

De Berghaven van Hoek van Holland

door Peter Kouwenhoven

In een serie artikelen in de Vuurboet wordt de nautische geschiedenis van Hoek van Holland en de Nieuwe Waterweg geschetst. Dit artikel beschrijft de boeiende historie van de Berghaven, de motor achter de sterke ontwikkeling die Hoek van Holland aan het eind van de negentiende eeuw en de decennia daarna doormaakte.

In de jaren 1883-1884 is in opdracht van het Rijk de Berghaven gegraven. Dit werd de thuishaven voor de schepen van het Loodswezen en de reddingsboten van de KNRM (destijds nog twee afzonderlijke regionale reddingmaatschappijen). In 1893 kwam er een spoorwegverbinding met Rotterdam tot stand, waardoor de ontwikkeling van 'de Hoek' werd versterkt. In dat jaar is ook de eerste veerdienst naar Harwich geopend. Ook de Holland Amerika Lijn kreeg de beschikking over een eigen steiger waaraan de schepen konden afmeren als de waterstand verder stroomopwaarts onvoldoende was. Om het personeel van de veerdienst, douane, marechaussee, loodswezen, spoorwegen en allerlei bedrijven te huisvesten waren er huizen nodig. Hoek van Holland groeide in korte tijd enorm, een ontwikkeling die Rotterdam met argusogen volgde. Rotterdam was beducht voor grote concurrentie met de eigen havenactiviteiten. Toen er begin twintigste

eeuw in Hoek van Holland klachten werden geuit over het gebrek aan goed drinkwater, riolering en wegen, schoot Rotterdam te hulp en stelde annexatie voor, zodat de financiële positie van het dorp zou verbeteren. Uiteraard was de drijfveer voor Rotterdam vooral de economische potentie van de Nieuwe Waterweg. Op 1 januari 1914 was de annexatie van Hoek van Holland een feit, waardoor het nu een deelgemeente van Rotterdam is.

Loodswezen

Na de opening van de Nieuwe Waterweg in 1872 werd een rijksloodscommissaris aangesteld. Veel vissers uit de Hoek kwamen daar in dienst als loods. Het binnenvaren van de Maasmond vroeg ook in die tijd al grote stuurmanskunst en loodsen waren onontbeerlijk. Het Loodswezen werd gevestigd in de Berghaven.

Op 6 augustus 1912 werd de bouw van een nieuw loods-



Hoek van Holland, Haven met reddingsboten

De Berghaven omstreeks 1925. Tussen het loodsgebouw en het lage licht zijn de opslagtanks van de Blaugasfabriek te zien.



De Berghaven omstreeks 1915, met het lage licht, de stormseimast en de net opgeleverde uitkijktoren van het Loodswezen.

gebouw uitbesteed. Dit monumentale pand staat er nog steeds. Aan de noordkant van het loodsgebouw werd een woning voor de rijkscommissarissen gebouwd. Deze woning is rond 2007 afgebroken om plaats te maken voor een groot modern loodsgebouw, naast het oude loodsgebouw.

Op 8 juli 1914 gaf het Loodswezen opdracht aan de firma Penn & Bauduin uit Dordrecht om een uitkijkpost te bouwen op de oostelijke havenkade, vlak naast het lage licht. Het was een stalen opengewerkte opstand met een ronde uitkijkpost. In de jaren '40 is deze vervangen door een gemetselde vierkante toren. Deze is in 1954 zeven meter verhoogd, naar aanleiding van de verlenging van de steiger van de Harwichlijn, waardoor het uitzicht vanuit de toren werd belemmerd. In 1977 is de uitkijktoren gesloopt, omdat de moderne navigatie- en communicatiemiddelen fysieke uitzicht overbodig maakten.

Blaugasfabriek

In de jaren 1840 vond de Duitse loodgieter Julius Pintsch uit Berlijn een manier om gas te fabriceren uit olie. Bovendien lukte het hem in 1851 om dit gas te comprimeren en op te slaan in voorraadtanks. Dit vetgas of 'Pintschgas' kreeg vanaf 1877 ook toepassing bij de verlichting van boeien en vaste bakens. De Duitse chemicus Hermann Blau vond begin twintigste eeuw een manier om het gas nog veel zuiverder te maken en te comprimeren tot een vloeistof. Dit Blaugas nam veel minder ruimte in waardoor er in gasflessen een veel grotere voorraad kon worden opgeslagen.

