

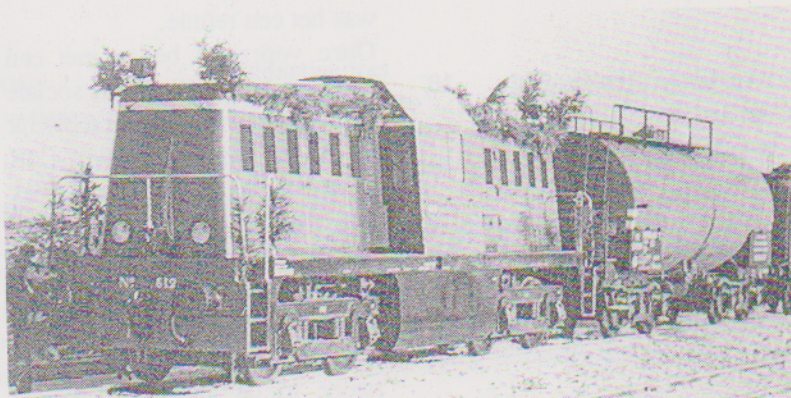
AARDOLIE

Huib D. Minderhoud

Mei 1942. Zwaar transport op de weg over de Ballast richting Steenwijksmoer. Vier boomstammen van ruim dertig meter lengte liggen vastgesjord op het voorstuk van een boerenwagen met dissel en op het achterstuk. In elke bocht van de weg moeten maatregelen genomen worden, want de lengte van het transport laat afwijken van de rechte lijn maar in beperkte mate toe. Dus komt er regelmatig een dommekracht aan te pas om de wielen een andere richting te geven, waarna de beide paarden weer verder kunnen.

Praktisch op de grens tussen de Ballast en Steenwijksmoer wordt de zware vracht in een weiland gelost. Grote hoeveelheden voorgezaagde stammen volgen. Hier in het land worden de stammen met dwarsbalken aan elkaar bevestigd, waarna ze met een lier rechtop gezet worden. Zo ontstaat een houten toren. Een boortoren van de B.P.M. (de Bataafsche Petroleum Maatschappij), zoals er ook al een gestaan heeft in De Lutte in Overijssel. Daar is geen aardolie gevonden. Misschien hebben de borende speurders hier meer geluk?

Ze zijn in het bezette Nederland achtergebleven, de B.P.M.ers. Toen de Duitsers op 10 mei 1940 binnenvielen, waren ze met verlof en konden ze niet meer terug naar Nederlands-Indië, waar de maatschappij haar olievelden exploiteerde. Dus zijn ze hier aan 't werk gegaan, Van der Hoek, Vuyk, De Waal en anderen. Zij zouden bij weigering in Duitsland tewerkgesteld worden en de keuze voor booractiviteiten in Drenthe



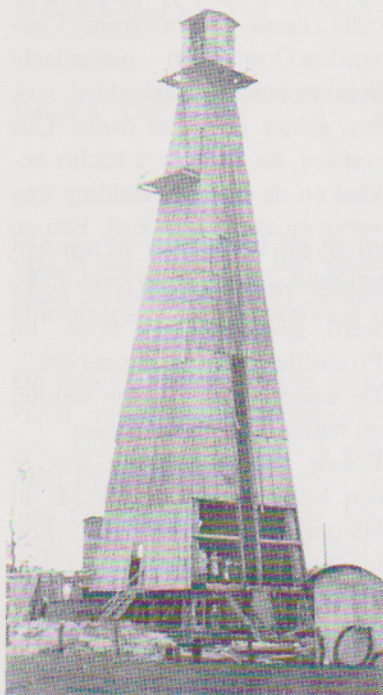
Het eerste, versierde olietransport per trein eind 1946.

lag dus voor de hand. En... ze hebben het best. Ze zijn tegen betaling in de kost in Coevorden en om twaalf uur gratis bij de boeren in de omgeving. Elk heeft hier zijn vaste eetadres en ze komen er niets te kort.

De toren wordt met planken volledig dichtgetimmerd. Op een lange sleuf na, die dient voor het binnen brengen van de buizen tijdens het boren. Door de volledige afdekking valt de toren 's avonds en 's nachts niet op, waardoor geallieerde vliegers hem niet waarnemen. Bovendien hebben de B.P.M.ers

nu geen last van regen en wind.

