

WYDZIAŁ POLITECHNICZNE KRAKÓW

BIBLIOTEKA GŁÓWNA

II

L. inw.

4459

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



10000294624

DER HAFEN VON ROTTERDAM



ROTTERDAM 1911 W. L. & J. BRUSSE

DER HAFEN VON ROTTERDAM



ROTTERDAM 1912 W. L. & J. BRUSSE

F. 4

KURZE ILLUSTRIER-
TE BESCHREIBUNG
DER HAFENWERKE
VON ROTTERDAM
ZUR ERINNERUNG
ÜBERREICHT



114459

DER HAFEN VON ROTTERDAM



AUSGABE DER STADT ROTTERDAM

F. 4.



Fregatte im „Rijnhaven“

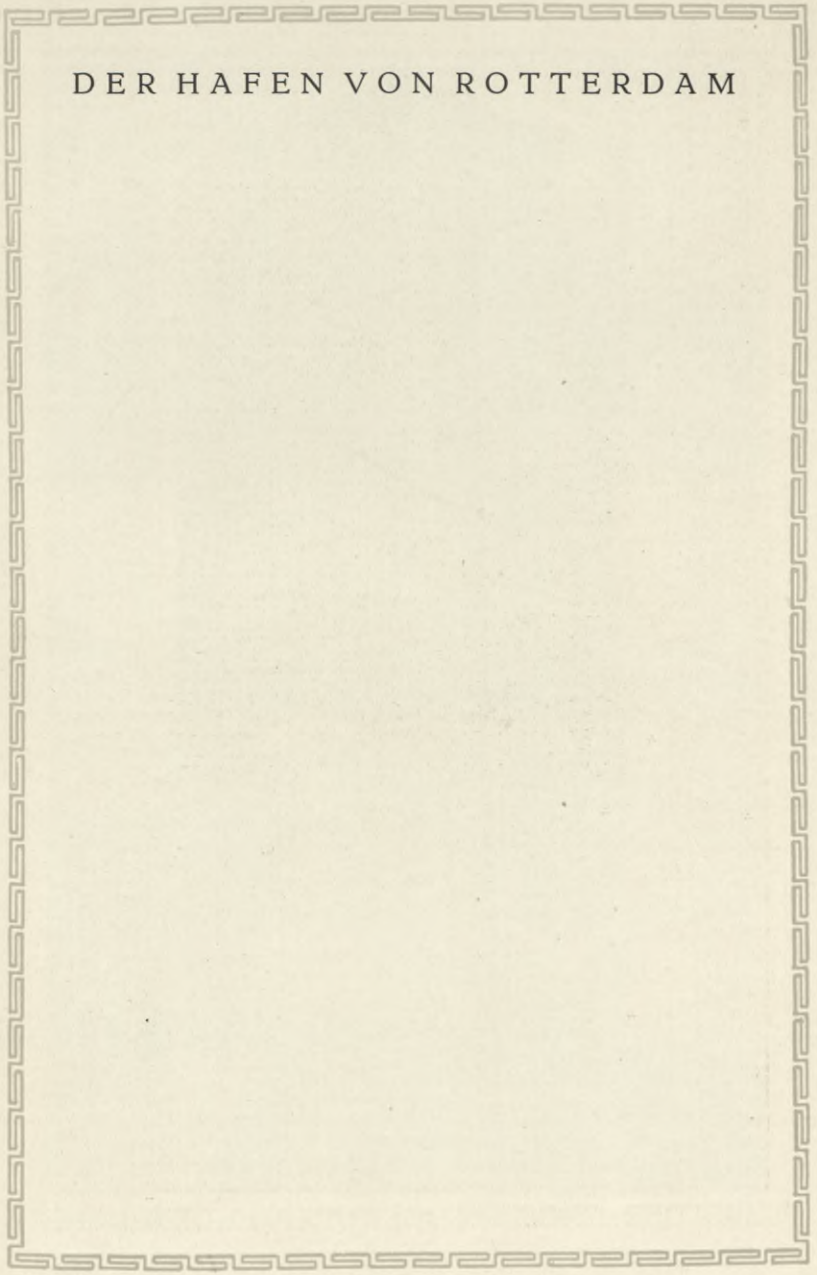
I N H A L T

Seite

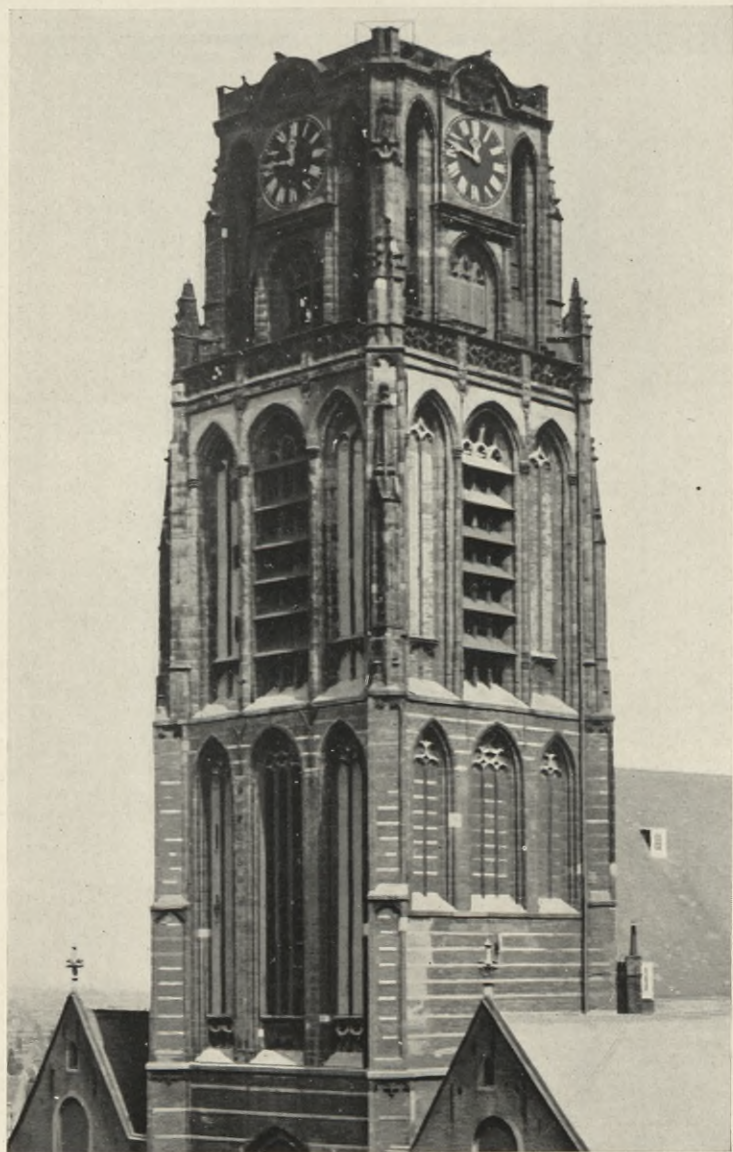
Einleitung:	3
Geschichtlicher Überblick.	3
Erste Seehäfen auf dem linken Maasufer	11
Der neue Wasserweg	20
Binnenschifffahrt	27
Die „Wilhelminakade“	33
Der „Rijnhaven“	38
Die „Katendrechtsche havens“	41
Der „Maashaven“	43
Eigener Handel und Industrie	47
Der „Schie-“, „St. Jobs-“ und „Parkhaven“	51
Die Petroleumetablissemments	52
Der „Waalhaven“	52
Wald- und Parkanlagen	58
Die Häfen und Kais.	59
Die Hafenausrüstung	59
Der Ausfuhrhandel	65
Vergleichende Zusammenstellung	65
Der Schiffsbau	68
Kosten der Anlagen.	71
Die Flußübergänge	72
Schlußwort:	72
Verzeichnis der Abbildungen.	75
Beilagen I—XI	79



Flußbake



DER HAFEN VON ROTTERDAM



TURM DER „GROSZEN ODER ST. LAURENZKIRCHE“



EINLEITUNG:

Der Hafen von Rotterdam hat in seiner Entwicklung bis etwa in die Mitte des vorigen Jahrhunderts in engem Zusammenhang mit dem Emporblühen der Stadt selbst gestanden, seit den letzten fünfzig Jahren jedoch haben sich Hafen und Stadt, wenn auch nicht von einander zu trennen, beide mehr oder weniger selbständig entwickelt.