In Nederland werden op diverse plaatsen vetgasfabrieken opgericht. In 1890 werd er aan de Berghaven een vetgasfabriek gebouwd voor de kustverlichting (aanbesteding op 13 december 1889). Deze stond vlakbij het lage licht en



De in 1890 gebouwde vetgasfabriek omstreeks 1910.



De in 1913 opgeleverde Blaugasfabriek in de jaren '20.



De commissariswoning en het loodsgebouw in de jaren '20. Op de voorgrond de stoomloodsboten President van Heel en de Prins der Nederlanden.

de uitkijktoren. Toen het Blaugas zijn intrede deed werd er een veel grotere gasfabriek gebouwd aan de noordkant van het loodsgebouw. De bouw hiervan werd op 3 oktober 1912 aanbesteed. De oude gasfabriek aan de zuidzijde van het loodsgebouw werd afgebroken. Het terrein werd daarna gebruikt voor de opslag van grote Blaugastanks. In de jaren '30 kwam er een nog betere brandstof beschikbaar: propaangas. Toen omstreeks 1935 een van de twee Blaugascompressoren in Hoek van Holland stuk ging, besloot men om bij de kustverlichting geleidelijk over te schakelen op het gebruik van propaangas, dat in grote hoeveelheden werd geproduceerd in Pernis. De Blaugasfabriek ging nog een tijdje op halve kracht door maar werd in 1952 buiten gebruik gesteld en ontmanteld. Het gebouw bleef nog een tijd staan maar is in 1975 gesloopt om plaats te maken voor een parkeerplaats voor het personeel van het Loodswezen. In 2007 moest de parkeerplaats wijken voor het nieuwe loodsgebouw. Bij de voorbereidingen voor de bouw stuitte men op de nog onder de parkeerplaats gelegen fundering van de Blaugasfabriek. Deze moest tot vier meter diep worden uitgegraven en afgebroken. Bovendien was bodemsanering noodzakelijk, wat niet ongebruikelijk is bij terreinen van oude gasfabrieken.

Reddingwezen

Naar aanleiding van een zware storm op 14 oktober 1824 waarbij 17 schepen strandden op de Nederlandse kust, is op 11 november de Noord- en Zuid-Hollandse Redding Maatschappij opgericht en op 20 november de Zuid-Hollandse Maatschappij tot Redding van Schipbreukelingen.



Het in 1931 bij de Berghaven geplaatste reddersmonument.

Op 22 mei 1991 fuseerden beide reddingmaatschappijen tot de Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij. Als oprichtingsdatum wordt vastgehouden aan 11 november 1824.

De geschiedenis van het reddingwezen in Hoek van Holland begon al voor de aanleg van de Nieuwe Waterweg. In 1826 werd een roeireddingboot gestationeerd bij de Hoek van Holland. In 1869 werd er een vuurpijltoestel geplaatst. Voor het graven van de Nieuwe Waterweg moest het botenhuis van de reddingmaatschappij wijken. Het materieel is in 1872 overgebracht naar de Vluchtenburg in 's Gravezande. In 1878 werd tussen Hoek van Holland en Ter Heijde een telegraafverbinding aangelegd om bij strandingen alarm te kunnen slaan. Later werd de verbinding uitgebreid tot Maassluis.

De Berghaven is niet onmiddellijk na aanleg gebruikt als thuishaven voor de reddingmaatschappij. Zo wordt melding gemaakt van een nieuw botenhuis bij het Noorderhoofd in 1892. Pas bij de komst van de eerste stoomreddingboot in 1895, de President van Heel, werd er een vaste aanlegplaats voor reddingboten in de Berghaven in gebruik genomen. In 1908 kwam er een tweede stoomreddingboot bij: de Prins der Nederlanden. Voor de bemanning werden drie extra woningen gebouwd aan de Berghaven.

De beide stoomreddingboten hebben tal van reddingsacties ondernomen en veel mensenlevens gered. De Hoekse redders hebben daar een zware tol voor moeten betalen. In 1921 is de President van Heel tijdens een reddingtocht naar een op de Maasvlakte in nood verkerende Franse lichter omgeslagen, waarbij zes van de zeven redders om het



Een stoomloodsboot vaart op 22 februari 1907 vanuit de Berghaven naar het wrak van de Berlin.

leven kwamen. De reddingboot werd zwaar beschadigd maar is hersteld en opnieuw in dienst genomen. In 1929 sloeg de Prins der Nederlanden om tijdens een poging om de opvarenden van het op de Hinder in nood verkerende Letlandse s.s. Valka te redden. De gehele, uit acht koppen bestaande bemanning van de Prins der Nederlanden kwam om het leven. De zwaar beschadigde stoomreddingboot werd niet meer hersteld.

