

# Buizentransport Wavin

**D. Hesselink-Zweers**

*In februari 1956 werd besloten dat Wavin 'water en vinyl' zich zou vestigen te Hardenberg. Direct na het bekend worden van deze heugelijke tijding gingen van diverse woningen de vlaggen uit. Men verwachtte dat de plasticbuizenfabriek in de toekomst plaats zou bieden aan vijf- tot zeshonderd werknemers. Men had toen nooit kunnen denken dat Wavin wereldwijd werk zou gaan verschaffen aan meer dan vijfduizend mensen en zou uitgroeien tot een echte multinational. In het begin van de zestiger jaren haalde 'de wavin' regelmatig de landelijke pers met spectaculaire transporten. De buizen, die nog niet buigzaam genoeg waren om op haspels te worden vervoerd, werden getransporteerd, niet alleen per vrachtauto, maar ook met de boot, trein en helikopter.*

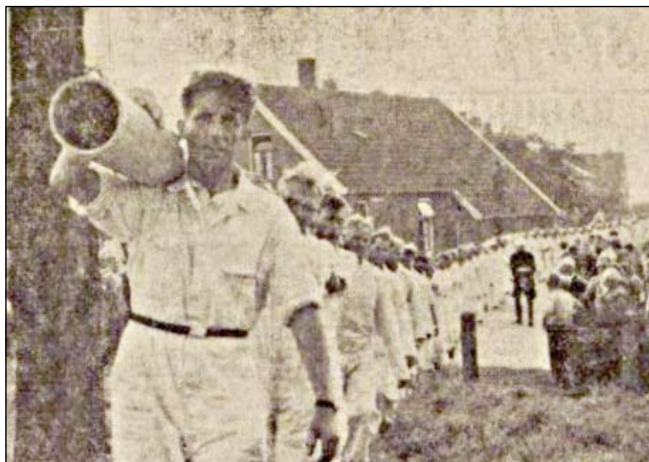
**Hardenberg rond 1975 met uiterst rechts het Wavinterrein en in het noorden de wijk Baalder in aanbouw.**

## Per trein

Vrijdag 26 augustus 1960 liet 'de Wavin' van zich spreken met een opzienbarend transport. In de middaguren werden drie plastic buizen - een drie-dubbele zinker met een doorsnede van 20 cm en

een lengte van elk 110 meter naar de trein gebracht om naar Rotterdam te worden getransporteerd. De drie reuzenbuizen werden, terwijl ze door de machine werden uitgespoten, dwars door de fabriekshallen geleid tot in de aangrenzende landbouwakker van de buurman. Vijftig wavin-





mannen in smetteloos witte overalls namen de buizen stuk voor stuk op hun schouders en droegen ze over een afstand van zo'n 700 meter, via de Burgemeester Schuifestraat, naar het station. Daar stonden ongeveer tien platte wagons gereed, met aan het begin van de trein een soort loopbrug 'waar het insect wat moeizaam tegenop wandelde'. Volgens de journalisten leken het net drie vreemde insecten, die op ontelbare pootjes door Hardenberg schuifelden. De zware buizen van tegen de duizend kilo veroorzaakten hier en daar wat knikkende knieën. Hardenberg had al eerder zo'n vreemd insect gezien, maar nog nooit van deze imponerende grootte. Zelfs fotografen van het Engelse blad 'Times' waren aanwezig. Deze, door de grootste plasticfabriek van Europa gemaakte, zinkers zouden op de bodem komen te liggen van het Zuiddiepje, bij het 'Eiland van Brienenoord' in Rotterdam. De Nederlandse Aardolie Maatschappij had deze buizen nodig als afvoerleidingen voor de ontzoutingsinstallatie.

