

DE HAVEN

IN 1961 vertoonde de haven van Rotterdam wederom op vrijwel alle gebied een verheugende activiteit.

Het aantal binnengekomen zeeschepen steeg van 24.344 in 1960 tot 24.553 in 1961.

Het goederenverkeer ter zee bereikte, inclusief bunkermateriaal, een totaal van 90 miljoen ton (in 1960 83,4 miljoen ton). Het vervoer van kolen en granen gaf een teruggang te zien, stukgoed ging enigszins vooruit. Het vervoer van ertsen (14 miljoen ton), meststoffen (3,3 miljoen ton) en minerale oliën (44 miljoen ton) steeg met resp. 10 %, 7 % en 15 % ten opzichte van 1960.

De groei van de industrialisatie van Nederland, waarbij de petrochemische en aanverwante industrieën in Botlekgebied en Europoort van toenemende betekenis zijn, vindt haar weerslag in de verhouding nationaal verkeer (in- en uitvoer): transitoverkeer. Deze verhouding was in 1938 1 : 3 en is nu 3 : 2.

De positie van Rotterdam als lijnhaven is nog iets verstevigd. Het aantal lijndiensten bleef constant op 283, doch het aantal afvaarten is van rond 12.000 toegenomen tot circa 12.500.

In 1961 kwamen 571 zeeschepen met een diepgang groter dan 10,50 m de Nieuwe Waterweg binnen met bestemming Rotterdam. Dit is 22 % meer dan in 1960. In deze categorie valt de grootste toeneming te constateren voor de grotere scheepstypen (diepgang meer dan 11 m).

De grootste zeeschepen, die binnenkwamen, waren de 'W. Alton Jones' (68.840 dwt) bij de Nieuwe Matex in de Botlek, diepgang 11,96 m; het Nederlandse t.t.s. 'Burl S. Watson' (68.840 dwt), eveneens voor de Nieuwe Matex in de Botlek; de Franse tanker 'Sitala' (73.000 dwt) en de Nederlandse Shell-tanker 'Sepia' (67.120 dwt), beiden voor de Shell in Europoort met diepgangen van ca. 12,85 m.

De verbetering en uitbreiding van de havenaccommodatie werd door overheid en bedrijfsleven met kracht voortgezet.

De totale lengte kademuuren voor de zeevaart werd door het gereedkomen van ca. 480 m kademuur in de Waalhaven en in de Eerste Katendrechtse haven uitgebreid tot 24,3 km.

Langs de zuidzijde van het Boerengat zal 326 m nieuwe kademuur voor binnenschepen worden gebouwd, waarvoor door de

Gemeenteraad een krediet van f 1.675.000 beschikbaar werd gesteld.

Het belegbaar oppervlak in loodsen en pakhuizen werd dit jaar per saldo uitgebreid met ca. 23.033 m² tot ca. 608.223 m². Gereed kwamen zeven stukgoedloodsen en twee andere loodsen werden uitgebreid.

De opslagcapaciteit van granen in de haven (216.000 ton) bleef ongewijzigd.

Voor minerale oliën steeg de totale opslagcapaciteit in het gehele havengebied langs de Rotterdamse Waterweg met ca. 272.640 ton tot 7.784.520 ton. Deze toename kan voor het grootste deel worden toegeschreven aan de verdere ingebruikneming van de terreinen en tankinstallaties in het Botlekgebied en in Europoort.

De opslagcapaciteit voor plantaardige oliën onderging een geringe stijging tot 441.350 ton.

Het kranenpark werd bij de particuliere bedrijven uitgebreid met 20 nieuwe stukgoedkranen met een hefvermogen van 2-5 ton en een maximale vlucht van 30, 38 en 40 m. Het aantal kranen van de Gemeentelijke Handelsinrichtingen werd vermeerderd met 11 walkranen, 2½-5 ton en een vlucht van 40 m. Deze werden voornamelijk geplaatst aan de nieuwe stukgoedkaden in de Waalhaven. Het totaal der walkranen kwam door deze uitbreidingen op 381.

