbesteding van het grondwerk. De tunnel moet in 1968 gereed zijn en zal ca. f 50 miljoen kosten.

Koningin Juliana opende op 1 februari 1965 de nieuwe Van Brienenoordbrug.

Op 3 juni ging de Gemeenteraad akkoord met de bouw van een nieuwe brug over het Calandkanaal. De brug, uit te voeren met een hefgedeelte voor het scheepvaartverkeer, krijgt 2 × 2 rijstroken voor het wegverkeer en dubbelspoor voor het railvervoer. De kosten worden geraamd op f 33 miljoen. Voor het verrichten van voorbereidende werkzaamheden werd in 1965 f 200.000,— uitgetrokken.

Als nieuwe verbinding tussen Rotterdam en Zeeland werd op 1 april de Grevelingendam tussen Goeree en Schouwen opengesteld; Koningin Juliana opende op 15 december de Oosterscheldebrug.

Europoort en Maasvlakte.

Op 21 januari verklaarde de Gemeenteraad zich in beginsel bereid om de Gemeente een derde deel te laten bijdragen van de kosten – f 340 miljoen volgens een raming van 1963 – voor de nieuwe mond van de Waterweg en de daarmee verbonden indamming van de Maasvlakte. Door deze bereidverklaring zou, zo vertrouwden B. en W., worden bevorderd dat van rijkswege de werken in 1966 op redelijke schaal en in redelijk tempo zouden worden ter hand genomen en dat verdere vertraging zou worden voorkomen. De Raad was er overigens weinig mee ingenomen dat het de Gemeente was, die zich voor een werk van zo bij uitstek nationale betekenis deze last moet getroosten.

Het vertrouwen in het tempo van uitvoering van de Europoortwerken dat eerder al herhaaldelijk zwaar op de proef was gesteld, kreeg overigens begin mei weer eens een deuk, toen de nieuwe minister van Verkeer en Waterstaat, de heer J. G. Suurhoff, verklaarde dat de f 10 miljoen, die op de begroting 1965 van zijn ministerie waren uitgetrokken ten behoeve van de werken voor de nieuwe mond en de indamming van de Maasvlakte, door zijn voorganger minister Van Aartsen voor andere doeleinden (IJmuiden) waren gebruikt. Een uiterst onaangename situatie, niet alleen in verband met het steeds naderbij komen van het tijdstip waarop de mammoettankers van 130.000-165.000 ton zich zullen melden, maar ook omdat de bedrijven geconfronteerd werden met de vraag of zij hun aanvankelijke tijdschema's, gebaseerd op toezeggingen van de Gemeente, nog wel zouden kunnen handhaven.

Rotterdam liet de zaak echter niet op haar beloop: op uitnodiging van burgemeester Thomassen bracht minister Suurhoff eind mei een bezoek aan de haven, zodat hij zich met eigen ogen kon overtuigen dat de aanleg van de nieuwe mond geen uitstel gedoogde. Vervolgens vond eind juli een persconferentie plaats, waarbij de minister van Verkeer en Waterstaat de verwachting uitsprak dat in de komende winter met enkele voorbereidende werkzaamheden voor het Maasvlakteplan zou worden begonnen, waarna in 1967 zou worden gestart met de uitbouw van de dammen voor de nieuwe mond, die dan in 1970 in gebruik genomen zou kunnen worden. Rechtstreekse aanleiding tot de persconferentie was het feit dat de Gemeente begin juli, met het begin van de afsluiting van de Brielse Maas-mond, harerzijds een aanloop had gemaakt met de uitvoering van het Maasvlakteplan. Zand voor deze afsluiting werd onttrokken aan de Centrale Geul, die met grote spoed gereed gemaakt moest worden voor de vestiging van de raffinaderij van de B.P.

Deze raffinaderij, de tweede in Europoort, met de bouw waarvan in april werd begonnen en waarmee naar schatting f 240 miljoen gemoeid zijn, zou naar verwachting begin 1967 in bedrijf worden gesteld. De B.P. beschikt hier over een terrein van ca. 300 ha en berichten gewaagden van een raffinagecapaciteit van 4 miljoen ton in 1967 en 10 miljoen ton in 1970.

