

51
19
4

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000305865

LE PORT DE ROTTERDAM

PAR

G. J. DE JONGH,

Ingénieur en Chef, Directeur des travaux de la Ville de Rotterdam.

AVEC PLANCHE.

7^{ÈME} EDITION.

B. No. 27 254



IMPRIMERIE ROYALE CORNS. IMMIG & ZOON.
1906.

7 51

77



III 33478

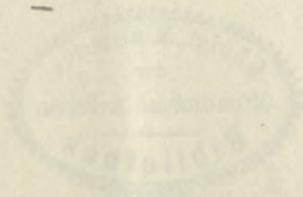


Table des Matières.

	Page.
Aperçu historique	5
Description	6
Développement des quais et bassins	6
Outillage	10
Dépôt des marchandises sur les quais, hangars	14
Frais d'établissement	17
Voies de communication et trafic	17
Voies de communication par eau avec l'intérieur du pays	17
Voies ferrées et gares... ..	18
Lignes permanentes de navigation à vapeur	19
Tarifs et règlements... ..	25
Mouvement de commerce et de navigation	26
Appendice	27
Organisation du sauvetage... ..	27
Nouvelles de mer... ..	27
Relèvement de bâtiments coulés à fond	27
Succursale à Rotterdam du Koninklijk Nederlandsch Metereologisch Instituut à Utrecht... ..	28
Dock-flottants, cales, chantiers... ..	28

LE PORT DE ROTTERDAM.

APERÇU HISTORIQUE.

Comme Amsterdam, Rotterdam n'était à l'origine qu'un village de pêcheurs et de marins, qui s'étaient établis sur les bords du Nieuwe Maas (Nouvelle Meuse). Dans la seconde moitié du 13^e siècle Rotterdam fut érigé en ville. C'est à la fin du 16^e et au commencement du 17^e siècle, que les travaux du port de Rotterdam et par conséquent son commerce et sa navigation ont eu leur plus grande extension. Rotterdam est entré dans une nouvelle période de prospérité depuis la réussite du Nieuwe Waterweg (Nouvelle Voie fluviale) à la mer, qui permet aux navires tirant 8,5 M. d'eau, de gagner en deux heures le port de Rotterdam sans alléger.

Comptant au commencement du 19^e siècle 53.212 et en 1850, 90.073 habitants, la population s'est accrue en 1900 jusqu'à 319.866 et de nos jours jusqu'à 382 159 habitants.

Le Nieuwe Maas quitte les murs de Rotterdam dans la direction de l'ouest, baigne Delfshaven, Schiedam, Vlaardingen et Maassluis, et se jetait autrefois sans ouvrages d'art dans la mer du Nord. Telle était la voie, ouverte par la nature, de la mer à Rotterdam, et il y a deux cents ans, les plus gros navires aidés par la marée, n'en suivaient pas d'autre. L'ensablement progressif de l'embouchure du fleuve obligea plus tard à rechercher d'autres moyens de communication. Brouwershaven possède une rade profonde et assez sûre. On se mit à y alléger les bâtiments, qui poursuivaient ensuite leur route, soit par mer et par le Nieuwe Maas, soit par les estuaires des îles des provinces de Zeeland et de Zuid-Holland. Mais ce procédé entraînait quantité d'inconvénients et, de 1827 à 1829, l'Etat perça un canal à travers l'île de Voorne, de Hellevoetsluis à Nieuwesluis, en amont de Brielle. Les navires, dont la longueur ne dépasse pas 70 M., la largeur 14 et le tirant d'eau 5,6 M., peuvent s'en servir en tout temps pour atteindre Rotterdam. Par cette voie le trajet est de 48 K.M. Au milieu du 19^e siècle toutefois, l'essor universel du mouvement commercial apporta de grands changements dans la construction navale et rendit à leur tour ces nouvelles ressources insuffisantes.

En 1863 une loi vint prescrire la création d'une bouche artificielle à la Meuse, par le percement, pour le compte de l'Etat, d'un canal à travers le Hoek van Holland.

DESCRIPTION.

DÉVELOPPEMENT DES QUAIS ET BASSINS.

La ville de Rotterdam a une situation magnifique, extrêmement favorable à l'exportation et à l'importation. Cette situation garantit aux grands vaisseaux une entrée sûre et une décharge rapide.

La navigation peut actuellement disposer à Rotterdam des quais, bassins et lieux de garage suivants :

1°. La rivière du Nieuwe Maas.

Sur une longueur de plus de 5 K.M. la rivière est devant la ville l'objet d'un mouvement de navigation des plus accentués. Pour le transit elle offre un mouillage excellent, où 29 grands navires de mer amarrés à des corps-morts peuvent transborder en toute sécurité. En amont de la gare de la Meuse (Maasstation) se trouve l'endroit, où mouillent les bateaux de rivière prêts à remonter la rivière.

En descendant la rivière on a sur la rive droite les quais suivants :

2°. Le Maasstationkade (quai de la gare de la Meuse), long de 500 M. Ce quai a des débarcadères en bois, où peuvent accoster les bâtiments d'un tirant d'eau de 6 M.

3°. Le Oosterkade (quai de l'Est), long de 360 M., pourvu de murs de quai, avec un mouillage de 3,5 M. à M.B. A ce quai stationnent les bateaux à vapeur, qui sont destinés au service régulier en amont sur la rivière et transportent des passagers et des marchandises.

4°. Le Boompjeskade (quai des Boompjes), long de 940 M.

5°. Le Willemskade („ Guillaume), „ „ 520 „

6°. Le Westerkade („ de l'Ouest), „ „ 350 „

Au pied de ces trois derniers murs de quai on rencontre un mouillage de 5 à 7 M. à M.B. Ils servent au stationnement des vapeurs avec service régulier en destination pour des ports européens. Tout ces quais ont été créés après 1850.

7°. Le Parkkade (quai du Parc), long de 510 M.

Sur la rive droite on trouve les bassins suivants :

8°. Le Oudehaven (Ancien port), long de 270 M. et large de 70 M.

9°. Le Kolk, long de 138 M. et large de 30—35 M.

10°. Le Steigersgracht, long de 500 M. et large de 13 M.

11°. Le Groenendaalsgracht, long de 270 M. et large de 10 M.

Ces quatre bassins sont les plus anciens de Rotterdam.

12°. Le Nieuwehaven (Bassin neuf), long de 500 M. et large de 40 M.

13°. Le Boeren- en Buizengat, long de 1460 M. et large de 20—40 M.

14°. Le Haringvliet (Bassin aux harengs), long de 400 M. et large de 65 M.

15°. Le Blaak, long de 150 M. et large de 55 M.

Avant 1870 le Blaak allait jusqu'au Oudehaven.

16°. Le Wijnhaven (Bassin du vin), long de 600 M. et large de 45 M.

17°. Le Scheepmakershaven (Bassin des chantiers), long de 790 M. et large de 45 M.

18°. Le Leuehaven, long de 870 M. et large de 65 M.

Tous ces bassins nommés sous 12—18 ont été créés de 1590 jusqu'en 1620; ils ont une profondeur de 1,8 M. à 4 M. sous basse mer.

Avant la création des quais le long du Nieuwe Maas, ces bassins servaient au mouillage tant des navires de mer que des bateaux de rivière.

La navigation de mer a entièrement abandonné ces bassins, qui ne servent plus qu'à la navigation intérieure et à celle sur le Rhin.

Les premiers 3 jours de la semaine les markt- et beurtschepen (barques marchandes, qui arrivent et partent les jours du marché et qui font des voyages à service régulier) de toutes espèces, y abondent.

Les ponts sur ces bassins sont des ponts tournants ou des ponts à bascules avec une largeur de passe de 10 à 15 M.

19°. Le Zalmhaven (Bassin du Saumon), long de 300 M. et large de 120 M.

Le côté sud de ce bassin est occupé par un chantier. Il en était de même autrefois du côté nord. En 1703 les chantiers du Scheepmakershaven furent transférés à ce bassin.

20°. Le Kleine Veerhaven, long de 60 M. et large de 18 M., avec une profondeur de 3 M. sous basse mer, débarcadères pour les chaloupes.

21°. Le Veerhaven, long de 200 M. et large de 70 M., avec une profondeur de 6 M. sous basse mer. Ce bassin a été créé vers 1854.

22°. Le Parkhaven (Bassin du Parc), long de 480 M. et large de 100 M., avec une profondeur de 7,5 à 8 M. sous basse mer; le côté est est déjà pourvu de murs de quai.