Enkele maanden later werd zo'n zelfde buis, nu van 90 meter, met transportwagentjes naar het station gebracht. Deze 'atoomzinker' was bestemd voor het Nederlands Reactor Centrum in Petten, Noord-Holland. Op het station in Alkmaar

stonden negen vrachtwagens klaar voor het vervoer van de laatste 25 km naar Petten. Bovenop de wagens waren houten stellages aangebracht, omwikkeld met jute om beschadiging te voorkomen. Met touwen werd de buis vastgemaakt, op de eerste en de laatste auto met een strop om bij bochten de buiging van de buis op te vangen. Met een snelheid van circa 15 km per uur en met op elke auto een bijrijder was het vlug bekeken. Deze transporten gingen niet altijd van een leien dakje. Bij dit transport kreeg de bijrijder van de laatste auto een tik van de buis en werd van de wagen geslagen en belandde met een hersenschudding in het ziekenhuis. Men constateerde in Hardenberg dat het vervoer met vrachtauto's wel sneller ging dan met de transportwagentjes maar 'het is echter belangrijk duurder en dus voor korte trajecten minder economisch'.

### Per boot

In het begin van 1962 vond de vindingrijke expeditiechef een oplossing voor het vervoer van zes buisleidingen van 90 meter lengte en 20 cm dikte. De buizen hadden al een paar weken op het land naast het huis van Leusink gelegen en waren al een beetje verkleurd door zon en regen. Vrijwel



karretjes werd door de spanning in de buizen naar de berm van de weg gewrongen, zakten weg in de modder of dreigden om te duikelen. Er moesten heel wat handen aan te pas komen en het duurde tot zes uur - de planning was half vier - voordat de zes zich tenslotte als getemde slangen lieten meevoeren achter het motorschip 'Vertrouwen' van Jannes Korterink uit Avereest.

onopgemerkt hadden ze daar gelegen, totdat verslaggevers van de plaatselijke kranten deze grote macaronistengels hadden gefotografeerd. 's Morgens vroeg werd door de expeditionaire legermacht begonnen met 'operatie macaroni': de buizen werden via bokken over de weg gerold naar het onbebouwde land aan de overzijde. Karretjes werden aangesleept en klaargezet in de berm om daar de macaronistengels stuk voor stuk op te deponeren. Tegen de middag kwam de tractor en vrijwel precies volgens schema startte men om half twee met deze vreemde miniatuur-trein: de tractor als locomotief, dan een negental transportwagentjes en achteraan hield een heftruck het staarteinde in bedwang. Zo ging het naar het Overijssels kanaal, waar een motorboot klaar lag om de gebundelde buizen op sleeptouw te nemen.

De eerste bocht, van Bruchterweg naar Burgemeester Schuitemstraat, werd zonder veel moeite genomen, ook al kermden en kreunden de 'stengels' een beetje. Bij het spoor moest een ogenblik halt worden gemaakt om de strategie voor het passeren van de overweg te bepalen. Daarna ging het vlot voorwaarts tot aan het Overijssels kanaal. Hier aangekomen bleken de moeilijkheden van de tewaterlating groter dan men had kunnen voorzien. Het naargeestige, zeer koude weer had de lange buizen star gemaakt, zodat zij maar moeilijk de bocht wilden nemen. Een aantal

**Van Alkmaar naar Petten op negen vrachtwagens.**

**Op weg naar het kanaal via de Burgemeester Schuitemstraat en Jan Weitkampaan. 's Avonds om zeven uur waren de eerste foto's al beschikbaar, door de vriendelijke medewerking van de heer Rob de Jong, verslaggever van het 'Dagblad van het Oosten'.**

Voordien vond nog een klein incident plaats. Bij de lossing van het laatste transportwagentje kwam de heftruck eraan te pas. Deze draaide de buiseinden hoog op om ze over de rollers van het wagentje te tillen. Door de spanning die op de buizen kwam, wrong zich een buiseinde los van de vork en kwam met een smak op de grond terecht. De stalen bindflens sloeg eraf en nam enkele tientallen centimeters van het buiseinde mee. De zinker moest opnieuw worden afgezaagd, geflensd en afgesloten, voordat de complete bundel de reis naar Goor kon aanvaarden. Inmiddels hadden de persmensen het koud gekregen in de zeer gure maartse wind. Een café-tje in de onmiddellijke omgeving werd ijlings als perscentrum ingericht en met warme koffie en cognac hielden de journalisten de moed erin totdat 'operatie macaroni' voltooid was en in Hotel Ten Cate de zorgvuldig gedekte tafel alle eer kon worden aangedaan. Uit de media weten we nog dat de enige hindernis op weg naar Goor de sluis bij Almelo was. Die had een schutlengte van circa 40 meter. De buizen moesten dus, over de zachte beschoeiing heen, uit het water worden getrokken en voorbij de sluis weer in het kanaal worden gedeponeerd. In Goor zouden ze door de W.M.O. als hoofdleiding voor drinkwater op de bodem van het Twente-Rijnkanaal worden gelegd.