Wer also der Entstehung und allmählichen Entwicklung des Hafens nachgehen will, muß die Geschichte der Stadt Rotterdam studieren; und wenn natürlich nicht daran gedacht werden kann, selbst unter Weglassung aller Einzelheiten, in dieser Beschreibung auch nur eine knappe Übersicht dieser Geschichte zu geben, so muß doch hierüber das Folgende mitgeteilt werden.

GESCHICHTLICHER ÜBERBLICK:

Der Name „Rotterdam“ deutet darauf hin, daß die Stadt ihren Ursprung der Anlage eines Dammes oder Deiches in der Rotte verdankt und wird gegen 1280 zum ersten Male genannt. Der junge Ort konnte sich dank seines Handels und Verkehrs eines so schnellen Emporblühens erfreuen, daß ihm im Jahre 1340 Stadtrechte verliehen wurden und daß im

Jahre 1358 schon die Befestigungen fertig waren, durch die im Grundriß die typische Dreiecksform entstand.

Diese blieb bewahrt, auch nachdem im 15. Jahrhundert die Nebenbuhlerinnen Vlaardingen, Delft und Schiedam überflügelt waren, und die Erweiterung durch neue Häfen wie „Blaak“. „Nieuwe Haven“ (1577), „Haringvliet“ (1591) „Leuvehaven“ (1608), „Wijnhaven“ und „Scheepmakershaven“ (1613) notwendig geworden war.

Auf diese Blüteperiode im 16. und 17. Jahrhundert folgten im 18. und Anfang des 19. Jahrhunderts schwere Zeiten. Gradezu schlecht wurde der Zustand, als die wiederholten Kriege mit England und die französische Oberherrschaft die Seeschifffahrt jedesmal aufs schwerste schädigten und schließlich völlig zugrunde richteten. Wohl war nach der Unabhängigkeitserklärung Niederlands im Jahre 1813 ein Wiederaufleben wahrzunehmen, aber die Versandung der Häfen und mehr noch der schlechte Zustand der Zugänge zur See machten den Schiffartsverkehr äußerst beschwerlich.

Die Anlage des Voornschen Kanals zwischen 1820 und 1827 brachte verhältnismäßig nur wenig Besserung. Öfters waren für die Fahrt von der See bis Rotterdam 5 bis 8 volle Tage nötig.

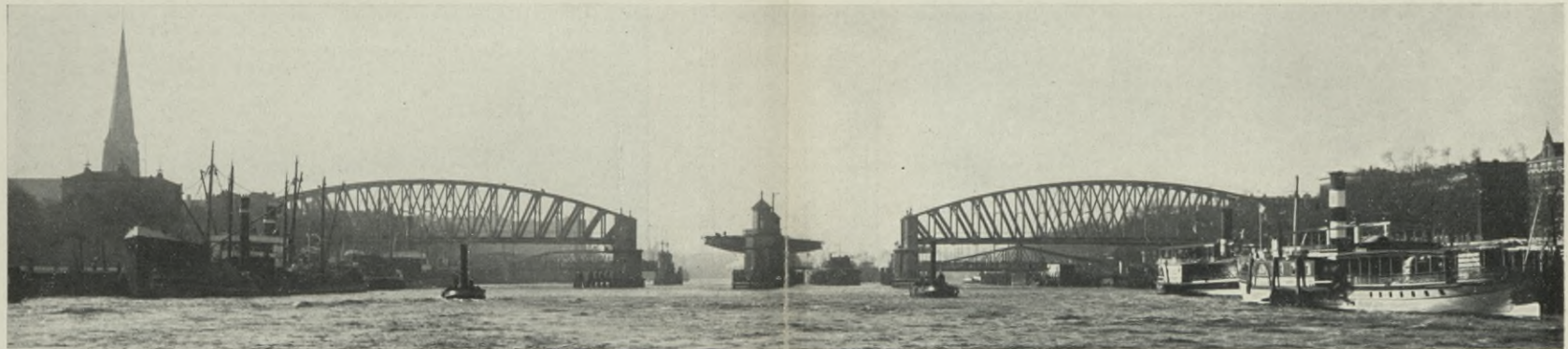
In diesen Zustand brachte das Aufkommen der Dampfschiffe und Eisenbahnen einen völligen Wandel. Der Verkehr zu Wasser und zu Lande wurde nicht allein schneller und bequemer, er begann auch andere Anforderungen zu stellen, neue Häfen und Kais wurden dringend notwendig.

