

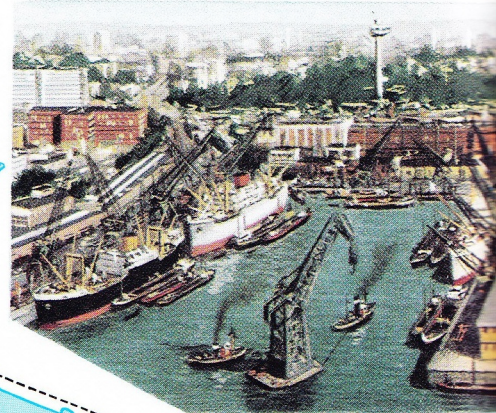
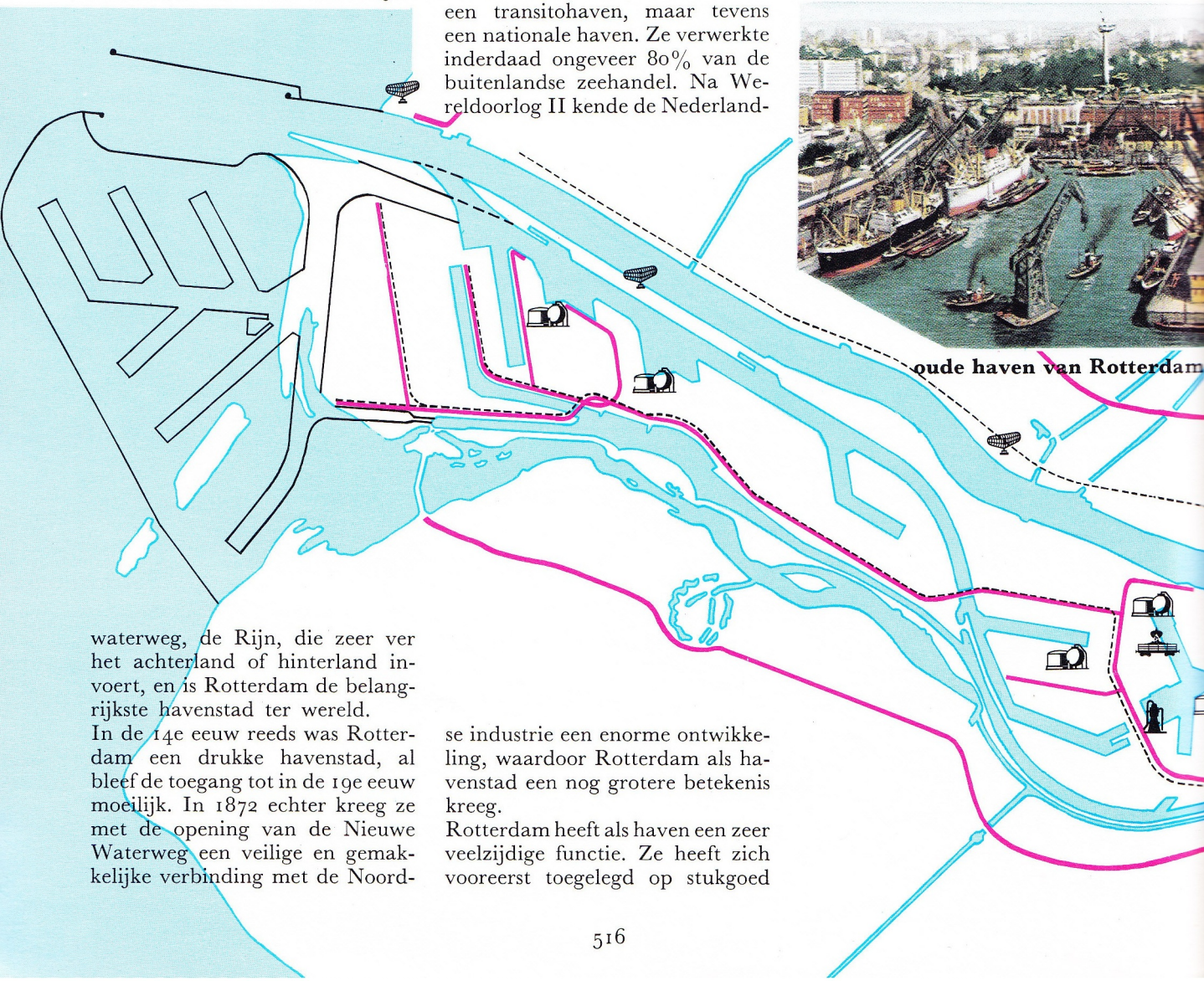
# De Europoort