Op 9 juni 1942 beginnen de boringen. Een diepte van 1209 meter wordt bereikt zonder olie te vinden en dan houden de speurders het voor gezien. Op 3 oktober worden de werkzaamheden gestaakt en men breekt de toren weer af. Er is al een nieuwe locatie gevonden, waar wellicht meer succes te behalen is. Ditmaal gaat men aan het werk op de grens met Schoonebeek, nog juist op Coevorder grondgebied, in Padhuis. Met een stalen boortoren uit Duitsland begint men hier op 24 november



De houten boortoren in Coevorden, winter 1942.

de werkzaamheden en deze keer met succes. Op 883 en 900 meter diepte wordt olie aangetroffen, maar middelen om de vloeistof omhoog te halen ontbreken voornamelijk. Pas in juli 1943 is het zover. Men laat een zes meter lange buis met een voetklep in het boorgat naar beneden zakken. Langzaam vult de buis zich nu en na enkele dagen komt de eerste aardolie van "Locatie Coevorden 2" aan de oppervlakte. Enkele weken later wordt een pompinstallatie op de put gemonteerd en eind december 1943 heeft men 231 kubieke meter gewonnen. Met een tankauto wordt deze hoeveelheid naar de raffinaderij van Shell in Pernis gebracht. 't Is

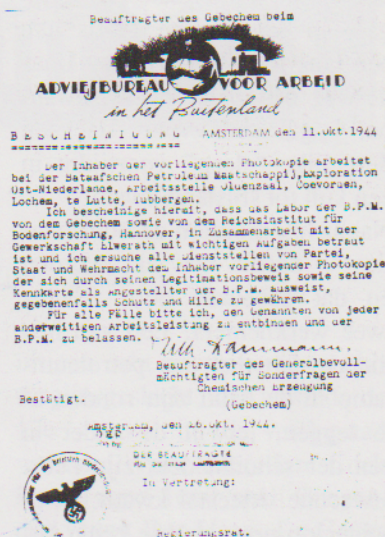
niet veel, maar 't is wel de eerste Nederlandse aardolie, omhoog gebracht in de gemeente Coevorden.

Intussen was ten noorden van het dorp Schoonebeek, zo'n honderd meter van het huidige NAM recreatiecentrum De Boo, de Locatie Coevorden 3 ingericht. Hier vond men meer olie en in april 1944 begon op deze plaats de regelmatige productie. Er werden twee opslagtanks geplaatst van elk 20 kubieke meter, maar de resultaten vielen aanvankelijk tegen. Niet alleen werd het vervoer per tankwagen steeds moeilijker, er werd ook flink gesaboteerd. De olie was immers bestemd voor de Duitse oorlogsvoering en daaraan meewerken was wel het laatste wat het personeel wilde. Regelmatig moesten dus de boorbeitels gerepareerd worden, pijpleidingen werden in de verkeerde richting gelegd en onderdelen raakten zoek. Het aanmaken van eigen materialen vergde steeds bijzonder veel tijd.

De "olliemensen" hadden het ook in Schoonebeek goed. Nog steeds allemaal in de kost in Coevorden, kregen ze van de boeren hier vaak extra levensmiddelen en niet zelden werden pakketten Schoonebeker aardappels, rogge en gerst naar hongerende familieleden gestuurd. Omdat vanaf midden 1943 Engelse jachtvliegtuigen af en toe duikvluchten uitvoerden op de boortorens, werden er schuilkelders gegraven, die bij een aanval via loopgraven te berei-

ken waren. Een van deze kelders gebruikte men als opslagplaats voor briketten (van samengeperst steenkoolgruis), die dienden om een verwarmingsketel te stoken voor het vloeibaar maken van de nogal dikke olie. De briketten vormden een begerenswaardig artikel en regelmatig werden er enkele meegenomen voor eigen verwarmingsdoeleinden. Men zorgde er dan wel voor, dat de resterende exemplaren aaneengesloten voor de kelderdeur opgesteld bleven, zodat de ruimte nog helemaal gevuld leek.

