



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

petroleumschip in de vaart werd gehouden door 'dronken gevoerde baliekluivers' 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.