23°. Le St. Jobshaven, long de 350 M. et large de 100 M., avec une profondeur de 8,5 M. sous basse mer; ce bassin est en exécution.

24°. Le Schiehaven (Bassin de la Schie), long de 610 M. et large de 120 M., avec une profondeur de 8,5 M. sous basse mer; les côtés seront bientôt pourvus de murs de quai.

25°. Le Schiemond (Embouchure de la Schie), long de 190 M. et large de 35 M., forme l'entrée du Middenkous.

26°. Le Middenkous, long de 510 M., large de 65 M. et profond de 3 à 6 M., sert aux bâtiments provisoirement hors de service. Ce bassin fait partie d'un bras du Nieuwe Maas fermé par une digue.

27°. Le Voorhaven, long de 380 M., large de 35 M. et profond de 2,5 à 3 M.; il fait partie du canal, dit la Delfshavensche Schie, qui conduit aux grandes villes de la province de Zuid-Holland (la Hollande méridionale).

28°. Le Achterhaven, long de 280 M., large de 50 M. et profond de 5 M.

29° Le Buizenwaal, long de 100 M., large de 80 M. et profond de 1,90 M.; il est réservé aux pilotis et aux poutres.

Les trois derniers bassins sont ceux de l'ancienne commune de Delfshaven, réunie maintenant à Rotterdam.

En face de l'ancienne ville se trouve dans la rivière du Nieuwe Maas le Noordereiland (l'île nord).

Cette île est reliée à la rive droite par deux ponts fixes juxtaposés et à la rive gauche par deux ponts tournants sur le Koningshaven. Les ponts d'est sont réservés aux chemins de fer.

Le long du Noordereiland se trouve du côté du Nieuwe Maas:

30° Le Maaskade O.z. (côté est) à l'est des ponts, long de 570 M. avec une profondeur de 3 M. Il est destiné aux bateaux à vapeur, qui remontent la rivière et desservent le commerce de l'intérieur du pays.

31° Le Maaskade W.z. (côté ouest) à l'ouest des ponts, long de 820 M. avec une profondeur de 3 à 6 M., destiné principalement aux bateaux à vapeur qui, descendant la rivière, transportent des voyageurs et des marchandises à l'intérieur du pays.

Du côté du Koningshaven se trouve le long du Noordereiland:

32° Le Prins Hendrikkade O.z. (côté est) à l'est des ponts, long de 500 M. avec un mouillage de 5,5 M., destiné principalement au transport, par vapeurs de rivière, de marchandises et de passagers en destination pour l'Allemagne et la Belgique.

33° Le Prins Hendrikkade W.z. (côté ouest) à l'ouest des ponts, long de 800 M. avec un mouillage de 5,6 M., destiné aux navires de la grande navigation et à quelques grands bateaux du Rhin.

Sur la rive gauche du Nieuwe Maas se trouve:

34° Le Feijenoordkade en amont du Nassauhaven, long de 300 M., profond de 3,5 M. Il n'a pas de murs de quai, mais il est pourvu de talus en pierre et de petits embarcadères.

35° Le Nassaukade, long de 610 M., profond de 6 M., situé de long du Koningshaven et destiné aux navires de la grande navigation.

36° Le Stieltjeskade, long de 325 M., avec une profondeur de 6 à 6,5 M.

37° Le Wilhelminakade, long de 850 M., profond de 7,5 à 8,5 M. Le Nederlandsch-Amerikaansche Stoomvaart-Maatschappij (Holland America-Line) et le Rotterdamsche Lloyd ont là leurs embarcadères, bureaux et installations.

38° Le Katendrechtsche Kade, long de 360 M., profond de 7 M. Une petite partie du côté ouest n'est pas encore pourvue de murs de quai.

39°. Le St. Janskade, long de 850 M. et profond de 7 à 8 M., appartenant aux établissements de pétrole du Deutsch-Amerikanische Petroleum Gesellschaft, des Pakhuismeesteren et de l'American Petroleum Cy.

A l'est du Kortenoordsche Haven, se trouvent sur une longueur de 320 M. l'établissement du Deutsch-Russische Naphta Import Gesellschaft et celui de la Koninklijke Nederlandsche Petroleum Maatschappij; le premier pour le dépôt de pétrole, le second pour le dépôt et le raffinage de benzine. Profondeur à l'embarcadère 8,5 M.

Les bassins, que l'on trouve sur la rive gauche du Nieuwe Maas, sont:

40°. Le Nassauhaven, long de 600 M., large de 80 et 50 M., avec une profondeur pour la première partie de 5 M. et pour le reste de 3 M. sous basse mer.

41°. Le Persoonshaven, long de 570 M., large de 60 M., profond de 3,5 M. à M.B.

On a creusé ces deux bassins à l'usage d'entreprises industrielles. Ici, la Ville a fait exception au règle général, appliqué aux ports situés plus à l'ouest de ne jamais donner en vente les terrains en dedans d'une zone de 30 mètres de l'eau. Là on les donne en location pour un temps préfixe plus ou moins long, le bail expirant tant que possible en même temps. Alors ils reviennent à la complète disposition de la Ville.

Les terrains autour de ces deux bassins au contraire sont à vendre ou à louer.

42°. Le Binnenhaven, long de 1000 M., large de 80 M. et pour une petite partie, de 40 M.; le mouillage est de 7 M. et de 6,5 M. à M.B.

43°. Le Entrepôthaven, long de 200 M., large de 60 M. et profond de 7 M. à M.B.

44°. Le Spoorweghaven, long de 1100 M., large de 115 M., profond de 7 à 7,5 M. à M.B.

45°. Le Rijnhaven, profond de 7 à 8,5 M. à M.B., a une surface de 30 H.A.; la largeur à l'entrée est de 140 M., le maximum de la largeur est de 450 M. Il est destiné au transbordement des marchandises des navires dans les bateaux du Rhin. Les côtés nord et est et la plus grande partie du côté sud sont pourvus de murs de quai d'une longueur de 1805 M., le reste est pourvu de talus en pierre et de débarcadères en bois.

46°. Le 1^e Katendrechtsche Haven, long de 180 M., large de 105 M. et profond de 7,5 M. à M.B. Le port est destiné principalement au transbordement des marchandises lourdes de et sur wagon.

47°. Le 2^e Katendrechtsche Haven, long de 230 M., large de 130 M. et profond de 7,5 M. à M.B.

48°. Le Maashaven (Bassin de la Meuse), large de 320 M. et profond de 8,5 M. à M.B., a une superficie de 58 H.A.; l'entrée est large de 140 M. Le côté est de l'embouchure est pourvu d'un mur de quai de 300 M. de longueur. On y trouve le plus grand dock-flottant de la Ville.

Pour ce bassin on a tenu compte, comme pour le Rijnhaven, du transbordement sur voies et dans les hangars et entrepôts, ainsi que dans les bateaux du Rhin; ce qui a conduit à une telle surface avec une longueur de murs de quai relativement petite.

49°. Le Dokhaven, long de 320 M. et large de 150 M. avec un mouillage de 6 à 11,2 M. à M.B. Les bords sont revêtus de talus empierrés. On y trouve les 3 autres docks-flottants de la Ville.

50°. Le St. Janshaven, long de 125 M., large de 60 M. et profond de 3 M. à M.B., appartient à l'établissement de pétrole du Deutsch-Amerikanische Petroleum-Gesellschaft; il sert de débarcadère aux bateaux de rivière.

51°. Le Petroleumhaven, long de 165 M., large de 60 M., profond de 3 à 6 M. à M.B., a la même destination que le St. Janshaven et appartient pour la moitié à l'établissement de pétrole des Pakhuismeesteren.

52°. Le Kortenoordsche Haven, long de 340 M., large de 70 M. et profond de 7 à 8 M. à M.B. On y trouve les établissements de pétrole de Rieth & C^{ie} (pétrole russe) et de la Pure-Oil Company.

53°. Le Hoogenoordsche gracht, long de 1200 M., large de 25 M. avec un mouillage de 3 M. à M.B. On y trouve l'établissement du Griendtsveen Moss Litter Company Lim^d. pour le dépôt de tourbe-litière.

Recapitulation générale de la surface des bassins et de la longueur totale des quais :

	Superficie des bassins. Hectares.	Longueur des quais. Kilomètres.
Rive droite.....	53,18	18,86
Rive gauche.....	133,49	21,57
Totaux.....	186,67	40,43

Le plan d'eau du Koningshaven et celui de la rade en rivière ne sont pas compris dans cette récapitulation.