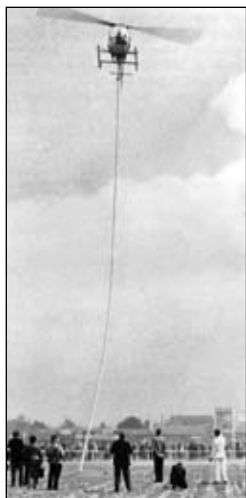
helihaven om het vreemd zoemende insect met zo'n lange staart te zien landen. Toen de mist was opgetrokken kwamen de 'wavinmannen' in witte overalls hun lange buis aandragen.

Eerst draaide men proef met een lengte van tien meter. Het kardinale punt was 'het koppelen'. De bevestiging moest zo gebeuren dat er zomin mogelijk trilling ontstond en het evenwicht bewaard bleef. Uiteindelijk besloot men een buis van 25 meter met een dikte van 125 mm te vervoeren. Nadat de buis van circa 40 kg stevig bevestigd was, steeg de helikopter met veel geraas van de sneldraaiende propellers loodrecht op, tot de buis los van de grond kwam. Doordat er meer gewicht aan de helikopter hing bleek deze juist stabiel te zijn. Volgens piloot Schuller zouden zelfs buizen met een lengte van 75 tot 100 meter geen moeilijkheden opleveren. De 'zinkers aan een stuk' was men vaak in het achterland nodig, op kilometers afstand van een spoor-, weg- of waterverbinding. Dan kon vervoer per helikopter - hoe kostbaar ook - goedkoper en doelmatiger zijn.

## Per helikopter

Nadat met succes het vervoer over land, water en via het spoor had plaatsgevonden, moest nog een laatste hindernis worden genomen: vervoer per lucht. Dit was wel een van de moeilijkste manieren van transport. Hardenberg had de wereldprimeur. Het experiment vond plaats op verzoek van Shell Londen, om te kijken of luchtvervoer naar ontoegankelijke gebieden, zoals oerwouden, mogelijk zou zijn. Deze wavinbuis zou vervoerd worden naar de nieuwe fabriek Anker Kalkzandsteen in Kloosterhaar over een afstand van circa 12 km. De helikopter was van de N.V. Aero Contractors Ypenburg, gevestigd op vliegveld Zestienhoven bij Rotterdam. Piloot was de 38-jarige directeur Eelco Schuller. Hij had in 1952 als eerste Nederlander een helikopterbrevet behaald. Zijn helikopter woog 1000 kg en kon een snelheid van 130 km per uur bereiken. In ongeveer anderhalf uur werd van Rotterdam naar Hardenberg gevlogen. Tegenover de fabriek, aan de Bruchterweg was op het braakliggende terrein naast de begraafplaats een vliegveld geïmproviseerd. Een afrastering van pvc buizen moest het grote aantal toeschouwers op afstand houden. Het experiment vond plaats in de schoolvakantie op woensdag 24 mei 1961. Het was gepland op de middag, zodat ook volwassenen tijdens 'schoft' dit spectaculaire schouwspel konden bijwonen. Onder een stralende hemel verzamelde zich een menigte mensen op de geïmproviseerde





Het opstijgen werd enige malen herhaald zodat de toeschouwers alles goed konden zien. Ook de persfotografen en camera-ploegen van - zelfs buitenlandse - televisiestations waren aanwezig. Natuurlijk wilde ook de Shell filmploeg opnames maken uit verschillende hoeken. Onder het vele publiek bevond zich de voltallige gemeenteraad.