Op pier 7 in de Waalhaven werden door de Steenkolen-Handelsvereniging N.V. op 23 oktober twee nieuwe laadbruggen met een nuttig hefvermogen van 16 ton in gebruik genomen. Afgevoerd en buiten gebruik gesteld werden twee brugkranen en een laadbrug. Het aantal laadbruggen in de haven bedraagt thans 27, het aantal brugkranen 3.

De drijvende outillage verminderde met vier massagoedkranen; toegevoegd werd één massagoedkraan. De haven beschikte eind 1960 derhalve nog over 76 drijvende kranen, waarvan 38 stukgoedkranen.

Het aantal drijvende bokken voor zware lasten tot 250 ton verminderde tot 36, o.a. door het verongelukken bij Hoek van Holland van de 130 tons bok 'Adelaar' van Van den Tak's Bergingsbedrijf. De 200 tons bok 'Walcheren' van de N.V. Van den Akker kon aan de outillage worden toegevoegd.

Aan de drijvende graanelevatoren werden twee moderne installaties met een maximum capaciteit van 400 ton per uur toe-

gevoegd, ter vervanging van twee oude installaties. Voorts werd van een drietal andere elevatoren de capaciteit opgevoerd tot 300 ton. De haven beschikt in totaal over 28 graanzuigers.

De dokcapaciteit bij de werf Wilton-Feijenoord zal worden uitgebreid door de bouw van een nieuw gegraven dok en door de verlenging van dok 5, waardoor een groter aantal schepen tussen de 38.000 en 65.000 ton zal kunnen worden gedokt.

Op de werf Verolme op Rozenburg zijn de gegraven dokken voor schepen van 50.000 en 100.000 ton in uitvoering. In de loop van 1962 zullen deze gereed komen.

De sleepbootvloot werd o.a. uitgebreid met de 1250 pk sleepboten 'Azië' en 'Europa' van de Nederlandse Stoomsleepdienst v/h van P. Smit Jr. te Rotterdam, bestemd voor het sleepwerk in Europoort.

Bij Gemeenteraadsbesluit van 29 juni werd een krediet gevoteerd van f 614.700,— voor de aanschaffing van een havendienstboot, tevens brandblusboot, t.b.v. het werk in Europoort. De brandblusboot 'Havendienst XII' werd op 12 januari in gebruik genomen.

In het afgelopen jaar is rond 5 miljoen m³ specie gebaggerd voor het op diepte houden van de havens. Een reserve aan loswalruimte was niet aanwezig. Dank zij het feit, dat zich geen onvoorziene omstandigheden bij het opspuiten hebben voorgedaan, kon genoemde hoeveelheid specie echter in de beschikbare loswallen worden geborgen.

Ten behoeve van de slibbestrijding stelden B. en W. de Gemeenteraad voor over te gaan tot het aanbrengen van een luchtbellengordijn in de mond van de Tweede Petroleumhaven. Bij Raadsbesluit van 30 november werd voor het aanschaffen van de installatie daartoe een krediet van f 407.000,— verleend. Verwacht wordt, dat met deze installatie een besparing zal worden verkregen op het jaarlijkse baggerwerk en aan de behoefte van loswalruimte. Doordat het bellengordijn een waterdrempeel vormt in de havenmond, welke verspreiding van op het water drijvende olie verhindert, is deze installatie ook van belang bij een eventuele oliebrand.

In 1961 kwamen 571 zeeschepen met een diepgang groter dan 10,50 m de Nieuwe Waterweg binnen met bestemming Rotterdam. Dat is 22 % meer dan in 1960.

Op 27 november werd in het stadhuis te Vlaardingen de oprichtingsakte getekend van de N.V. Benelux-tunnel. Reeds eerder,

in de zitting van 7 september, besloot de Gemeenteraad met f 2,5 miljoen in het stichtingskapitaal voor de aanleg van de tunnel deel te nemen.