De raffinaderij van de Gulf Oil Corporation, de eerste in Europoort, werd op 25 september officieel in bedrijf gesteld door de

heer J. M. den Uyl, minister van Economische Zaken. Terreinoppervlakte 200 ha, verwerkingscapaciteit voorlopig 3 miljoen ton ruwe olie. Een unieke gebeurtenis bij deze opening was wel dat de 'Rotterdam', het vlaggeschip van de Nederlandse koopvaardij, ligplaats koos in de Vijfde Petroleumhaven. Het schip bracht vele honderden genodigden naar de plechtigheid over.

Op 1 oktober werd de eerste paal geslagen voor een fabriekscomplex van Konam N.V., een gezamenlijke onderneming van Koninklijke Zout-Ketjen en Celanese Corporation of America.

Op 7 oktober besloot de Raad een bedrag van f 1.675.000 à fonds perdu bij te dragen als helft van de kosten voor een nieuw centrum voor zeevarenden in Europoort, een project van de Stichting Zee-manswelvaren Rotterdam. Het plan was om in 1967 met de bouw te beginnen.

Shell Nederland voltooide medio december de bouw van een steiger voor tankschepen tot 200.000 ton, waarvoor op 23 maart d.a.v. de eerste paal was geslagen; met de vier losarmen op deze steiger kan een lossnelheid van 10.000 ton per uur bereikt worden.

Op 18 december vond de officiële opening plaats, door minister Suurhoff, van de roll on – roll off veerdienst op Hull van Noord-zee Veerdiensten (North Sea Ferries) N.V., waarin Nederlandse, Engelse en Duitse rederijen samenwerken. Men beschikt over een terrein van 6,5 ha aan de Beneluxhaven met langs- en kopsteiger, kantoorgebouw enz. en begin 1966 reeds zou een dagelijkse dienst met twee schepen onderhouden worden.

In de loop van het jaar werd nog overeenstemming bereikt over een vestiging van de N.V. Werkspoor (terrein van ruim 8 ha aan de Seinehaven) en met Climax Molybdenum N.V. over een terrein van circa 6 ha in dezelfde omgeving.

In april maakte I.C.I. het plan voor de bouw van een nieuwe fabriek voor acrylaatplaat bekend.

In mei gewaagden persberichten van plannen van 17 Europese staalbedrijven om te komen tot de vestiging van een groot erts-overslag- en pelletiseringsbedrijf in Europoort met een capaciteit van 25 miljoen ton pellets per jaar. Het initiatief zou uitgegaan zijn van Mannesmann A.G. Hoewel de eerste berichten vrij positief luiden, was aan het eind van het jaar nog niets definitiefs vernomen omtrent deze zaak. De vrij algemeen moeilijke situatie van de Europese staalindustrie was hier wellicht debet aan.

Het onderzoek naar de mogelijkheid van de vestiging van een staalbedrijf op de Maasvlakte is nog niet geëindigd, deelde de burgemeester eind oktober mee in zijn beleidsnota voor het Havenbedrijf. (Dit onderzoek werd in 1964 aan Koppers International opgedragen).

In de loop van het jaar maakte Esso plannen bekend voor de bouw, op Midden-Rozenburg, van een ammoniakfabriek met een capaciteit van 350.000 ton per jaar; investering f 100 miljoen.

Botlekgebied.

Op 2 november verenigde de Tweede Kamer zich met het voorstel om het gehele Botlekgebied onder de gemeente Rotterdam te brengen. Het Rotterdamse grondgebied zou volgens dit voorstel worden uitgebreid met ongeveer 2300 ha van de gemeenten Rozenburg, Spijkenisse, Geervliet, Heenvliet en Zwartewaal. Verwacht werd dat deze gebiedsovergang begin 1966 haar beslag zou krijgen. Daarmee zou dan een eind kunnen komen aan de gewrongen figuur dat de gemeente Rotterdam op privaatrechtelijke basis een groot zeehaven- en industriecomplex exploiteert op het grondgebied van andere gemeenten, met alle bestuurlijke bezwaren van dien.