Im Interesse der Schifffahrt wurde die „Boompjes“ verbreitert und mit neuen Ufermauern versehen, längs des Flusses die „Wester“- und „Wilhelminakade“ angelegt, der „Veer“- und „Westerhaven“ gegraben. Alle diese Arbeiten kamen zwischen 1850 und 1860 zur Ausführung und zwar, ohne daß man eine Verbindung mit dem sich stark ausbreitenden europäischen Eisenbahnnetz für notwendig erachtete. Die „Rijnspoorweg-Maatschappij“ hatte im Jahre 1856 für sich hiervon eine Ausnahme in der Nähe der „Maasstation“ gemacht.

Die Entwicklung der Dampfschifffahrt brachte eine sehr schnelle Vergrößerung nicht nur der Zahl, sondern zugleich



„Osterkade“



Oben: „Koningshaven”

In der Mitte: „Oosterkade” und „Witte Huis”

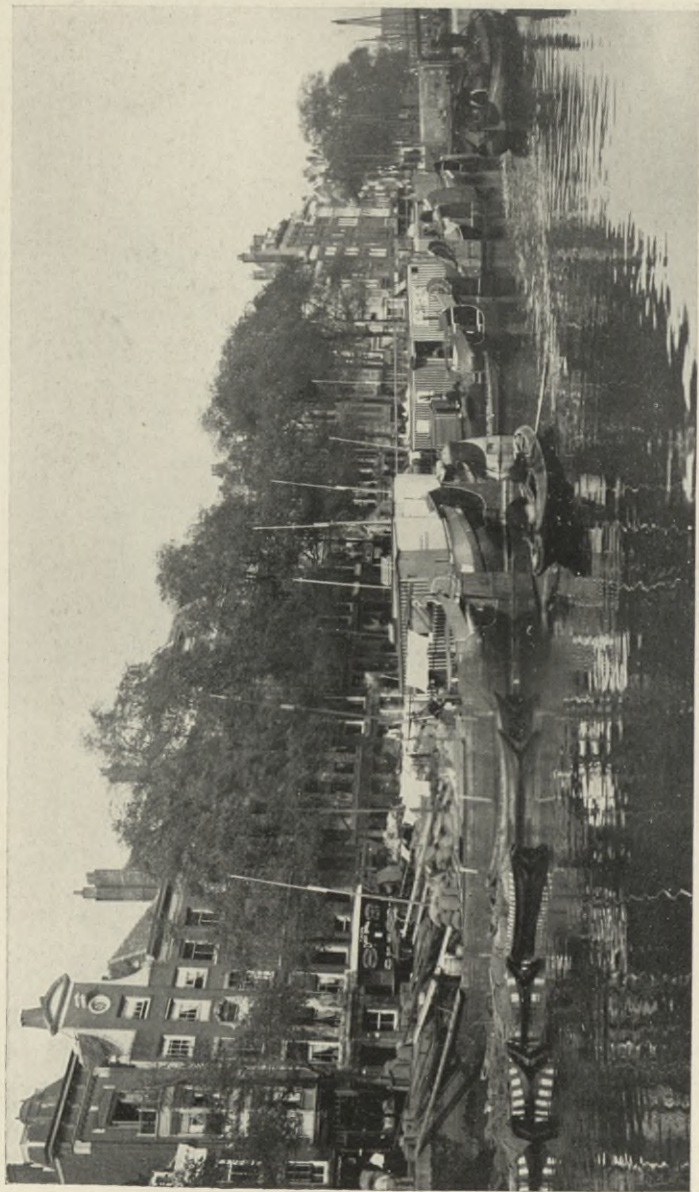
Unten: „Boompjes”