Ten behoeve van de Willemstunnel ging de Gemeenteraad akkoord met een onteigeningsplan, waarvan de verwervingskosten worden geraamd op f 18 à f 20 miljoen.

Het aantal opgelegde zeeschepen in de haven bleef dit jaar stationnair met 3 schepen, die een bruto-inhoud hebben van 8.868 ton.

Europoort.

Hoewel de definitieve plannen nog niet vaststaan werd verwacht, dat gescheiden toegangen tot de Nieuwe Waterweg en tot Europoort gecombineerd zullen worden tot een ver in zee uitgebouwde gemeenschappelijke monding.

In de vergadering van het Koninklijk Instituut voor Ingenieurs en de Koninklijke Vlaamse Ingenieurs Vereniging, op 25 oktober 1961 te Rotterdam gehouden, werd vanwege de Rijkswaterstaat de principeschets van deze monding getoond.

Bij Raadsbesluit van 7 september 1961 werd een krediet van f 33,9 miljoen beschikbaar gesteld t.b.v. de aanleg van de scheepvaart, weg- en spoorwegverbindingen met het achterland.

Voorts werd in de gemeenteraadszitting van 16 november besloten ca. f 11 à f 12 miljoen te voteren voor de onteigening van 335 ha grond ten westen van de Botlek, alsmede f 1,5 miljoen voor de aankoop van staatsgronden, alles t.b.v. de aanleg van een haven- en industriegebied in Europoort-Oost.

Het verder slopen van bunkers ter plaatse van de toekomstige definitieve uitmonding in zee eiste nog een aanvullend krediet van 1,6 miljoen gulden, dat bij Raadsbesluit van 13 april werd verleend.

Ten behoeve van de energievoorziening in het Europoortgebied werd bij Raadsbesluit van 21 september een bedrag van 16,5 miljoen gulden gevoteerd.

Voorts zijn er plannen in Europoort een G.E.B.-centrale te bouwen, waarvoor inmiddels een terrein van 33 ha werd gereserveerd.

Er is een onverminderde belangstelling voor het Europoortgebied. Van de 910 ha netto verhuurbaar terrein zijn t.a.v. 269 ha verhuringen tot stand gekomen of vaste afspraken getroffen; over

621 ha zijn besprekingen gaande; nog beschikbaar is 42 ha, terwijl voor een voorzieningscentrum 6 ha is gereserveerd.

Op 16 maart ging de Gemeenteraad akkoord met de verhuring van een terrein aan Tidewater Oil Company (20 ha), terwijl Imperial Chemical Industries besloten heeft zich te vestigen op een terrein ter grootte van ca. 120 ha in Europoort-Oost, evenals Werkspoor-Utrecht (9 ha).

De Gulf Oil besloot op een terrein van ca. 200 ha gelegen aan de 2de tankerhaven een raffinaderij, de vierde in de Rotterdamse haven, te vestigen met een verwerkingscapaciteit van 1,5 miljoen ton.

Ten aanzien van het hoogovenproject heeft de Gemeenteraad, 17 augustus, een bedrag van f 430.000,— beschikbaar gesteld, t.b.v. een studie, door SEMA en SOFRESID in samenwerking met United Steel, over de vestiging van een staalbedrijf.

Caltex en Esso besloten voor gezamenlijke rekening – deelneming resp. 45 % en 55 % – de in aanbouw zijnde installaties en de steiger van de Caltex te exploiteren. De bouw van de steiger kwam gereed.

De Shell heeft in de loop van het jaar verscheidene tankers aan haar steiger behandeld, onder andere de Franse tanker 'Sitala' (73.000 dwt) op 11 maart en de grootste Nederlandse Shell-tanker 'Sepia' (67.120 dwt) met een lading van 63.000 ton ruwe olie uit Banias en een diepgang van 12,83 m.

De miljoenste ton olie werd op 4 juni gelost uit de Italiaanse tanker 'Egeria'.