Op 18 maart stelde de Gemeenteraad een krediet beschikbaar van f 200.000 t.b.v. voorstudies voor een vuilverwerkingsinstallatie, waarvoor een terrein aan de Chemiehaven werd gereserveerd.

Op 7 oktober werd een krediet van f 60.000,— gevoteerd voor het verrichten van een waterloopkundig onderzoek in de mond van de Botlek.

Van de in het Botlekgebied gevestigde bedrijven moge het volgende worden vermeld:

Op 23 februari heeft Kon. Zwavelzuurfabrieken v.h. Ketjen opdracht gegeven tot de bouw op haar terrein van een zwavelzuurfabriek met een capaciteit van 800 ton per dag. De fabriek zou in 1966 in bedrijf moeten komen.

Medio maart werd de uitbreiding van de latexfabriek van Dow Chemical Internationaal N.V. voltooid.

In september is de anodenfabriek van Aluchemie in bedrijf gekomen.

Een groep van Nederlandse zuurstoffabrikanten is onder de naam Cryoton N.V. begonnen met de bouw van een luchtschei-

dingsbedrijf, dat zuurstof en stikstof zou gaan leveren voor een nieuwe chemische fabriek van Shell in Pernis. De fabriek zou in 1966 gereed komen.

Op haar terrein aan de St. Laurens haven is de N.V. Frans Swarttouw's Havenbedrijf begonnen met de bouw van een aantal silo's (gezamenlijke capaciteit: 50.000 ton) om een overslag van 250.000 ton kali per jaar te kunnen verwerken. De kali komt uit Noord-Amerika en is bestemd voor het Engelse concern Fison.

De bouw van het op- en overslagbedrijf voor graan, de GEM/GSM, werd ook dit jaar voortgezet: er was aan het eind van het jaar opslagruimte voor circa 10.000 ton (1/6 van het totaal) voltooid.

Met Antwerp and Rotterdam Oil Storage Ltd. te Londen werd overeenstemming bereikt over de uitgifte van een terrein aan de Chemiehaven ter grootte van bijna 10 ha.

Eemhavengebied.

Door het gereedkomen van ruim 4700 m kademuur met daarvoor een waterdiepte van 10 m in de Eemhaven, Prinses Beatrixhaven en Prinses Margriethaven schoof dit gebied in 1965 naar de eerste rang van de stukgoedhavenbekkens in Rotterdam.

Op 15 april ging de Gemeenteraad akkoord met het verlengen van de toen in aanbouw zijnde kademuur langs de noordzijde van de Prinses Margriethaven met circa 700 m t.b.v. een modern stuwadoorscomplex van N.V. Thomsen's Havenbedrijf: de kosten werden op ca. f 19,5 miljoen geraamd.

De ondernemingen in het Eemhavengebied zetten de bouw en inrichting van hun établissements krachtig voort. Doordat in dit geval de Rijksgoedkeuringen voor de loodsen zeer vroegtijdig konden worden aangevraagd, werden bij wijze van uitzondering bij de bouw van deze loodsen geen moeilijkheden ondervonden. Zo werd op 3 mei de eerste paal geslagen voor het nieuwe complex van de N.V. Blaauwhoedenveem-Rotterdam en de dochtermaatschappij N.V. Presto Stuwadoors Maatschappij Rotterdam aan de Prinses Beatrixhaven. Er komen twee loodsen, 32 moderne wipkranen met een vlucht van 40 m en 8-16 ton hijscapaciteit en spooraansluitingen aan beide zijden van het terrein.

Oppervlakte van het terrein: 7 ha; kadelenkte 960 m. Op 1 januari 1966 zou deze onderneming reeds voor een deel in bedrijf zijn.

Havenbedrijf D. Burger en Zn. kreeg aan de zuidzijde van de Tweede Eemhaven de beschikking over 810 m kademuur. Het nieuwe bedrijf, dat daar in aanbouw was, zou 5 grote stukgoedloodsen omvatten met een gezamenlijke opslagruimte van 16.000 m². In oktober waren reeds 4 walkranen geïnstalleerd met elk een vlucht van 40 m en een hefvermogen van 8 ton. Later zouden op dezelfde kade nog twee 28-tons containerkranen komen.