Il faut cependant y ajouter les 29 emplacements de mouillage sur corps-morts, situés dans le lit du Nieuwe Maas.

De nouveaux bassins sont projetés à la rive gauche de la Meuse.

OUTILLAGE.

A l'exception des engins, appartenant à la Compagnie du Chemin de fer Hollandais, la Ville ne dispose sur la rive droite de la Meuse que de deux grues, dont l'une est desservie à bras, l'autre à vapeur. Sur les quais du Noordereiland, la Ville n'a installé aucun engin pour l'outillage du port. Par contre, la rive gauche de la rivière est largement pourvue de grues, d'élévateurs et de cabestans.

Sur cette rive on trouve 3 systèmes d'outillage.

L'Entrepôthaven et le côté est du Binnenhaven sont outillés hydrauliquement. On a construit pour ce service dans la proximité immédiate de ces bassins un bâtiment des pompes avec accumulateur, tandis qu'un second accumulateur se trouve dans la proximité

des élévateurs de charbon. Les 2 machines à vapeur ont chacune une force de 100 chevaux; la pression, sous laquelle l'eau travaille, est portée jusqu' à 60 atmosphères.

Le côté ouest du Binnenhaven et le bassin du Spoorweghaven sont outillés avec des grues à vapeur.

A l'ouest du Spoorweghaven tous les quais et les bassins, tels que le Wilhelminakade, le Rijnhaven, le Stieltjeskade, le 1^e et le 2^e Katendrechtsche Haven, avec les hangars et les magasins adjacents sont pourvus d'outillage électrique. Une installation pour l'éclairage et la transmission de force au moyen de l'électricité, construite de la part de la Ville, fournit cette force motrice.

Dans le tableau suivant sont renseignés les divers engins, qui se trouvent le long des quais et des bassins, avec indication de leur puissance en Kilogrammes:

Outre les engins mentionnés ci-dessus la Ville dispose encore d'une grue flottante à vapeur d'une puissance de 32000 K.G. ; elle sert à transporter et à placer les blocs de béton des murs de quai.

De plus, le chantier de construction de la compagnie privée „Maatschappij voor Scheeps- en Werktuigbouw Fijenoord” possède une grue fixe à vapeur de 60000 K.G.

La Société pour le sauvetage des navires possède trois grues flottantes de 16000 K.G. ; une de ces trois grues est desservie au moyen d'un moteur à pétrole, les deux autres sont mues à bras.

La Compagnie privée „Naamlooze Vennootschap Wilton's Machinefabriek en Scheepswerf” possède une grue à vapeur avec 3 poulis d'une puissance de 5000, de 20000 et de 60000 K.G.

DÉPÔT DES MARCHANDISES SUR LES QUAIS, HANGARS. *)

Rive droite. — Jusqu'ici la Ville ne possède sur la rive droite pas d'autre établissement pour le dépôt des marchandises que l'Oost-Indisch Huis, propriété de l'Etat, mais loué à la Ville. Cet établissement, situé sur le quai des Boompjes, a une superficie de 3220 M². ; il était autrefois, comme l'indique son nom, Siège à Rotterdam de la Compagnie des Indes Orientales, qui n'existe plus aujourd'hui. Beaucoup de maisons de commerce ont, il est vrai, des magasins le long des anciens bassins, mais les marchandises restent pourtant en général sur quai à ciel ouvert. Quand le temps y oblige, on les abrite de prélaris, loués par des particuliers.

Sur cette rive, on ne trouve d'emplacements de manutention couverts qu'à la gare dite „Maasstation”.

Rive gauche. — Les hangars des Handelsinrichtingen (Etablissements de commerce de la Ville) sont situés pour la plupart le long du Binnenhaven et du Spoorweghaven, tandis que les hangars, appartenant à des maisons de commerce ou des compagnies de navigation, se trouvent presque tous au Wilhelminakade et au Rijnhaven.

Dans le tableau suivant sont indiqués les différents magasins et sheds, situés sur la rive gauche :

*) Voir le rapport „Entrepôts et Hangars dans les ports maritimes” 1^e question, 4^e section du VII^e Congrès International de Navigation. Bruxelles 1898.

Nom du quai ou du bassin.	L'édifice et le terrain appartient à :	L'édifice appar- tient à....., mais se trouve sur un terrain, loué de la Ville.	En location fixe à :	Nombre.	Superficie en M ² .		Con- struit en :	Observations.
					Maga- sins.	Sheds.		
Stieltjeskade.	la Ville.	—	*Wm. H. Müller & Co.	1	—	964	Bois	Shed 23.
"	" "	—	" " "	1	—	864	"	" 22.
"	" "	—	Ph. van Ommeren.	1	—	674	Fer.	" 20.
Entrepôthaven (côté nord)	" "	—	Entrepôt libre.	1	—	500	Bois.	" 30.
" "	" "	—	" "	5	7400	—	Briques.	Nommés "de Wereld- deelen".
" (côté sud).	" "	—	" "	2	—	8500	Bois.	Sheds 31 et 32.
Binnenhaven (côté est).	" "	—	Lohse, Gerds & Co.	2	—	1939	"	Sheds 24 et 25.
" "	—	Rott. Tramw. My.	—	1	—	1202	"	
" "	—	Rio Tinto Cy. L ^d .	—	1	—	1204	"	
" "	—	H. E. Oving Jr.	—	1	—	1555	"	
" "	—	"	—	1	—	880	Fer	
" (côté sud).	—	"	—	1	—	2412	"	
" (côté ouest).	la Ville.	—	Binneveld & Schellen.	1	—	281	Bois.	Shed 13.
" "	" "	—	C. Steinweg.	1	—	285	"	" 14.
" "	" "	W. A. Scholten.	—	1	—	300	"	" 15.
" "	" "	—	Steinmetz & Petit	1	—	1208	"	" 16.
" "	" "	—	Compagnie du Chemin de fer Hollandais	1	—	3300	Briques.	" 17.
" "	" "	—	Société pour l'Exploi- tation des Chemins de fer de l'Etat.	1	—	2644	Bois.	" 18.
" "	" "	—	Compagnie du Chemin de fer Hollandais.	1	—	550	"	" 19.
" "	" "	—	D. Burger & fils.	1	—	1235	"	" 21.
Spoorweghaven (côté est).	" "	—	En location libre.	7	—	15792	Bois, fer et briques.	Sheds 1, 2, 3 et 4, 5, 6, 7 et 8, 9 et 10.
" "	" "	—	Nederlandsche Veem.	1	—	600	Fer.	Shed 11.
" "	" "	—	C. W. H. v. Dam & Co. KarlsruherSchiffahrts- gesellschaft.	1	—	600	"	" 12.
" "	—	Dikema & Chabot	—	2	—	2528	Bois	
" (côté ouest).	Société pour l'Exploi- tation des Chemins de fer de l'Etat.	—	—	4	—	1680	"	
Wilhelminakade.	—	Rotterd. Lloyd.	—	1	—	1832	Fer et briques	
"	—	" "	—	1	—	1832		
"	—	" "	—	1	—	1010		
"	—	Ned. Am. Stoomv. Maatschappij.	—	1	—	3377	Béton armé.	
			à reporter...		7400	74868		