Het Europoortgebied werd in 1961 bezocht door 58 tankers met een brutoinhoud van 1.765.786 brt of 1.067.906 nrt.

Botlekgebied.

De industriële ontwikkeling van de in het Botlekgebied reeds gevestigde bedrijven heeft zich in 1962 verder voortgezet.

De Benzine en Petroleum Handel Mij. nam op 24 februari haar installaties aan de Derde Petroleumhaven in gebruik.

De Esso wil haar raffinaderijbedrijf uitbreiden met een smeeroliemengbedrijf, capaciteit 35.000 ton per jaar, en een fabriek voor zgn. aromaten, die een begincapaciteit van 220.000 ton per jaar zal hebben. In totaal denkt Esso een bedrag van f 72,5 miljoen te investeren.

Op 1 mei nam de Nederlandse Dow Mij. N.V. de nieuwe latex-fabriek in gebruik.

De Staatsmijnen, die samen met de Nederlandse Dow Mij. N.V. een phenolfabriek gaan exploiteren, zijn met de voorbereidende werkzaamheden bezig.

Op 18 september kon de 78.000 dwt Esso-tanker bij Verolme Dok- en Scheepsbouw Mij. worden ontdokt, waarna de kiel werd gelegd voor een Esso-tanker van 86.000 dwt.

De N.V. Zoutchemie Botlek werd op 13 oktober in bedrijf gesteld.

Nieuwe verhuringen kwamen tot stand met:

De Graansilo Mij. en de G.E.M. van een terrein ter grootte van 5.3 ha (5 januari);

N.V. Frans Swarttouw's Havenbedrijf van een terrein van 9.7 ha. (7 september). Hierbij voteerde de Gemeenteraad een krediet van f 13.650.000,— voor de bouw van een kademuur;

Verolme Dok- en Scheepsbouw Maatschappij N.V. van een terrein van 1.7 ha t.b.v. een schoonmaakbedrijf (7 september).

In het Botlekgebied is bij de huidige vormgeving aan verhuurbaar industrieterrein 787 ha beschikbaar. Ten aanzien van 621 ha zijn verhuringen tot stand gekomen of vaste afspraken getroffen. Over ca. 83 ha zijn besprekingen gaande, zodat nog 83 ha voor eventuele gegadigden in reserve blijven.

Bij Gemeenteraadsbesluit van 5 januari werd een krediet gevoteerd van f 6.342.300,— voor de bouw van de pieren voor het graanoverslag-bedrijf van de Graansilo Maatschappij en de Graan Elevator Maatschappij.

Op Opbouwdag, 18 mei, werd het transformator- en schakelstation van het G.E.B. in gebruik genomen.

Het aantal tankers, dat het Botlekgebied bezocht, bedroeg 736 met een scheepsinhoud van 5.852.394 brt of 3.359. 844 nrt. Bovendien werden 177 droge-ladingschepen behandeld met een brutoinhoud van 1.724.627 ton of 968.068 nrt. Het grootste schip, dat het Botlekgebied bezocht was de tanker 'Farah Palavi', metende 55.000 dwt en bestemd voor de Esso.

Eerste en Tweede Petroleumhaven.

Deze havens ontvingen in 1961 2176 tankers met een tonnage van 23.642.055 brt of 13.854.463 nrt.

Eemhavencomplex.

Voor de verdere uitbreiding van het Eemhavencomplex, het uitvoeren van grondverbeteringen langs de zuidzijde van de Tweede Eemhaven en langs de nog resterende gedeelten van de Vierde Eemhaven en van de centrale vaargeul, werd bij Raadsbesluit van 2 maart een krediet van f 3,7 miljoen verstrekt.

Voorts werd een plan uitgewerkt, dat omvat het formeren en het op diepte brengen van de mond van de Eemhaven, het baggeren van de centrale vaargeul en de gehele derde haventak, alsmede de aanleg van wegen en spoorwegen en het maken van ca. 1800 m steenglooing. De Gemeenteraad verleende hiervoor in haar vergadering van 21 september een krediet van f 31.920.000,—.