Nördlicher Hafendamm des „Neuen Wasserweges“



„Delftsche poort“



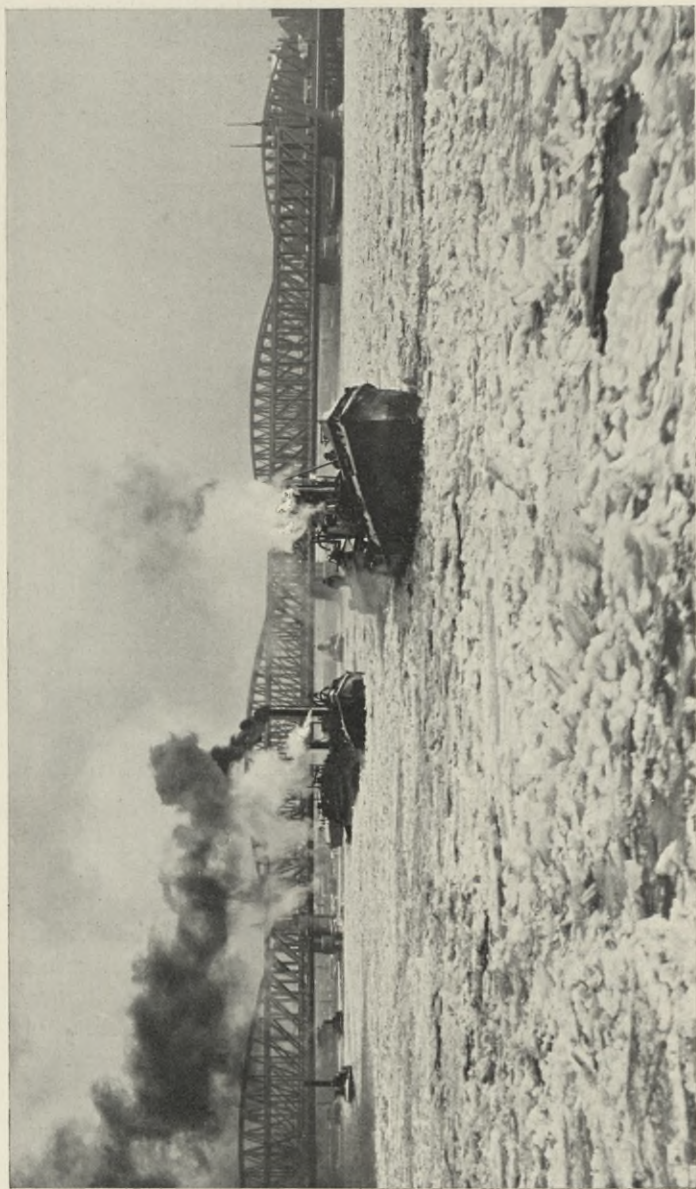
„Nieuwe Haven”