Het nieuwe stuwadoorsbedrijf van Müller-Progress aan de Prinses Beatrixhaven kwam in november gereed. Het complex omvat een bananenoverslaginstallatie, die wel de modernste in Europa genoemd mag worden. Voorts staan op dit terrein twee modern geoutilleerde loodsen van 6000 m² voor de opslag van citrusvruchten en stukgoed. Verder is aanwezig een open terrein van ca. 2 ha, geschikt voor de opslag van boomstammen en containers. Het bedrijf beschikt over een kade van 750 m, waar 5 tot 6 schepen tegelijk ligplaats kunnen nemen. Het eerste schip meerde af op 11 december.

De dienst tussen Rotterdam en Hull die door de Unit Load Service van de Ass. Humber Lines Ltd. te Hull wordt onderhouden met het speciaal voor het vervoer van containers en flats (zgn. eenheidsladingen) ingerichte schip 'Leeds', zou per 1 januari 1966 een aanlegplaats aan het terrein van Müller-Progress krijgen, zo deelde deze maatschappij op 17 november mede. De accommodatie aan de Parkhaven werd nl. te krap; op het nieuwe terrein gaat men gebruik maken van de faciliteiten van Müller-Progress.

In oktober werd bekend gemaakt dat Svenska Cellulosa A.B. in het westelijk Eemhavegebied op een terrein van ca. 8 ha. een zgn. pulp terminal zou gaan vestigen, een distributiecentrum voor cellulose, waar ook gezaagd hout en papier behandeld zouden worden. De vestiging zou in 1967 in bedrijf komen.

In de loop van het jaar werd nog overeenstemming bereikt over enige kleinere terreinen, nl. met H. W. Müller, Kühne en Nagel Expeditie en Scheepvaart N.V. en met N.V. Petroleum Mij. ALOC.

Last but not least: tijdens een persconferentie, eind oktober, maakten de N.V. Stevedore Company Quick Dispatch, de N.V. Nederlandse Spoorwegen en Thomsen's Verenigde Bedrijven N.V. bekend dat zij de Europe Container Terminals hadden opgericht. Binnen een jaar, zo vermeldde men, werd het eerste containerschip verwacht. In afwachting van het inrichten van een speciaal voor

dit vervoer bestemd terrein zou het inmiddels belangrijk vergrote emplacement van Quick Dispatch aan de Prinses Beatrixhaven worden gebruikt.

Waalhaven.

In het jaar 1965 ontplooiden de bedrijven in het Waalhavengebied een grote mate van activiteit. Geleidelijk wordt dit havenbekken steeds meer een stukgoedhaven, hoewel de overslag aan massagoed nog zeer aanzienlijk is. Toch is de trek van massagoedbedrijven naar het westen onmiskenbaar. Onder meer houdt dit verband met de steeds grotere zeeschepen waarmee het massagoed wordt aangevoerd: deze schepen zullen in de regel in steeds diepere havenbekkens behandeld moeten worden.

Nadat in januari de stuwadoorswerkzaamheden van het nieuwe stukgoedbedrijf S.S.M.-Heyplaat N.V. reeds op beperkte schaal aanvingen, kwam dit bedrijf op 17 februari in gebruik. Ter beschikking staan twee loodsen (gezamenlijke opp. 6.070 m²) en 8 stukgoedkranen; een loods is nog in aanbouw.

Thomsen's Havenbedrijf op Pier 6 nam op 13 oktober een nieuwe laadbrug in gebruik, die speciaal is bestemd voor het sneller lossen en laden van resp. zee- en binnenschepen. De brug kan max. 12½ ton heffen en heeft een hijssnelheid van 20m/min.

Op 30 juni werd op het voormalig vliegveld Waalhaven, thans industrieterrein, de eerste paal geslagen voor een koel- en vrieshuis van Bergsma's Handelsmij. N.V. Het bouwplan omvat twee vriescellen van elk 400 m². Totale oppervlakte van het pand: 4.725 m².

