

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',<sup>24)</sup> 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.<sup>25)</sup>

#### *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.<sup>26)</sup> 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