Nom du quai ou du bassin.	L'édifice et le terrain appartient à :	L'édifice appar- tient à....., mais se trouve sur un terrain, loué de la Ville.	En location fixe à :	Nombre.	Superficie en M ² .		Con- struit en :	Observations.
					Maga- sins.	Sheds.		
Wilhelminakade.	—	Ned.Amer.Stoomv. Maatschappij.	report.....	1	7400	74868	Fer.	
"	Société pour l'Exploita- tion de terrains et d'édifices sur le Wilhelminakade.	—	---	1	2280	3550	Briques.	Nommé New-York, L'al- timore et Chicago.
"	Blauwhoedenveem	—	---	1	4264	—	"	} Handel, Schcep- } vaart et Nijverh. } Java, Sumatra, } Borneo et Celeb. } de Ruyter, Johan } de Wit et Tromp.
"	Pakhuismeesteren.	—	---	1	3818	—	"	
"	Leijdsche Veem.	—	---	1	2020	—	"	
"	Lenders & Co.	—	---	1	621	—	"	
"	J. C. & Th. H. Leyenaar.	—	---	1	—	1350	Fer.	
Rijnhaven (côté nord).	—	} P. A. van Es & Co } Ph. v. Ommeren.	---	1	—	720	"	
"	"		Blauwhoedenveem.	---	1	—	720	"
"	"	—	---	1	—	2095	"	
"	la Ville.	—	Wm. H. Müller & Co.	2	—	3600	"	
" (côté est).	Vriesseveem.	—	---	1	—	560	"	
"	"	—	---	1	2634	—	Briques.	Nommé „de Molukken”
"	"	—	---	1	—	1930	Fer.	
"	Handelsveem.	—	---	1	1394	—	Briques.	
"	"	—	---	1	1752	—	Béton armé.	
"	Nederlandsche Veem.	—	---	1	—	1170	Fer.	
"	"	—	---	1	190	—	Briques.	
" (côté sud).	la Ville.	—	Vriesseveem.	1	—	1800	"	
"	"	—	Wambersie & Zn.	2	—	3680	Fer et briques.	
"	Leidsche Veem.	—	---	1	1140 ⁽¹⁾	—		⁽¹⁾ En projet.
"	Blauwhoedenveem.	—	---	1	1140	—	Briques.	Nommé „Santos”.
"	Pakhuismeesteren.	—	---	1	1140 ⁽¹⁾	—		⁽¹⁾ En projet.
"	H. A. Lieuwens & Fils.	—	---	1	1140 ⁽¹⁾	—		⁽¹⁾ " "
"	Holl. Amer. Cotton Oil Cy.	—	---	1	—	4000	Fer.	
" (côté sud-ouest).	la Ville.	—	En location libre.	2	—	8720	Fer et briques.	Sheds A et B.
2 ^e Katendrechtschaven (côté est).	"	—	" " "	1	—	2730	Bois.	Shed C.
			Totaux.....		32683	141493		

Sur tous les terrains autour des bassins, des bouches d'incendie sont branchées sur les tuyaux de distribution d'eau potable de la Ville, qui débitent à haute pression. Quelques instants suffisent pour faire fonctionner six petits steamers de service, appartenant à la Ville et appareillés comme pompes à vapeur.

Le service d'entreposage a été réorganisé le 1^{er} Mai 1885 sur les bases du Règlement général pour l'Entrepôt libre de Rotterdam, remplacé par arrêt royal du 10 Juin 1905 et publié par le bourgmestre et les échevins le 27 Juin 1905 (Bulletin communal n^o. 23).

L'entrepôt est administré par quatre directeurs, dont deux sont nommés par la Reine, sur présentation de la chambre de commerce et les deux autres par le conseil municipal. Ces directeurs sont nommés pour trois ans. La direction de l'entrepôt est assistée d'un administrateur (actuellement le Directeur des Handelsinrichtingen), qui est chargé de l'exploitation et fait fonction de secrétaire de la direction.

FRAIS D'ÉTABLISSEMENT.

Jusqu'à présent on a dépensé pour la Nouvelle Voie fluviale (Nieuwe Waterweg) de Rotterdam à la mer en perçant les dunes au Hoek van Holland la somme de 36.400000 florins, dont la ville avait à payer fl. 2.076913.

Non compris les frais de l'entretien, la ville de Rotterdam dépensait depuis l'an 1874 jusqu'à l'an 1905 pour les travaux de ces ports (bassins, murs de quai, outillage, etc.) la somme de fl. 39.241400, y compris fl. 4.000000 pour se rendre acquéreur de tous les ouvrages établis par l'Association commerciale de Rotterdam (Rotterdamsche Handelsvereniging), laquelle devait liquider en 1879 à cause de difficultés financières et du contre-temps, qu'on éprouvait alors par le mauvais état de la voie fluviale à la mer, ayant dépensé de 1873 à 1879 environ fl. 13.500000.

Les chemins de fer, en dedans des limites de la Ville, ont coûté à l'Etat 12.616000 florins.

A la fin de 1898 la voie de ceinture de la gare Centrale (Delftsche Poort) à la gare de la Meuse a été achevée. Les frais se sont montés à fl. 3500000 et elle est exécutée par la Société du Chemin de fer Hollandais avec un subside de fl. 1.200000 de l'Etat.

VOIES DE COMMUNICATION ET TRAFIC.

VOIES DE COMMUNICATION PAR EAU AVEC L'INTÉRIEUR DU PAYS.

Rotterdam ne doit pas toute sa prospérité à sa situation comme port de mer. Celle très avantageuse, qu'elle occupe en ce qui touche les eaux intérieures, rivières et canaux, a une influence très positive à cet égard. Sa position avancée sur un des bras du Rhin montre assez l'importance des voies commerciales, que Rotterdam com-

mande vers l'est. D'un autre côté, cette Ville forme le point central naturel de tout le mouvement par eau sur les îles des provinces de Zuid-Holland et de Zeeland et sur une partie considérable de Noord-Brabant. Elle se relie encore d'une façon non moins profitable aux villes des deux provinces de Noord- et de Zuid-Holland par l'intermédiaire des voies navigables de Rotterdam à Amsterdam, via Gouda et de Rotterdam à Delft, Leiden, etc.

Elle possède actuellement 130 lignes permanentes de navigation intérieure à vapeur et environ 360 lignes permanentes de navigation intérieure à voile.

VOIES FERRÉES ET GARES.

Rotterdam forme tête de ligne du chemin de fer ci-devant Rhénan, autrefois propriété d'une compagnie, mais en 1890 acheté par l'Etat, et exploité maintenant par la Compagnie pour l'Exploitation des Chemins de fer de l'Etat. Les rails de ce chemin de fer rattachent la ville d'une part au coeur de la Hollande (Utrecht et Amsterdam), d'autre part via Arnhem, aux deux lignes rhénanes allemandes, rive droite et rive gauche.

Rotterdam a encore une gare terminale du Staatsspoorweg formant en même temps gare de raccord sur le Hollandsche spoorweg, qui mène au Hoek van Holland, à la Haye, à Amsterdam et à tout le nord-ouest du royaume. Le Staatsspoorweg met aussi Rotterdam en communication avec la province de Zeeland et la Belgique, et vers le sud-est, par Dordrecht-Elst et Boxtel-Wesel et Venlo, avec les provinces rhénanes de la Prusse.

Les quais de la rive droite n'ont pas de voies ferrées, si ce n'est à la gare dite „Maasstation", où l'on a construit un quai de commerce le long du Nieuwe Maas. Ce quai présente une surface de 11 H.A. Sur le bord de l'eau il a de 3 à 5 voies et plus en arrière de 5 à 10.

Un chemin de fer long de 12 K.M. relie la gare dite „Maasstation" à la gare du Hollandsche Spoorweg (Delftsche Poort).

Une nouvelle gare marchande centrale est projetée par la Compagnie pour l'Exploitation des Chemins de fer de l'Etat au côté sud-est de la ville près d'Ysselmonde; les terrains pour cette gare sont déjà expropriés.

Sur la rive gauche, l'emplacement de la gare marchande du Spoorweghaven, (dite gare de Feijenoord) destinée à rattacher les lignes du Staatsspoorweg au mouvement maritime, a de 16 à 17 H.A. d'étendue et sur un développement de 1100 M. de quai, trois voies le long de l'eau et 10 à 12 en arrièreplan. La ville possède, outre une voie ferrée de 1200 M. bordant le quai devant les magasins sur le côté ouest du Spoorweghaven et trois de même longueur à l'autre côté de ces magasins, un réseau d'une longueur totale d'environ 52 K.M. Ce réseau s'étend sur la rive gauche du Nieuwe

Maas depuis les établissements de la Société de construction de navires et de machines „Fijenoord” jusqu’à l’extrême limite des terrains réservés au pétrole.

En 1899 le Staatsspoorweg-Maatschappij et la Ville ont passé un contrat, par lequel la dite société s’engage à faire figurer, comme gare spéciale, dans tous ses tarifs pour le transport des marchandises les terrains de commerce situés entre le chantier de construction de Fijenoord et la limite occidentale de l’emplacement loué à la compagnie américaine des pétroles et cela au même taux de transport que la gare de Feijenoord.

La Ville a passé un tel contrat, mais pas encore approuvé par tous les autorités, avec la société du Hollandsche Spoorweg pour le reliement de la gare centrale (Delftsche Poort) avec de nouveaux bassins, construits et projetés à la rive droite près de Delfshaven.

LIGNES PERMANENTES DE NAVIGATION À VAPEUR.

En destination pour l’Angleterre.