Op 21 oktober ging de Gemeenteraad akkoord met de aanleg van een expeditiecentrum in de nabijheid van de Reeweg. Er komen twee reeksen loodsen van 30 × 39 m. Voor het bouwrijp opleveren van het terrein is een krediet van f 600.000,— nodig. Een tiental aan de haven gebonden expeditiebedrijven zullen van deze faciliteit gebruik gaan maken. Het te stichten vrachtautocentrum ten zuiden van de Waalhaven en dichtbij bovenvermeld expeditiecentrum gesitueerd, was in een zodanig definitief stadium gekomen dat de eerste paal in 1966 geslagen zou worden. Oppervlakte van het terrein: 5,5 ha, waarvan 10 % wordt bebouwd, met in eerste aanleg parkeerruimte voor 200 vrachtauto's.

Entrepôthaven.

In de eerste helft van november vond de officiële ingebruikstelling plaats van de nieuwe loods Texel (oppervlakte 1791 m²), de herbouwde afdeling Amerika van het pand De Vijf Werelddelen en de vernieuwde kademuur aan de Entrepôthaven z.z., welkome modernisering bij het Vrij-Entrepôt. Een van de sprekers bij de plechtigheid, ir. J. A. C. Tillema, hoofddirecteur van Gemeentewerken, herinnerde o.m. aan de figuur van Pincoffs, op wiens instigatie de Rotterdamsche Handelsvereeniging indertijd het Entrepôt-Dok aan de Stieltjesstraat bouwde, en hij vroeg zich af of het niet zinvol zou zijn hem te eren met een beeld.

Op het programma stond hier overigens nog een nieuwe loods Vlieland aan de Entrepôthaven z.z., doch de moeilijke financiële toestand van de Gemeente vormde vooralsnog een hinderpaal.

Rijnmond.

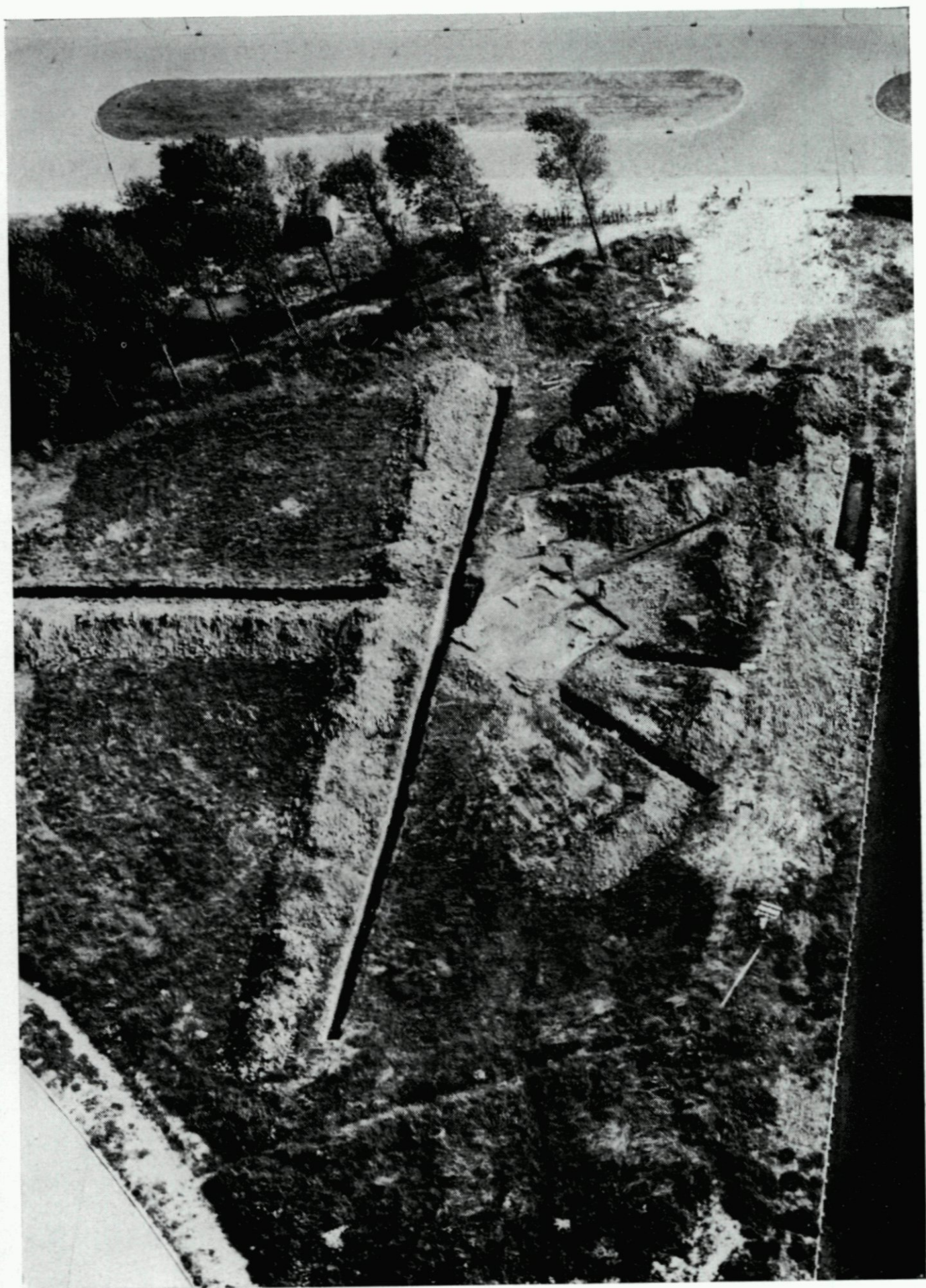
De Wet openbaar lichaam Rijnmond trad op 1 april in werking.