Ter nagedachtenis van de omgekomen redders is in 1931 aan de noordkant van de Berghaven het standbeeld 'Heldendood' opgericht. Het staat er nu nog steeds. In 1930 was de periode van de stoomreddingboten ten einde. De motorreddingboot President Jan Lels verving de President van Heel. De naam van deze boot leeft voort in de benaming van het huidige reddingmuseum in Hoek



De Berghaven omstreeks 1950. Helemaal links is de Blaugasfabriek te zien. De stenen uitkijktoren is nog niet verhoogd.



De Berghaven in de jaren '60, met het lage licht, de uitkijktoren van het Loodswezen met daarnaast de uitkijkpost van Dirkzwager.

van Holland. Tegenwoordig is het de in 2006 in gebruik genomen Jeanine Parqui die de reddingmaatschappij ten dienste staat.

Dirkzwagers Scheepsagentuur

Jarenlang heeft de familie Dirkzwager een prominente rol gespeeld in de Berghaven. In 1872 begon Gijsbert Dirkzwager, een fruitexporteur uit Maassluis, met het registreren van schepen vanuit een kantoortje aan de Oranjedijk in Hoek van Holland, dat voorheen het posthuis was. Berichten over binnenkomende schepen werden telegrafisch doorgegeven aan handelsvrienden in Rotterdam, zodat men daar dan op de hoogte van het vermoedelijke uur van aankomst was en alles in gereedheid kon worden gebracht voor het afmeren van het schip en het lossen en laden.

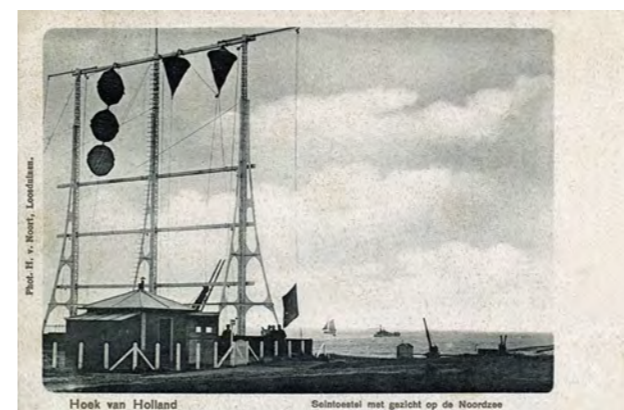
Dirkzwager was overigens niet de eerste die met een dergelijke dienstverlening begon. Het was Jacob Quack die de 'Dienst der Zeetijdingen' bedacht. Vanuit Brielle doorkruiste hij de Maasmond om contact te leggen met de binnenkomende schepen. Hij verzamelde post en vrachtbrieven die hij naar het posthuis op de Oranjedijk bracht. Daar stond een postiljon klaar die de post en vrachtbrieven naar de Beurs van Rotterdam bracht. In het beursgebouw hing hij elke dag een overzicht op van inkomende en uitgaande schepen, een commerciële dienstverlening aan de Rotterdamse kooplieden.

Meer dan twee eeuwen later zette Gijsbert Dirkzwager het werk van Quack voort, vanuit hetzelfde posthuis aan de Oranjedijk. De opening van de Nieuwe Waterweg zorgde

voor een flinke toename van het scheepvaartverkeer richting Rotterdam, waardoor de dienstverlening van Dirkzwager steeds intensiever werd. Dirkzwager gaf niet alleen informatie over schepen maar ook over waterstan-



Op 9 maart 1973 werd de uitkijkpost van Dirkzwager verwijderd.



De eerste semafoor omstreeks 1904.

den. In 1875 richtte hij daarvoor een eigen peilschaal op in de monding van de Nieuwe Waterweg.

In 1881 liet Dirkzwager een aparte telefoonverbinding aanleggen tussen Hoek van Holland en Maassluis, waar het hoofdkantoor stond. Twee jaar later werd die verbinding doorgetrokken naar Rotterdam. Op grond van een concessie met 'Bell Telephone' kon Dirkzwager als eerste in die tijd een eigen lijn exploiteren.