- 1°. Londres via Harwich. Great Eastern Railway Company, débarcadère Westerkade et Parkkade. Agents Hudig & Pieters, 24 Westerkade.
- 2°. Londres. Batavierlijn, Rotterdam, débarcadère Boompjes. Bureau 39 Boompjes. Wm. H. Müller & Co.
- 3°. Londres. General Steam Navigation Co. L^{td}, débarcadère Stieltjeskade. Agents Gebrs. Smith, 77 Boompjes, et Ph. van Ommeren, 30 Westerlaan.
- 4°. London. Rotterdam-London Steam Navigation Company, débarcadère Boompjes. Agents Ch. Cornelder & Sons, 13 Westerstraat.
- 5°. Manchester. Cork Steamship Company L^{td}, débarcadère Rijnhaven N.z. Agents Ph. van Ommeren, 30 Westerlaan, et P. A. van Es & Co, 77 Boompjes.
- 6°. Hull. Hull and Holland Steamship Service Joint Committee, débarcadère Nassaukade et Boompjes. Agents Wm. H. Müller & Co. et Seeuwen & Co., 24 Jufferstraat.
- 7°. Hull et Goole. Goole Steam Shipping, (Lancashire & Yorkshire Railway) débarcadère Westerkade. Agents Hudig & Pieters, 7 Rivierstraat.
- 8°. Grimsby. Great Central Railway Company, débarcadère Willemskade. Agents Ruijs & Co., 8 Veerkade.
- 9°. Newcastle-on-Tyne. Tyne-Tees Steam Shipping-Company L^{td}, Newcastle-on-Tyne, débarcadère Boompjes. Agents D. Burger & Zoon, 5 Westerstraat.
- 10°. Glasgow via Grangemouth. James Rankine & Son, Glasgow, débarcadère Willemskade. Agents D. Burger & Zoon, 5 Westerstraat.
- 11°. Leith-Edinburg-Glasgow. W. S. & J. M. Burger, Rotterdam, débarcadère Willemskade. Agents Boutmy & Co., 111 Leuvehaven.

- 12°. Middlesborough. Wm. H. Müller & Co., débarcadère Rijnhaven N.z. Agents Wm. H. Müller & Co., 4 Willemsplein.
- 13°. Southampton. Cork Steamship C^y. L^{td}, Cork, débarcadère Rijnhaven N.z. Agents P. A. van Es & Co., 77 Boompjes et Phs. van Ommeren, 30 Westerlaan.
- 14°. Liverpool. Cork Steamship C^y. L^{td}, Cork, débarcadère Rijnhaven N.z. Agents P. A. van Es & Co., 77 Boompjes et Phs. van Ommeren, 30 Westerlaan.
- 15°. Belfast-Dublin. Palgrave, Murphy & Co., Dublin, débarcadère Willemskade. Agents Hudig & Veder, 9 Willemsplein.
- 16°. Aberdeen. Wm. H. Müller & Co., Rotterdam, débarcadère Rijnhaven N.z. Agents Wm. H. Müller & Co., 4 Willemsplein.
- 17°. Cork. Cork Steamship C^y. L^{td} Cork, débarcadère Rijnhaven N.z. Agents P. A. van Es & Co., 77 Boompjes et Phs. van Ommeren, 30 Westerlaan.
- 18°. Cardiff. Radcliffe Line, débarcadère Binnenhaven W.z. Agents Ch. Cornelder & Sons, 13 Westerstraat.
- 19°. Cardiff. Johnstone Line, débarcadère Rijnhaven N.z. Agents Ruys & Co., 8 Veerkade.
- 20°. Cardiff. Cardiff Railway Cy., débarcadère Rijnhaven N.z. Agents P. A. van Es & Co., 77 Boompjes.
- 21°. Dundee. James Rankine & Son, Glasgow, débarcadère Westerkade. Agents D. Burger & Zoon, 5 Westerstraat et Boutmy & Co., 111 Leuehaven.
- 22°. Bristol, Cardiff, Gloucester, Plymouth, Swansea. Bristol Steam Navigation Company Limited, débarcadère Rijnhaven N.z. Agents Wm. H. Müller & Co., 4 Willemsplein.
- 23°. King's Lynn. Agent Jos. de Poorter, 19 Westerstraat.

En destination pour la Suède, la Norvège et le Danemarc.

- 24°. Gothenburg-Fornijade. Angf. Aktie bolaget „Gota” Gothenburg, débarcadère Binnenhaven. Agents Kuijper, van Dam & Smeer, 13 Willemsplein.
- 25°. Bergen via Stavanger. Stoomvaart-Maatschappij „Noorwegen,” Rotterdam, débarcadères Westerkade et Binnenhaven. Agents D. Burger & Zoon, 5 Westerstraat.
- 26°. Christiania. Olaf Rustad, Christiania, débarcadère Binnenhaven. Agents D. Burger & Zoon, 5 Westerstraat.
- 27°. Copenhagen. Dampfschiffahrtsgesellschaft „Neptun”. Agents Wambersie & Zoon, 9 Prins Hendrikkade.
- 28°. Aarhus. Dampfschiffahrtsgesellschaft „Neptun”. Agents Wambersie & Zoon, 9 Prins Hendrikkade.
- 29°. Drontheim, Aalesund, Christiansund. Stoomvaart-Maatschappij „Noorwegen,” Rotterdam, débarcadère Binnenhaven. Agents D. Burger & Zoon, 5 Westerstraat.
- 30°. Christiansand. Olaf Rustad, Christiania, débarcadère Binnenhaven. Agents D. Burger & Zoon, 5 Westerstraat.

- 31°. Copenhagen et les ports de la Mer Baltique. Det Forenede Dampskibs Selskab. Agents Ruijs & Co., 8 Veerkade.
- 32°. Stokholm, via Malmö, Helsingborg. Nya Rederiaktiebolaget „Svea”, Stockholm, et Stockholms Angfartygs Rederiaktiebolag, Stockholm, débarcadère Binnenhaven. Agents D. Burger & Zoon, 5 Westerstraat.
- 33°. Helsingfors, Abo, Hångö, Kotka, Wiborg. Finska Angfartygs Aktiebolaget, Helsingfors, débarcadère Binnenhaven. Agents D. Burger & Zoon, 5 Westerstraat.

En destination pour l' Allemagne.

- 34°. Königsberg. Neue Dampfer Compagnie. Agents Wambersie & Zoon, 9 Prins Hendrikkade.
- 35°. Neufahrwasser-Dantzic. F. G. Reinhold, Dantzic, débarcadère Binnenhaven W.z. Agents Joh. Otten & Zoon, 2 Willemskade.
- 36°. Hambourg. P. A. van Es & Co., Rotterdam, débarcadère Boompjes. Agents P. A. van Es & Co., 77 Boompjes.
- 37°. Brème, Kiel, Lübeck, Rostock, Stettin, Dantzic, Königsberg. Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Neptun”, Brème. Agents Wambersie & Zoon, 9 Prins Hendrikkade.
- 38°. Stettin. R. C. Gribel, Stettin. Agents Wambersie & Zoon, 9 Prins Hendrikkade.
- 39°. Hambourg. Wm. H. Müller & Co., Rotterdam, débarcadère Nassaukade. Agents Wm. H. Müller & Co., 4 Willemsplein.
- 40°. Rhin, Rotterdam, Hambourg. Hamburg-Amerika avec allèges de mer et bateaux à vapeur. Agents Wambersie & Zoon, 9 Prins Hendrikkade.
- 41°. Hambourg Kirsten Linie, débarcadère Spoorweghaven O.z. Agents Wambersie & Zoon, 9 Prins Hendrikkade.

En destination pour la Russie.

- 42°. St. Petersbourg. Kon. Ned. Stoombootmaatschappij. Agents Boutmy & Co., 111 Leuehaven.
- 43°. Riga. Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Neptun”. Agents Wambersie & Zoon, 9 Prins Hendrikkade.
- 44°. Reval, St. Petersbourg. Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Argo”. Agents Wambersie & Zoon, 9 Prins Hendrikkade.
- 45°. Kotka, Wiborg. Dampfschiffs Rhederei H. M. Gehrrens. Agents Ruijs & Co., 8 Veerkade.

En destination pour la France, la Belgique et l'Italie.

- 46°. Dunkerque. Compagnie Franco-Neerlandaise, Dunkerque, débarcadère Boompjes. Agents D. Burger & Zoon, 5 Westerstraat.
- 47°. Le Havre. N. V. Havre Stoombootmaatschappij, Rotterdam, débarcadère Spoorweghaven O.z. Agents Kuijper, van Dam & Smeer, 13 Willemsplein.