De verkiezing van de leden van dit nieuwe orgaan vond plaats op 2 juni. De activiteiten beperkten zich aanvankelijk tot allerlei kwesties van interne organisatie om Rijnmond naar behoren te kunnen laten functioneren. Als sluitstuk op de eerder gehouden algemene beschouwingen kwam medio november uit de mededelingen van het college van Gecommitteerden – de leden van het dagelijks bestuur – naar voren dat dit college taken op een zeer breed terrein voor zich weggelegd ziet: van lucht- en waterverontreiniging tot vuilverbranding, van vleeskeuring tot onderwijs, van ruimtelijke ordening tot havenontwikkeling, van volkshuisvesting tot recreatie, van verkeer en vervoer tot streekplannen. Stellig een ambitieus programma, zo luidde een kenschetsing in de pers.

Zeehavengeld enz.

Op 1 januari trad de tweede verhoging ad 12¹/₂ % van het zeehavengeld in werking.

In de loop van het jaar werd tussen de gemeenten Dordrecht, Maassluis, Rotterdam, Schiedam en Vlaardingen overeenstemming bereikt over de unificatie van het zeehavengeld. Kort gezegd kwam de nieuwe regeling, die op 1 september in werking trad, er op neer dat voor bezoeken van een zeeschip aan de havens van



33. Vlaardingen. Opgraving Holij.



34-35. Vlaardingen. Opgraving Holij. Fundering van de woontoren. Eén van de spaarbogen is dichtgemetseld met kleine steen.

deze gemeenten op een en dezelfde reis voortaan slechts eenmaal havengeld zou worden geheven.

Overigens werd ook een onderzoek ingesteld naar de mogelijkheid om te komen tot unificatie van de binnenhavengeldtarieven.

Investeringsbeperking.

De in de loop van het jaar toenemende spanning op de kapitaalmarkt deed verwachten dat de financiële positie van de Gemeente en daarmee uiteraard van het Havenbedrijf steeds zorgwekkender zou worden. Dit werd bewaarheid toen de voor 1966 ingediende begroting van de Gemeente een tekort bleek aan te wijzen van f 67 miljoen. Onbestuurbaarheid wacht de grootste gemeenten, aldus Rotterdams burgemeester tijdens een persconferentie in oktober, gehouden op initiatief van Amsterdam, Den Haag en Rotterdam.