Burgemeester De Goede moest helaas verstek laten gaan wegens verblijf in Amerika. Men had hem beloofd om alle foto's en krantenberichten voor hem te bewaren. De raad reisde in een bus de zwaaiende buis achterna. Ook veel andere nieuwsgierigen pakten de auto en togen in file naar Kloosterhaar. Bij de brug in Brucht stond een groot publiek naar de helikopter te kijken, zodat de politie het verkeer in goede banen moest leiden. Inspecteur Stermerdink en zijn mannen beleefden menig hachelijk ogenblik. Gelukkig werd er niemand onder de voet gelopen of gereden. De landing op het heideveld in Kloosterhaar verliep perfect en ook daar genoot de massaal toegestroomde menigte volop. De gemeenteraad bezocht hierna nog de fabriek waarvoor de buis bestemd was. De N.V. Anker kalkzandsteenfabriek zou enkele maanden later officieel worden geopend door de Commissaris van de Koningin. Door dit proeftransport werden perspectieven geopend. In 'De Spreekbuis' stond: inmiddels droomt onze publiciteitschef van twee helikopters, met tussen zich in een buis van een halve kilometer lengte...



### Per auto

H. Brink & Zonen uit De Krim transporteerde behalve de normale dagelijkse vrachtwagens vol pvc buizen ook weleens speciale ladingen. Zo was er in de beginjaren een transport naar Lima-Gas in Heerlen, waarbij buizen met drie verschillende diameters in elkaar werden geschoven. Men moest toen wel dekkleden gebruiken om de binnenste buizen, die niet vastgesjord konden worden, niet te verliezen. Ook het zinkertransport naar Coevorden in 1962 was spectaculair. De buis met een lengte van 55 meter werd meegenomen door een drietal vrachtauto's. De slang



kon bovenop de bestaande lading. Door het vooreind vast te zetten en de rest van de buis met losse touwstropen in bedwang te houden, had men speelruimte geschapen, omdat drie vrachtauto's nooit precies dezelfde snelheid rijden.



Op verzoek van de verkeersinspectie ging men op zaterdagmorgen 1 december op pad. Begeleid door mannen van de rijksverkeerspolitie op hun brullende motorfietsen bereikte het wavintransport behouden Coevorden. Het zou op de bodem van het afwateringskanaal zorgen voor de watervoorziening van de nieuwe betonfabriek aldaar.



den op enige afstand van elkaar opgesteld en kregen elk zo'n 17 meter buis te torsen. Er werden niet meer dan tien buizen - een laagdikte tegelijk - vervoerd om te vermijden dat in de bochten de buizen van de wagens zouden wringen. 's Avonds om tien uur begon men met het



Zo bracht Baarslag buizen van 100 meter lengte naar het Station. Ze waren bestemd voor het Delta-plan-Noord. De gedeeltelijke inpoldering van de Laureszee. Daar moest een waterverbinding worden gelegd van Vierhuizen naar een werkeiland. Het produceren van deze lange buizen was nog niet zo eenvoudig: de buis stak dwars de weg over tussen de productiehal en magazijn, schoof het magazijn binnen, verliet dit weer door een in de muur gehakt gat, schoof over een aantal bokken en stootte tenslotte zijn neus hoog in het open dak van de in aanbouw zijnde hulpstukkenhallen. Vandaar werden de buizen stuk voor stuk door de wavinmannen over de weg gedragen en op het onbebouwde land tegenover de fabriek gedeponneerd. Daarna kwamen in de avonduren de heren Baarslag, ook al oude rotten in het vervoer van pvc buizen, met een zestal vrachtwagens. Deze dichte wagens hadden op het dak een soort van eenvoudige imperiaal zonder voor of achterkant. Ze wer-

**Brink met drie volgeladen wagens en de buis van 55 meter.**

**Zicht op H.B.S. 'Jan van Arkel' aan de Burgemeester Schuitemstraat.**

**Baarslag brengt met zes wagens de buizen naar de trein. (Collectie fam. J. Woertel)**



merkwadige transport, dat dus zeven maal werd herhaald. De volgende morgen om acht uur waren alle buizen langs de spoorbaan gelegd. De volgende fase, het vervoer naar Delfzijl, op een aantal aan elkaar gekoppelde platte spoorwagens, waarvan voor- en achterschotten waren verwijderd, verliep geheel volgens plan. Vanaf Delfzijl werd het transport wat ingewikkelder, uiteindelijk werd de vracht op een vijftal rubber caissons met een motorboot versleept.

**Bronnen:**

- 'De Spreekbuis' personeelsorgaan van Wavin
- Diverse kranten
- Gemeentearchief Hardenberg