Elke dag fietsten de B.P.M.'ers op massieve banden heen en weer van en naar Coevorden. Luchtbanden waren niet meer verkrijgbaar, dus de ritten ver-



Het 'papiertje' dat het boorpersoneel uit handen van de bezetters hield.



Wachten op de Markt in Coevorden voor vervoer naar Schoonebeek (1946).

liepen nogal schokkend. Alleen chef Van de Hoek beschikte over een auto met gasgenerator, een meegevoerd aanhangwagentje met een met hout of turf gestookt apparaat, dat gas als motorbrandstof leverde. Vaak vervoerde hij zijn fietsende collega's in één moeite gratis aan een lang touw met lussen. Daar de weg niet zo best was, kwam het nogal eens voor, dat een dergelijke "sleep" voortijdig in een kuil tot stilstand kwam.

Natuurlijk moesten de boorlokaties 's nachts bewaakt worden en dat gebeurde door telkens twee werknemers. Een van hen diende dan met een petroleumlamp in de hand zijn ronden af te leggen, terwijl de ander in een der schuilkelders zijn beurt afwachtte. Meestal kwam het er echter op neer, dat de beide heren in de kelder bij het licht van de lamp gezellig een kaartje legden om de tijd wat te verdrijven. Dit gedrag brak Jan Mast en Jan Soetevent op een keer

lelijk op, toen plotseling landwachters een inval deden. De wakkere bewakers werden van sabotage beschuldigd en op hun stoelen vastgebonden, waarna de overvallers zich ontpopten als verzetslieden, die de opslagplaatsen in brand wilden steken. Een brandende dot poetskatoen werd in het mangat van een van de tanks gegooid en een enorme steekvlam schoot omhoog. Daar bleef het echter bij, want alleen het gevormde gas bovenin vatte vlam. De olie eronder was in deze vorm onbrandbaar. Niettemin meldde het illegale blad "Vrij Nederland" kort daarop, dat in Schoonebeek door het verzet drieduizend ton olie vernietigd was. En Mast en Soetevent? Zij werden naar aanleiding van de overval door de Duitse Sicherheitsdienst ondervraagd, maar ja, ze waren immers door de terroristen overmeesterd en vastgebonden!

Toen op 5 april 1945 de bevrijding kwam, was inmiddels in Schoonebeek Put Coevorden 4 gereedgekomen. Gedurende de oorlogsjaren was 2352,8 kubieke meter olie gewonnen, waaruit maar weer blijkt, dat het verzet de produktie enorm overschat had. Dat de sabotage daarentegen geweldig onderschat was, mag blijken uit het feit, dat men in slechts enkele maanden na de bevrijding in staat was een drievoudige hoeveelheid aardolie naar boven te brengen.

Alle nieuw geboorde putten werden getooid met de naam Coevorden en dat ergerde de Schoonebekers behoorlijk. De

op grote borden vermelde officiële naam "Boorterrein Coevorden-Oost" op onverdacht Schoonebeker grondgebied stak hen echter nog veel meer. Dus werden de borden 's nachts beklad en de plaatsaanduiding met verve en verf veranderd. Een en ander had tot gevolg, dat in september 1946 de verfoeide naam werd gewijzigd in "Boor- en Productieterrein Schoonebeek". De namen van de putten werden nu natuurlijk ook aangepast.

Enkele maanden eerder was er een kantoor van de B.P.M. in Schoonebeek gevestigd. Een houten loods van negen bij dertig meter aan de Hoofdstraat zou gaan dienen als voorloper van het definitieve gebouw. Nieuwe putten werden nu in snel tempo aangeboord, de produktie steeg met sprongen en in 1947 werd om het belang hiervan te onderstrepen de Nederlandse Aardolie Maatschappij, de NAM opgericht. De grote, in Nederland werkzame ondernemingen B.P.M. (dochter van de Koninklijke Shell) en Esso namen ieder voor 50% deel en zo ontstond een nationale organisatie, die voor Schoonebeek, maar ook voor Coevorden en voor heel Nederland van zeer grote betekenis zou worden.

Literatuur en afbeeldingen: Gerard J. Borghuis, Veertig jaar NAM 1987.