Het zgn. leningplafond, eind 1963 door de Regering aan de lagere bestuurslichamen opgelegd ter beperking van de investeringen, werd met ingang van 4 december opgeheven en in de plaats daarvan werd gesteld centrale financiering door de Bank voor Nederlandse Gemeenten.

Welke de invloed is van een en ander op de gemeentelijke investeringen in de haven, blijkt wel uit de volgende (afgeronde) cijfers. In 1961 f 55 miljoen geïnvesteerd, in 1962 f 72 miljoen, in 1963 f 79 miljoen, in 1964 f 103 miljoen, in 1965 f 79 miljoen (nodig was f 150 miljoen). Voor 1966 was de verwachting zo mogelijk nog somberder.

In schrille tegenstelling hiermee stond de royale subsidiepolitiek van staatswege in andere E.E.G.-landen.

Nieuwe technieken van vervoer en ladingbehandeling.

Deze kondigden zich in voorafgaande jaren reeds aan en leken in het jaar 1965 overal zo zeer in de belangstelling gekomen dat welhaast van een revolutionaire ontwikkeling gesproken mocht worden. Genoemd mogen worden het roll on – roll off verkeer, het verkeer met laadkisten (zgn. containers), zijbelading van schepen, de zgn. unit-loads, het zgn. bargeclipper-systeem, waarbij binnenschepen door middel van een moederschip overzee worden vervoerd, nieuwe ideeën voor stukgoed- en massagoedoverslag. Dit alles, gericht op een efficiënter transport en op vergroting van de arbeidsproductiviteit in de haven, vergt van havenbeheerder en particulier bedrijf op velerlei punten een heroriëntering.

Onder het hoofd Eemhavengebied werd reeds melding gemaakt van de oprichting van Europe Container Terminals door Quick Dispatch, Thomsen en N.S. Bij de publicatie van haar plannen sprak de nieuwe combinatie van twee grote containerbruggen met een hefvermogen van 27¹/₂ ton op het terrein van Quick Dispatch aan de Prinses Beatrixhaven. Genoemd werd een maximale capaciteit per brug van 30 laadkisten ofwel 750 ton stukgoed per uur. (Voor de traditionele wijze van overslag is 1000 ton per etmaal reeds een behoorlijke prestatie). De nieuwe combinatie had afspraken met de Amerikaanse rederij Sealand (regelmatige dienst Rotterdam-New York) en met Nederlandse en Zweedse reders (Holland-Amerika Lijn, Wallenius, Svenska-Amerika Linjen en Transatlantik).

In nauw verband met het voorgaande stond de bekendmaking, in augustus, dat de Nederlandse Spoorwegen tezamen met vijf andere West-Europese Spoorwegmaatschappijen een contract hadden afgesloten met Integrated Container Service te New York om begin 1966, voorlopig een maal per dag, een containerdienst per spoor te gaan onderhouden tussen Rotterdam en Antwerpen enerzijds en Chiasso anderzijds onder de naam T.E.R.R.E. (Trans European Rail Road Express).

Een en ander beloofde een bijzonder belangrijke bijdrage tot Rotterdams functie als distributiecentrum.

Ter completering van het voorgaande nog een kort overzicht van wat de Rotterdamse haven op het gebied van container- en roll on – roll off verkeer in 1965 bood of op korte termijn zal bieden:

- de reeds vermelde Noordzee Veerdiensten vanuit de Beneluxhaven op Hull;

- de Transport Ferry Service, voorshands vanuit de Merwehaven doch in de toekomst vanuit de Beneluxhaven op Tilbury;

- de Felixstowe-Rotterdam Ferry Service vanuit de Waalhaven;

- de Rotterdam-Harwich dienst vanuit Hoek van Holland en Merwehaven;

- de Link Line Continental vanuit Prinses Beatrixhaven naar Newcastle-upon-Tyne;

- de United States Lines vanuit Prinses Beatrixhaven en Waalhaven naar de Verenigde Staten;

- Sea Land vanuit Prinses Beatrixhaven naar de Verenigde Staten.

Diversen.