De handelsgeest, die de Nederlanders reeds in het verleden naar rijke overzeese gebieden dreef, heeft in deze tijd nog niets van zijn ondernemingskracht ingeboet. Niet minder dan 22% van de actieve bevolking heeft op dit ogenblik rechtstreeks of onrechtstreeks met commerciële bedrijvigheid te maken. De ligging van Nederland aan de westkust van Europa, tussen de grote industriestaten en vlak bij de drukst bevaren zee ter wereld, de Noordzee, is hieraan niet vreemd. Bovendien beschikt Nederland over een natuurlijke

zee. Door haar geografische ligging aan de open Rijn- en Maasmonding was Rotterdam voorbestemd om de rol van transitohaven (doorvoerhaven) te vervullen. Wanneer de Rijn-Main-Donau verbinding klaarkomt, dan zal Rotterdam voor doorgaand verkeer over het gehele Europese continent kunnen instaan! En er blijft van deze verbinding nog slechts één stuk te verwezenlijken, nl. 677 km kanaal tussen Aschafenburg aan de Main en Jochenstein bij Passau aan de Donau. Als dit stuk af is dan staat Rotterdam in verbinding met de Zwarte Zee: een waterweg van circa 3500 km! Rotterdam is echter niet enkel een transitohaven, maar tevens een nationale haven. Ze verwerkte inderdaad ongeveer 80% van de buitenlandse zeehandel. Na Wereldoorlog II kende de Nederland-

overslag, d.w.z. op de distributie van een massa goederen die bestemd zijn voor de bevoorrading van een sterk geïndustrialiseerd nationaal en internationaal achterland. Om deze functie zo doeltreffend mogelijk te maken, was de aanleg van uitstekende spoor- en autowegverbindingen noodzakelijk.

Rotterdam is bovendien gespecialiseerd in de overslag van massagoederen, zoals erts, steenkolen en hout, waarbij vooral met de toenemende industriële ontwikkeling van Europa werd rekening gehouden. De haven is in verband hiermee ook speciaal uitgerust voor de overslag van minerale



oude haven van Rotterdam

waterweg, de Rijn, die zeer ver het achterland of hinterland invoert, en is Rotterdam de belangrijkste havenstad ter wereld.

In de 14e eeuw reeds was Rotterdam een drukke havenstad, al bleef de toegang tot in de 19e eeuw moeilijk. In 1872 echter kreeg ze met de opening van de Nieuwe Waterweg een veilige en gemakkelijke verbinding met de Noord-

se industrie een enorme ontwikkeling, waardoor Rotterdam als havenstad een nog grotere betekenis kreeg.

Rotterdam heeft als haven een zeer veelzijdige functie. Ze heeft zich voorerst toegelegd op stukgoed



oliën, waarvan de aanvoer steeg van 8 tot 45 miljoen ton!

Rotterdam wordt bovendien als de grootste continentale graanhaven aangezien. De helft van het voor Europa bestemde graan wordt hier overgeslagen. Door zijn ligging is Rotterdam natuurlijk ook een Rijnhaven: ze neemt 34,6 miljoen ton voor haar rekening (vergelijk met Antwerpen: 7 miljoen ton).

Ten slotte is Rotterdam ook een belangrijke industriehaven geworden. Men richtte een reeks bedrijven op, die rechtstreeks met de havenactiviteit in betrekking staan, o.m. scheepswerven en ateliers voor herstellingswerken, naast voedingsindustrieën, elektronische bedrijven en vooral ook petroleumnijverheid in haar diverse vormen. Dat deze ontwikkeling mogelijk werd, was voor een groot gedeelte te danken aan de uitvoering van het Botlekproject na Wereldoorlog II: men wilde de toegang tot de haven voor tankers tot 100 000 ton openstellen. De Botlek, een vroegere bijrivier van de Nieuwe Maas, moest daartoe in een aardolie haven worden omgevormd en

het omliggende terrein in een industriegebied met havenbekkens. In 1955 was men reeds klaar met de brug over de Oude Maas en in 1960 was het huidige havencomplex praktisch voltooid. In hetzelfde jaar kon het raffineren van aardolie beginnen.

Nog was het Botlekproject niet helemaal uitgevoerd, of men startte met het Europoortproject, waarbij men bij de monding van de Nieuwe Waterweg een nieuwe haven wou aanleggen. Reeds in december 1960 voer het eerste schip de nieuwe haven binnen. In 1964 stevende een tanker, volgeladen met 100 000 ton ruwe aardolie de Europoorthaven binnen! Rotterdam hield eveneens rekening met de te verwachten toe-

Rotterdam groeide na Wereldoorlog II tot de belangrijkste wereldhaven uit. Deze benijdenswaardige positie verwierf ze niet alleen door haar gunstige ligging te midden van een zeer bedrijvige wereld, maar vooral door een rationele uitbouw, waardoor ze voor alle mogelijke functies in aanmerking komt en in staat is om de steeds groeiende behoeften van de moderne tijd te voldoen.

name van het ertsvervoer voor de ijzer- en staalindustrie. Dit erts wordt uit de rijke, maar verre gebieden van Noord- en Zuid-Amerika en Afrika aangevoerd. Dit vervoer vereist grotere schepen en grotere havens! Rotterdam blijft dus opgewassen tegen de eisen van de tijd. De moderne havenbekkens en -installaties staan borg voor een rijke toekomst.