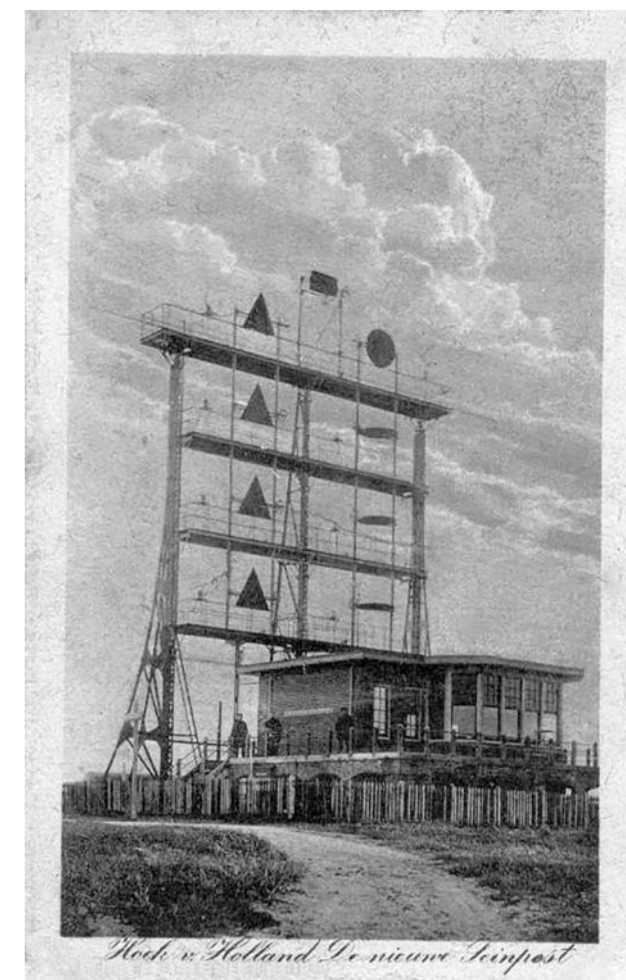
Wanneer de uitkijkpost van Dirkzwager aan de Berghaven tot stand is gekomen is niet duidelijk. Vermoedelijk niet zo lang na het gereedkomen van de nieuwe haven. De uitkijkpost is enkele malen vernieuwd en heeft tot 1973 dienst gedaan. Daarna heeft de 'wachtsman' van Dirkzwager 36 jaar lang onderdak gekregen in de semafoor. In 2009 heeft Dirkzwager Hoek van Holland definitief verlaten om de werkzaamheden verder uit te voeren vanuit Maassluis. De moderne techniek maakt het fysiek aanwezig zijn in Hoek van Holland overbodig.

Dirkzwagers Scheepsagentuur is nog steeds een gerenommeerd bedrijf, dat in vanaf 1952 het predicaat 'koninklijke' mocht dragen en nu internationaal bekend is onder de naam 'Royal Dirkzwager'.

Semafoor

Reeds aan het eind van de negentiende eeuw werd een stelling opgezet vlakbij de Noorderpier, waar met behulp van ballen en kegels informatie over windkracht en waterstand werd verstrekt. In 1917 is de bouw van een nieuwe semafoor aanbesteed. Het raamwerk met rieten ballen en kegels maakte plaats voor een vergelijkbaar raamwerk maar nu met vierkante en cirkelvormig ijzeren borden. Het seinpostgebouw werd een stuk groter.

Net als in IJmuiden hebben de Duitsers de semafoor tijdens de Tweede Wereldoorlog afgebroken en op die plaats een bunker gebouwd, als onderdeel van de Atlantik Wall. In 1950 is op de bunker een nieuwe seinpost gebouwd. Deze kreeg in 1956 radar. Deze semafoor heeft tot 1981 dienst gedaan. De Verkeerscentrale Hoek van Holland kwam ervoor in de plaats. Vanuit deze post is de semafoordienstverlening nog tot 1 mei 2006 voortgezet. Het signaleren van getijde, storm en verkeerssituaties was vanaf dat moment verleden tijd. De verkeerscentrale is alleen nog gericht op begeleiding van het scheepvaart-



In 1917 is de bouw van een nieuwe semafoor aanbesteed.



De derde semafoor is gebouwd in 1950.

verkeer. In 2012 en 2013 heeft een grondige verbouwing plaatsgevonden, waardoor de verkeerscentrale nu goed op de toekomst is voorbereid.

Bronnen:

- Maarten van der Schaft en Martha Vollerling, 2014: Schilders aan de Nieuwe Waterweg. 150 jaar Hoek van Holland.
- Peter Kouwenhoven: Gasverlichting op boeien en vaste bakens. Vuurboet, herfst 2012.
- Archieven van René Vas, Rijkswaterstaat, H.D. Huis en anderen.
- Diverse internetbronnen over het reddingwezen en Dirkzwager.