- 48°. Bordeaux. Smith & Co., Rotterdam, débarcadère Willemskade. Agents Smith & Co., 3 Willemskade.
- 49°. Marseille, Gênes, Livourne. Rotterdamsche Lloyd, débarcadère Wilhelminakade. Agents Ruijs & Co., 8 Veerkade.
- 50°. Marseille, Gênes, Livourne. Gellatly, Hanhy, Sewell & Co., London, débarcadère Spoorweghaven O.z. Agent P. Fauchey, 114 Boompjes.
- 51°. Gênes, Livourne, Naples, Catania, Messina, Palerme. Koninklijke Nederlandsche Stoomboot-Maatschappij. Agents Joh. Ooms Ezn. & Co., 13 Wolfshoek.
- 52°. Anvers, Bruxelles et Gand. Agents H. Braakman & Co., 3 Maaskade O.z.
- 53°. Liège. Soc. anon. Veuve Chainaye Discry, débarcadère Wijnhaven. Agents Wm. H. Müller & Co., 6 Pelikaanstraat.
- 54°. Rouen, Paris. Worms & Co., le Hâvre, débarcadère Binnenhaven W.z. Agents Joh. Otten & Zoon, 2 Willemskade.
- 55°. Fiume, Triëst, Venetië, Bari, Ancona. Royal Hung. Sea Navigation Co. Adria L^{td} Agents Hudig & Veder, 9 Willemsplein.

En destination pour le Portugal.

- 56°. Lisbonne, Oporto. Oldenburg-Portugiesische Dampfschiffs-Rhederei. Agents Wambersie & Zoon, 9 Prins Hendrikkade.
- 57°. Lisbonne, Oporto. Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Neptun”. Agents Wambersie & Zoon, 9 Prins Hendrikkade.
- 58°. Lisbonne. Koninklijke Nederlandsche Stoomboot-Maatschappij. Agents Joh. Ooms Ezn. & Co., 13 Wolfshoek.

En destination pour la Méditerranée et la Mer Noire.

- 59°. Différents ports. A. C. de Freytas & Co., débarcadère Spoorweghaven O.z. Agents Kuyper, van Dam & Smeer, 13 Willemsplein.
- 60°. Différents ports. Deutsche Levant-Linie, débarcadère Spoorweghaven O.z. Agents P. A. van Es & Co., 77 Boompjes.

En destination pour l'Espagne.

- 61°. Gibraltar. Oldenburg-Portugiesische Dampfschiffs-Rhederei, Oldenburg. Agents Wambersie & Zoon, 9 Prins Hendrikkade.
- 62°. Huelva, Sevilla, Cadix. Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Neptun”, Bremen. Agents Wambersie & Zoon, 9 Prins Hendrikkade.
- 63°. Bilbao. Friedrich Krupp, débarcadère le plus souvent en rade. Agent Krupp-sche Expédition, 34 Leuvehaven.
- 64°. Bilbao-Passages. Wm. H. Müller & Co., Rotterdam, débarcadère Næssaukade. Agents Wm. H. Müller & Co., 4 Willemsplein.

- 65°. Cadix, Gibraltar. Koninklijke Nederlandsche Stoomboot-Maatschappij. Agents Joh. Ooms Ezn. & Co., 13 Wolfshoek.
- 66°. Santander. Modesto Pineiro & Co., débarcadère Nassaukade. Agents Wm. H. Müller & Co., 4 Willemsplein.

En destination pour la Romanie.

- 67°. Constantinople, Constantza, Sulina, Galatz et Braila. Serviciului Maritim Roman. Agents Wm. H. Müller & Co., 4 Willemsplein.

En destination pour l'Afrique.

- 68°. Le Maroc. Oldenburg-Portugiesische Dampfschiffs-Rhederei, Oldenburg. Agents Wambersie & Zoon, 9 Prins Hendrikkade.
- 69°. L'Égypte. Bremer Dampflinie „Atlas”, Brème. Agents Wambersie & Zoon, 9 Prins Hendrikkade.
- 70°. East-London, Kaapstad, Algoa-Bay. Deutsch-Australische Dampfschiffsgesellschaft, Hambourg. Agents Wambersie & Zoon, 9 Prins Hendrikkade.
- 71°. Cap de Bonne-Espérance et Natal. Union Castle Mail Steamship Co., London. Agents Kuijper, van Dam & Smeer, 13 Willemsplein et Ch. Cornelder & Sons, 13 Westerstraat.
- 72°. L'Afrique orientale et méridionale de Hambourg via Rotterdam. Deutsche Ost-Afrika Linie, débarcadère Rijnhaven. Agents F. A. Voigt & Co., 16 Boompjes.
- 73°. L'Afrique occidentale. African Steamship Co. et British & African Steam Navigation Co. Agents P. A. van Es & Co., 77 Boompjes.
- 74°. Congo et la côte de Guinée, Compagnie Belge Maritime du Congo. Agents P. A. Es & Co., 77 Boompjes.
- 75°. Côte occidentale de l'Afrique. Woerman-Linie. Agents Ruijs & Co., 8 Veerkade.
- 76°. Tanger. Koninklijke Nederlandsche Stoomboot-Maatschappij. Agents Joh. Ooms Ezn. & Co., 13 Wolfshoek.
- 77°. Kaapstad, l'ort Elisabeth, East-London, Natal, Delagoabay. Ligne Bucknall, débarcadère Stieltjeskade. Agent Phs. van Ommeren, 30 Westerlaan.
- 78°. Alexandrië, Beyrouth. Koninklijke Nederlandsche Stoomboot-Maatschappij. Agents Hudig & Veder, 9 Willemsplein.

En destination pour Java et Sumatra.

- 79°. Java et Sumatra. Rotterdamsche Lloyd, débarcadère Wilhelminakade. Agents Ruijs & Co., 8 Veerkade.
- 80°. Batavia, Samarang, Soerabaja et Tjilatjap. Deutsch-Australische Dampfschiffsgesellschaft, débarcadère Rijnhaven N.z. Agent Phs. van Ommeren, 30 Westerlaan.

En destination pour l'Amérique.

- 81°. New-York. Nederlandsch-Amerikaansche Stoomvaart-Maatschappij (Holland-America Line), débarcadère Wilhelminakade. Bureaux Koninginnenhoofd. Agents Wambersie & Zoon, 9 Prins Hendrikkade.
- 82°. Baltimore, Boston. Furness-Line. Agent-chargeurs Hudig & Veder, 9 Willemskade.
- 83°. Philadelphia. Cosmopolitan Line. Agents Hudig & Pieters, 24 Westerkade.
- 84°. La Plate, Santos, Rio, Bahia et Lisbonne. Hamburg-Süd-Amerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft et Hamburg-Amerika „Süd-Amerikanische Dienst”, débarcadère Rijnhaven. Agents Wambersie & Zoon, 9 Prins Hendrikkade.
- 85°. Boston. Holland-Boston Line, débarcadère Rijnhaven N.z. Agents Wm. H. Müller & Co, 4 Willemsplein.
- 86°. Cuba, Santos. Norddeutscher Lloyd, débarcadère Wijnhaven. Agents Wm. H. Müller & Co., 4 Willemsplein.
- 87°. Quebec, Montreal. Canadian Forwarding and Export Co Lim^d. Pacific Railway and Atlantic Steamship Lines. Agents Joh. Otten & Zoon, 2 Willemskade.
- 88°. Newport News. Holland-Amerika Line. Bureaux Koninginnenhoofd. Agents Wambersie & Zoon, 9 Prins Hendrikkade.
- 89°. Savannah, Fernandina. Burg-Line. Agents Hudig & Veder, 9 Willemskade.
- 90°. Montevideo, Buenos-Aires, Rosario. Ligne Hansa. Agent Phs. van Ommeren, 30 Westerlaan.
- 91°. Montevideo, Buenos-Airès, Rio de Janeiro, Santos. Norddeutscher Lloyd, débarcadère Rijnhaven N.z. Agents Wm. H. Müller & Co., 4 Willemsplein.
- 92°. Punta-Arenas, Corral, Coronel, Talcahuano, Valparaiso, Taltal, Coquimbo, Iquique, Arica, Mollendo-Callao, Roland Linie Actien-Gesellschaft, débarcadère Rijnhaven N.z. Agents Wm. Müller & Co., 4 Willemsplein.
- 93°. New-Orleans. Furness & Point Line. Agents Furness and Nephews Ltd., 9, Prins Hendrikkade.

En destination pour l'Asie, la Chine et le Japon.