Op een vraag uit de Raad naar aanleiding van het toegenomen aantal scheepsongelukken op de Rotterdamse Waterweg in 1964 antwoordden B. en W. in februari dat het College bij voortduring bedacht is op maatregelen ter bevordering van de veiligheid. Zo bleek in voorbereiding te zijn een plan om alle rijks- en gemeenteloodsen met een marifoon uit te rusten opdat de loodsen zich te allen tijde met de radarposten in verbinding zouden kunnen stellen voor informatie over de scheepvaart. Een voorstel tot aanschaffing van 400 marifoons voor gemeenschappelijke rekening van Rijk en Gemeente werd op 9 september door de Raad goedgekeurd. Ook werd op 1 april een voorstel van B. en W. goedgekeurd om aan het Nederlandse Radar Proefstation opdracht te verlenen een onderzoek in te stellen naar een integrale vernieuwing van het radarsysteem langs de rivier.

Op 22 februari nam burgemeester Van Walsum, vergezeld van zijn echtgenote, tijdens een vaartocht met de Pieter Caland afscheid van de haven waarbij hij gedurende bijna 13 jaar als wethouder voor het Havenbedrijf zo nauw betrokken was geweest. Van alle kanten bleek overduidelijk de waardering.

Op 22 april werd de nieuwe burgemeester, de heer W. Thomassen, geïnstalleerd.

Op 23 september hechtte de Gemeenteraad zijn goedkeuring aan het instellen van een Raad voor de Milieuhygiëne in het Nieuwe Waterweggebied en aan het verstrekken, aan deze Raad, van de opdracht ten spoedigste de oprichting voor te bereiden van een 'Centrale meld- en regelkamer luchtverontreiniging'.

In november werd bekend dat de Havenvakschool met ingang van de cursus 1966 zou kunnen beschikken over een tweede school, in te richten op het daartoe aan te kopen Schotse passagiersschip 'Cilicia', dat ligplaats zou krijgen in de Parkhaven.

De snelle ontwikkeling van de haven dreigt er toe te leiden dat een zorgwekkende achterstand ontstaat in de infrastructuur voor de aan- en afvoer naar en van de haven. Zo zijn op dit gebied problemen, die om een snelle oplossing en een zeer krachtige aanpak vragen: het gereedkomen van de achterwaartse verbindingen (Hartelkanaal, Rozenburgsluis, Calandbrug, nieuwe hoge brug over de Oude Maas, verhoging van de spoorbrug bij Dordrecht i.v.m. de duwvaart); het gereedkomen van de ruit van wegen rond

Rotterdam, met aansluitende verbindingswegen; verbetering van de Rotterdamse oeververbindingen; de voltooiing van Rijksweg 15 (Betuweroute naar het Roergebied); verbetering van de wegverbindingen met Zeeland, West-Brabant en Antwerpen enz. enz. Indien in 1966 de haven opnieuw door zware investeringsbeperkingen wordt getroffen, is een verantwoord havenbeleid niet meer te voeren.

De Havensporenovereenkomst, tussen Gemeente en N.V. Nederlandse Spoorwegen ter regeling van de exploitatie en aanleg van de sporen in het Rotterdamse havengebied, liep per 31 december 1965 ten einde, nadat zij reeds op 12 december 1963 door de Raad was opgezegd. Onderhandelingen over een nieuwe overeenkomst werden reeds enige tijd gevoerd doch overeenstemming was nog niet in zicht.

Ten besluite de eerste zin uit de beleidsnota, van de burgemeester, over het Havenbedrijf m.b.t. de begroting-1966: *'De haven vertoont een gezond beeld'*.

BLADVULLING

PROBAAT MIDDEL TEGEN DE CHOLERA

Het geheim, om de besmetting van de thans heerschende ziekte paal en perk te stellen en voortekomen, dat geen anderen door deze ziekte aangetast worden, de Lijders tevens zoo veel mogelijk verligting aanbrengeende, bestaat eenvoudig hierin: Men berooke het Huis, waarin de ziekte heerscht, met Oud Leder en Jeneverbessen. Ziedaar het geheim, dat de woedende ziekte niet alleen zal beteugelen, maar dezelve geheel en al zal doen ophouden.

B. J. Meijer, magnetiseur.

(*R.Ct. 31 oct. 1826 No 130*).