Tenslotte verleende de Gemeenteraad op 27 juli goedkeuring voor de bouw van twee loodsen t.b.v. de G.H.I. in totaal 8000 m², en twee steigers, elk lang 90 m, aan vaarwater met een diepte van 4,65 m – N.A.P. Het verstrekte krediet bedraagt f 3.433.000,—.

Aan de Eerste Eemhaven zal de Nederlandse Cement Handel Maatschappij N.V. te 's-Gravenhage een cementoverslagbedrijf gaan bouwen.

Waalhaven.

Gereed kwamen dit jaar op pier 1 de loodsen Koomans (3500 m²) en De Jongh (4620 m²) van Thomsen's Havenbedrijf. Deze loodsen zijn ook geschikt voor de opslag van katoen. De huidenloods Greve werd met 840 m² uitgebreid.

Op pier 2 ging op 24 maart de eerste paal de grond in voor een loodsencomplex van Pakhuismeesteren. Hiervan zijn inmiddels twee loodsen gereed gekomen met een belegbaar oppervlak van 8050 m². Gestart werd met de bouw van het steigergedeelte voor Pakhuismeesteren op de kop van pier 2. Aan de zuidzijde van deze pier zijn twee loodsen van de G.H.I. in uitvoering.

De Onderzeedienst, die sinds 1945 gevestigd was in de duikbootbasis aan het worteleinde van pier 2, heeft op 1 september bij haar vertrek naar Den Helder afscheid genomen van Rotterdam. Het bunkercomplex zal worden gesloopt, waarvoor bij Raadsbesluit van 16 november f 2,1 miljoen beschikbaar werd gesteld.

Ten behoeve van de bouw van een steiger voor het Nederlands Transport Bureau aan de kop van de Waalhaven stelde de Gemeenteraad (27 april) een krediet van f 350.000,— beschikbaar.

Het bedrijf zal hier tevens een loodsuitbreiding bouwen.

Op pier 6 werd het stammenterrein van Thomsen's Havenbedrijf, waar sedert augustus 1959 reeds schepen werden gelost, op 10 november officieel in gebruik genomen.

Op pier 7 stelde de S.H.V. op haar nieuwe terrein ter vervanging van dat in de Maashaven, twee moderne laadbruggen in bedrijf.

Maashaven.

Aan de mond van de Maashaven, op het v.m. terrein van de S.H.V., breidde de N.V. Heinrich Hanno haar bedrijf, het Waalveem, uit met de bouw van een stukgoedloods (2816 m²), waarvoor op 9 januari de eerste paal werd geslagen. Een tweede loods is nog in aanbouw.

Katendrechtse havens.

Op het haventerrein langs de Eerste Katendrechtse haven oostzijde, dat door 'Citex' Havenbedrijf N.V. werd gehuurd, wordt een stukgoedcomplex gebouwd, waarvoor de eerste paal op 3 juli werd geslagen. In het begin van 1962 komt dit in bedrijf.

Aan de Tweede Katendrechtse haven, zuidzijde, werd de kade-muur hersteld en eveneens geschikt gemaakt voor de overslag van stukgoed.

Op het voormalige terrein van de Vereenigde Kolenmaatschappijen N.V. is voor rekening van Deka Transport Mij. N.V. in aanbouw een stukgoedcomplex, waarvoor de eerste paal op 27 februari werd geslagen. Begin 1962 zal dit gereed komen.

Spoorweghaven.

Aan de Spoorweghaven kwamen de loodsen 6 en 9 (4320 m²) voor gebruik gereed. Loods 5 zal begin 1962 voltooid zijn. Loods 8 werd gesloopt.

Schiehaven.

De N.V. Stuwadoors Mij. 'Progress' voltooide dit jaar haar bedrijfscomplex met de officiële ingebruikneming op 1 december.