- 94°. La Syrie. Bremer Dampferlinie „Atlas,” Brème. Agents Wambersie & Zoon, 9 Prins Hendrikkade.
- 95°. Singapore, Hongkong, Kobe et Yokohama. Nippon Yusen Kaisha. Agent Phs. van Ommeren, 30 Westerlaan.
- 96°. Port-Said, Aden, Suez, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai, Nangasaki, Kobe, Yokohama. Norddeutscher Lloyd, débarcadère Rijnhaven N.z. Agents Wm. H. Muller & Co., 4 Willemsplein.
- 97°. L'Asie orientale. Norddeutscher Lloyd et Hamburg-Amerika Fracht-dampferdienst. Agents Wambersie & Zoon, 9 Prins Hendrikkade.

98°. Bombay, Karachi, Madras, Calcutta, Colombo, Ligne Hansa. Agent Phs. van Ommeren, 30 Westerlaan.

En destination pour l' Australie.

99°. Freemantle, Adelaïde, Melbourne, Sydney, Brisbane. Norddeutscher Lloyd, débarcadère Rijnhaven N.z. Agents Wm. H. Müller & Co., 4 Willemsplein.

100°. Freemantle, Port-Adelaïde, Melbourne, Sydney, Brisbane. Deutsch-Australische Dampfschiffs-Gesellschaft, Hambourg. Agents Wambersie & Zoon, 9 Prins Hendrikkade.

TARIFS ET REGLEMENTS.

Il existe à Rotterdam une redevance perçue au profit de la ville, sous la dénomination de droit de port sur les bâtiments de mer (bulletin communal n°. 29 de 1900) et une autre sous la dénomination de droit de port sur les bâtiments de la navigation fluviale et des canaux (bulletin communal n°. 28 de 1900).

Seuls les bâtiments, amarrés aux mouillages libres, désignés par ordonnance royale de 29 Octobre 1899 et indiqués sur la planche par une hachure, sont exempts de cet impôt.

Le droit dû pour l'usage des grues de la ville sur la rive droite de la Meuse, est réglé par arrêté municipal du 30 mars 1899 (bulletin communal no. 14).

Tout ce qui concerne la location des hangars et des emplacements divers et la location des grues et du matériel de manutention à l'Etablissement de Commerce, sur la rive gauche du Nieuwe Maas, ressortit au directeur de l'établissement et est réglé par arrêté municipal inséré au bulletin communal de 1904 n°. 15, qui régleme en même temps la surveillance.

Un arrêté municipal de 1906 (bulletin communaal n°. 3) établit à Rotterdam une redevance sous le nom de droit de quai pour la jouissance de tout emplacement spécial attribué aux navires, le long des quais de la ville à titre d'emplacement permanent d'amarrage.

L'emploi des docks-flottants en fer de la ville est réglementé par arrêté municipal du 10 Novembre 1892 (bulletin n°. 16), du 15 Février 1900 (bulletin n°. 15) et du 2 Juillet 1903 (bulletin n°. 36).

Le pilotage à l'intérieur du port de Rotterdam est réglementé par arrêté municipal du 22 mai 1890 (bulletins cummunaux nos. 9 et 10). Il est facultatif et se fait par des pilotes de la ville, sous les ordres d'un commissaire, nommé par le collège échevinal.

Le service de pilotage maritime et fluvial est fait exclusivement par l'Etat, dont les côtes croisent en mer au devant des entrées.

L'Etat éclaire et balise à ses frais et sans aucune rétribution les côtes et les eaux du royaume

MOUVEMENT DE COMMERCE ET DE NAVIGATION.

Le tableau suivant peut donner une idée de l'importance de la navigation et du trafic de Rotterdam.

Années.	Entrées par mer à Rotterdam.		Mouvement de navigation par les eaux intérieures du royaume et du mouvement d'intercourse avec l'étranger par voie fluviale.	
	Nombre de navires.	Jauge nette en tonneaux.	Nombre de navires.	Jauge en mètres cubes.
1850	1.940	346.180	—	—
1855	2.247	452.295	—	—
1860	2.449	592.978	—	—
1865	2.459	751.036	—	—
1870	2.973	1.026.348	—	—
1875	3.390	1.411.828	—	—
1880	3.456	1.681.650	63.542	4.008.188
1881	3.673	1.742.414	65.832	4.267.189
1882	3.859	2.003.707	68.121	4.600.746
1883	3.634	1.940.026	70.127	4.754.723
1884	3.768	2.142.617	70.366	4.966.642
1885	3.724	2.120.347	73.615	5.110.516
1886	3.763	2.202.750	75.834	5.274.097
1887	4.153	2.488.284	90.363	6.132.665
1888	4.528	2.721.470	91.643	6.398.417
1889	4.547	2.790.077	92.872	6.777.025
1890	4.535	2.918.425	89.969	6.916.442
1891	4.467	3.008.799	93.953	7.486.350
1892	4.423	3.120.698	95.347	7.836.249
1893	4.631	3.566.170	96.421	8.363.358
1894	5.109	4.143.403	98.167	9.287.136
1895	5.199	4.177.478	98.650	9.955.615
1896	5.904	4.951.560	103.848	11.604.312
1897	6.212	5.409.417	106.324	12.742.245
1898	6.373	5.751.393	111.111	13.626.950
1899	6.890	6.323.072	110.855	14.621.011
1900	7.268	6.326.901 ⁽¹⁾	115.845	15.044.049
1901	6.881	6.382.934 ⁽¹⁾	113.739	15.168.424
1902	6.755	6.546.473 ⁽¹⁾	116.016	15.713.635
1903	7.499	7.626.263 ⁽¹⁾	123.669	17.849.711
1904	7.692	7.657.707 ⁽¹⁾	126.877	19.093.403
1905	8.302	8.374.683 ⁽¹⁾	132.230	20.801.979

(1) Avant l'ordonnance royale du 19 Septembre 1899 on calculait le jauge nette en tonneaux des navires anglais, grecs et italiens suivant leur certificat de jauge anglais, augmenté de 6.3 %; on agissait de même quant aux navires néerlandais. Par suite de cette ordonnance royale cette augmentation de 6.3 % n'est actuellement plus mise en compte.

Afin de pouvoir comparer les entrées par mer à Rotterdam des années 1900—1905 à celles des années précédentes, il faudrait par conséquent augmenter de 6.3 % la jauge nette en tonneaux des navires anglais, grecs, italiens et néerlandais, entrés en 1900—1905.

Le trafic total (importation et exportation) de la navigation Rhénane, qui a passé les frontières allemandes-neerlandaises, se montait en 1904 en tonnes de 1000 Kilogrammes:

avec les Pays-Bas	13.669.339
avec la Belgique	4.104.306
avec la mer	326.036

Total 18.099.681

La Ville de Rotterdam participait pour ce trafic général en 1904 pour 10.684 261 tonnes. Ce dernier chiffre n'allait en 1893 qu' à 3.290.048 tonnes.

La quantité totale des marchandises, entrées à Rotterdam, se montait en tonnes de 1000 Kilogrammes:

1894	5.686.320
1904	12.291.460

Selon les données statistiques des dernières années on peut adopter, que le transport par chemin de fer à Rotterdam doit être évalué à environ 10 % du mouvement de navigation.

La circulation dans les bassins de Rotterdam est la plus animée les deux premiers jours de la semaine. On compte ordinairement les bâtiments, qui stationnent alors dans les bassins au nombre de 120 à 130 navires de mer, et de 1500 à 1600 bateaux de rivière.

A P P E N D I C E.

ORGANISATION DU SAUVETAGE.

En 1824 une association, sous le nom de Zuid-Hollandsche Reddingmaatschappij, pour le sauvetage des naufragés est instituée à Rotterdam.

NOUVELLES DE MER.

Les nouvelles de mer sont signalées de Brouwershaven et de Hellevoetsluis par les bateaux du pilotage et aux frais de la Ville. Elle a de plus traité avec M. DIRKZWAGER de Maassluis pour l'annonce téléphonique de l'entrée des navires dans le Waterweg, directement du Hoek van Holland au bureau du capitaine de port. De nuit et de jour, leur arrivée en rade peut ainsi être surveillée par le pilote, qui doit les conduire à destination.

RELEVEMENT DE BÂTIMENTS COULÉS À FOND.

Depuis le commencement de 1887, existe à Rotterdam une compagnie dite „Bergingmaatschappij” pour le relèvement des bâtiments de rivière coulés à fond. Dans le matériel,

dont dispose la compagnie, se rencontrent: trois grands engins en fer avec grues de 16 tonnes, des treuils à vapeur, deux batiments de relèvement chacun avec une puissance de levage de 200 tonnes, un appareil spécial pour permettre aux plongeurs d'atteindre à de grandes profondeurs, des ancres, des chaînes, des câbles d'acier, quatre exhausteurs locomobiles à vapeur, avec pompes centrifuges débitant 5 M³. et deux autres du même genre débitant 14 M³. par minute, un appareil d'éclairage électrique, etc.

Elle est en intime relation avec la compagnie Nordische Bergungsverein, érigée à Hambourg en 1886, au capital de 1.500.000 marks, qui étend ses opérations aux bâtiments de mer et s'est déjà fait connaître d'une façon avantageuse.

SUCCURSALE À ROTTERDAM DU KONINKLIJK NEDERLANDSCH METEOROLOGISCH
INSTITUUT À UTRECHT.

La succursale à Rotterdam du Koninklijk Nederlandsch Meteorologisch Instituut se propose de vulgariser les découvertes faites sur le terrain de la météorologie et de la navigation scientifique, de relier plus intimement la navigation pratique et la navigation scientifique. C'est à cet effet qu'elle se charge:

- 1°. de donner des éclaircissements sur le terrain de la science pratique aux capitaines, aux pilotes et à tous ceux, qui sont intéressés à la navigation;
- 2°. de vérifier les instruments, de rectifier les cartes marines dont se sert la navigation et de fixer, en la neutralisant, l'influence à laquelle les boussoles sont soumises;
- 3°. de recueillir et d'étudier les dépêches télégraphiques, concernant l'état de l'atmosphère, envoyées tous les jours tant de l'intérieur que de l'étranger;
- 4°. de desservir l'appareil, qui signale l'heure à Rotterdam.

DOCKS-FLOTTANTS, CALES, CHANTIERS.

Pour le radoub et la construction des bâtiments, il y a à Rotterdam divers établissements, qui répondent à tous les besoins. Tels sont:

- 1°. La Ville possède et exploite les 4 docks-flottants en fer suivants:

Nom du dock-flottant.	Longueur. en M.	Largeur en M.	Puissance de levage en tonnes.		Outillage.
			par M ¹ .	totale.	
N°. I.	48.—	27.4	44	2000	à vapeur.
„ II.	90.—	27.4	44	4000	„
„ III.	110.—	27.4	55	6000	„
„ IV.	169.5	36.—	93	15600	électrique.

Des navires jusqu'à un tirant d'eau de 8.5 M. peuvent s'y radouer.

- 2°. Rotterdamsche Droogdok-Maatschappij, Boven-Heijplaat; construction et réparation de navires et de bateaux de rivière, machines, chaudières, etc.; deux docks-flottants, longs de 131,5 et de 91,5 M. et d'une puissance de levage de 7500 et de 3000 tonnes.
- 3°. Maatschappij voor Scheeps- en Werktuigbouw „Fijenoord" à Feijenoord; construction des plus grands navires de guerre et de commerce, torpilleurs, bateaux de rivière, machines, chaudières, grue d'une puissance de 60.000 K.G., fonderie, etc.
- 4°. Bonn & Mees, côté ouest de l'entrée du Maashaven, construction et radoub des plus grands navires et de bateaux de rivière. Matériaux de la société dite: „Maatschappij Drijvende Bokken;" trois grues flottantes de 16000 K.G. chacune.
- 5°. Naamlooze Vennootschap Werf voorheen Rijkee & Co., Doklaan 2—6, construction et radoub des plus grands navires et de bateaux de rivière.
- 6°. Naamlooze Vennootschap Wilton's Machinefabriek & Scheepswerf, West-Kousdijk, construction de matériel de dragage de chaque type, remorqueurs de toutes dimensions, navires et bateaux de rivière et de pêche, réparations les plus grandes des navires, cale longitudinale pour des navires de 3000 tonnes de poids et cale transversale, longues de 100 M.; machines et chaudières, pièces de forge jusqu' un poids de 15 tonnes.
- 7°. Machinefabriek „Delfshaven", Voorhaven 205, construction et radoub de navires et bateaux de rivière, dragueurs et matériel d'entrepreneurs, cale transversale, machines à vapeur avec chaudières.
- 8°. Naamlooze Vennootschap „Machinefabriek Katendrecht", Maashaven, construction et radoub de bateaux de rivière, chaudières, machines.
- 9°. Löhns & Co., Waaldijk, machines pour bateaux et chaudières.
- 10°. Gebr. Kortlandt, Houtlaan, construction et radoub de navires et de bateaux de rivière, cales longitudinales.
- 11°. H. de Hoog Jr., Waaldijk 52, radoub de navires et de bateaux de rivière.
- 12°. Burgerhout & Zoon, Zalmkade 12, cale transversale, radoub et construction de machines à vapeur, chaudières, navires à vapeur, remorqueurs, forge.
- 13°. Naamlooze Vennootschap Machinefabriek en Scheepswerf van P. Smit Jr., Varken-oordschedijk 76, radoub et construction de navires à vapeur, machines et chaudières, remorqueurs, forge et fonderie, dock-flottant pour remorqueurs.

Sur la rivière, à environ une lieue en amont de Rotterdam, se trouvent encore les chantiers suivants:

Capelle aan den IJsel.

- 14°. A. Kalkman & Zoon, bateaux de rivière.
- 15°. A. Vuijk, navires et bateaux de rivière, 2 chantiers.

Krimpen aan den IJsel.

- 16°. C. van der Giessen & Zonen, bateaux de rivière, 2 cales transversales, longues de 113 M. et de 70 M.
- 17°. A. J. Otto & Zonen, bateaux de rivière, cale transversale, longue de 93 M.
- 18°. A. van der Giesen, bateaux de rivière.
- 19°. Firma J. van Duijvendijk, bateaux de rivière.
- 20°. C. Vermeulen, idem
- 21°. Wed. J. Buijs, idem
- 22°. C. van der Giessen Jr., machines pour bateaux de rivière.

Bolnes, commune de Ridderkerk.

- 23°. J. H. van Cappellen, machines à vapeur pour bateaux de rivière, locomobiles, fonderie.
- 24°. Gebr. Pot, bateaux de rivière.
- 25°. Boele & Pot, bateaux de rivière, cale transversale.
- 26°. Firma Gravestein & Overweel, fonderie et machines.
- 27°. Gebr. de Jongh, fonderie pour navires et bateaux.

Slikkerveer, commune de Ridderkerk.

- 28°. Joh. Smit, fabrique de rivets.
- 29°. Firma M. van der Kuijl, bateaux de rivière.
- 30°. Wed. Corn. Boele & Zoon, idem.
- 31°. P. Boele PZn. en Zoon, idem.
- 32°. Gebr. Bothof, barques.
- 33°. Electrotechnische Industrie, ci-devant W. Smit et Co., matériel électrique.
- 34°. W. Schram, bateaux de rivière.

Ridderkerk.

- 35°. Gebr. Lodder, machines.
- 36°. Bakker et Co., fonderie et machines.

Krimpen aan de Lek.

- 37°. J. & K. Smit, navires et bateaux de rivière, 2 cales transversales.

Kinderdijk.

- 38°. Machinefabriek Kinderdijk, machines à vapeur pour la marine, chaudières, forge, fonderie.

- 39°. L. Smit & Zoon, navires et bateaux de rivière, cale longitudinale et transversale de 80 M.
40°. J. & K. Smit, idem idem.
41°. F. Kloos & Zonen, construction de ponts, de bateaux de rivière et de docks-flottants.
42°. Gebrs. Jonker, bateaux de rivière.

Alblasserdam.

- 43°. Scheepswerf ci-devant Jan Smit Cz., navires et bateaux de rivière.
44°. Alblasserdamsche Machinefabriek, machines à vapeur pour la marine, chaudières, etc.
45°. Scheepswerf de Noord J. U. Smit, bateaux de rivière.
46°. C. von Lindern, filerie de cordages (acier et chauvre).

ROTTERDAM, Août 1906.

*L'Ingénieur en Chef, Directeur des travaux
de la Ville de Rotterdam,*

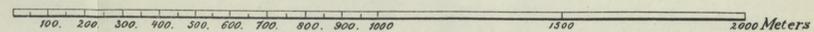
G. J. DE JONGH.



LE PORT DE ROTTERDAM EN 1906



Schaal 1 à 10000.



Topographisch en Koninklijk Landmeetkundig Bureau, 1906, Rotterdam.

LE PORT DE FORT STANISLAW EN 1913



WYDZIAŁY POLITECHNICZNE KRAKÓW

BIBLIOTEKA GŁÓWNA



L. inw.

33478

Kdn., Czapskich 4 — 678. 1. XII. 52. 10.000

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



10000305865