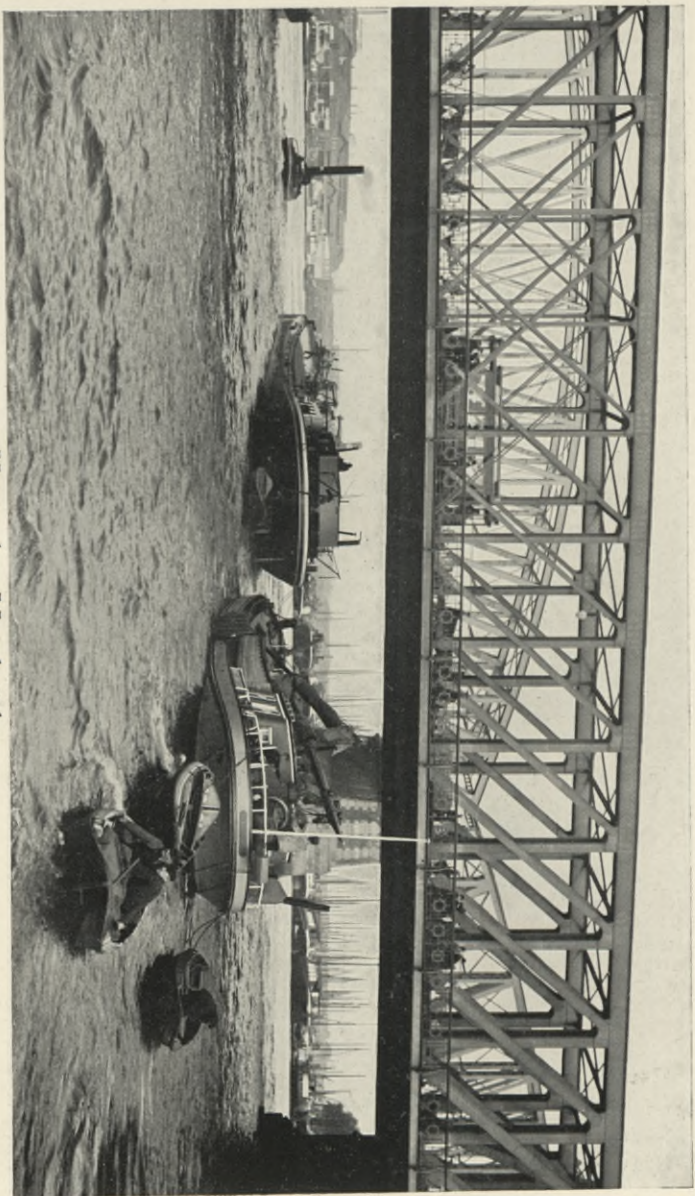
Abend auf der Maas

und der Eisenbahnviadukt quer durch die Stadt gebaut.

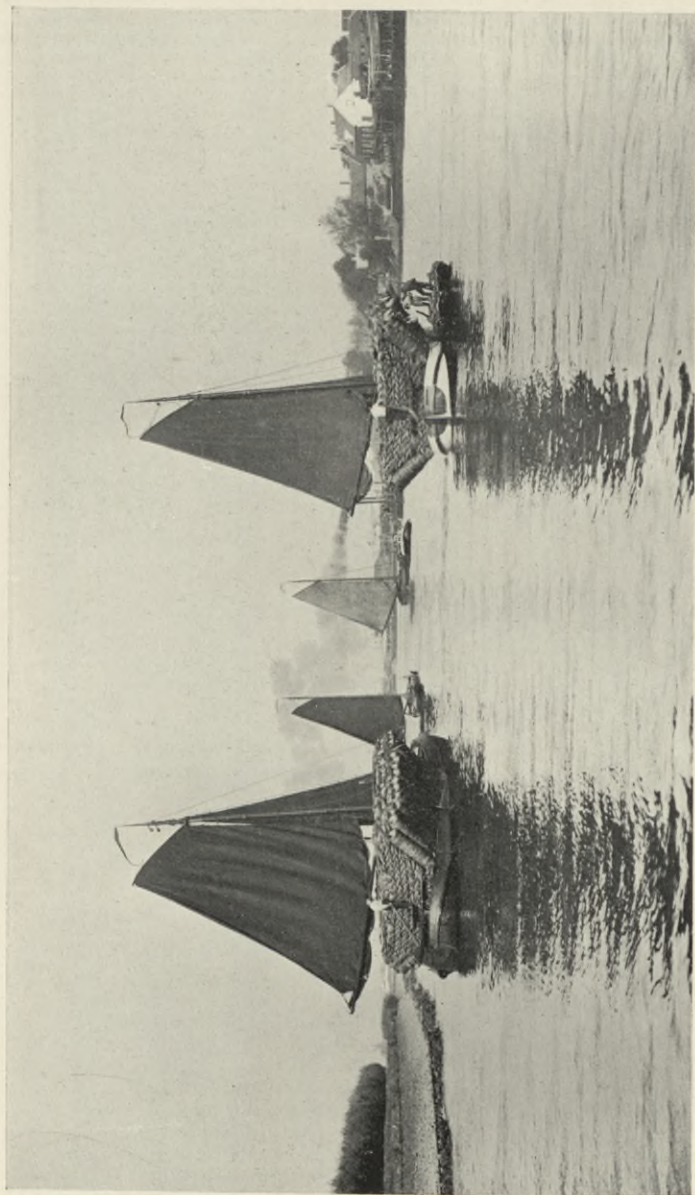
Die „Rotterdamsche Handelsvereinigung“, in genanntem Jahre durch unternehmende Privatleute gegründet, ließ, nachdem sie das umfangreiche Gelände von der Gemeinde in Erbpacht erhalten hatte, den „Binnen-“ und „Entrepôthaven“ graben und das Entrepot errichten, was im ganzen eine Ausgabe von fl. 13.000000 erforderte. Die Häfen wurden mit Kais versehen und zwar dergestalt, daß die Schiffe mit Hilfe der hydraulischen oder Dampfkranen direkt in die Waggonen löschen konnten. Für die Güter, die nicht sofort weiter geschickt wurden, standen hölzerne Schuppen zur Verfügung.



Eisgang auf dem Fluß



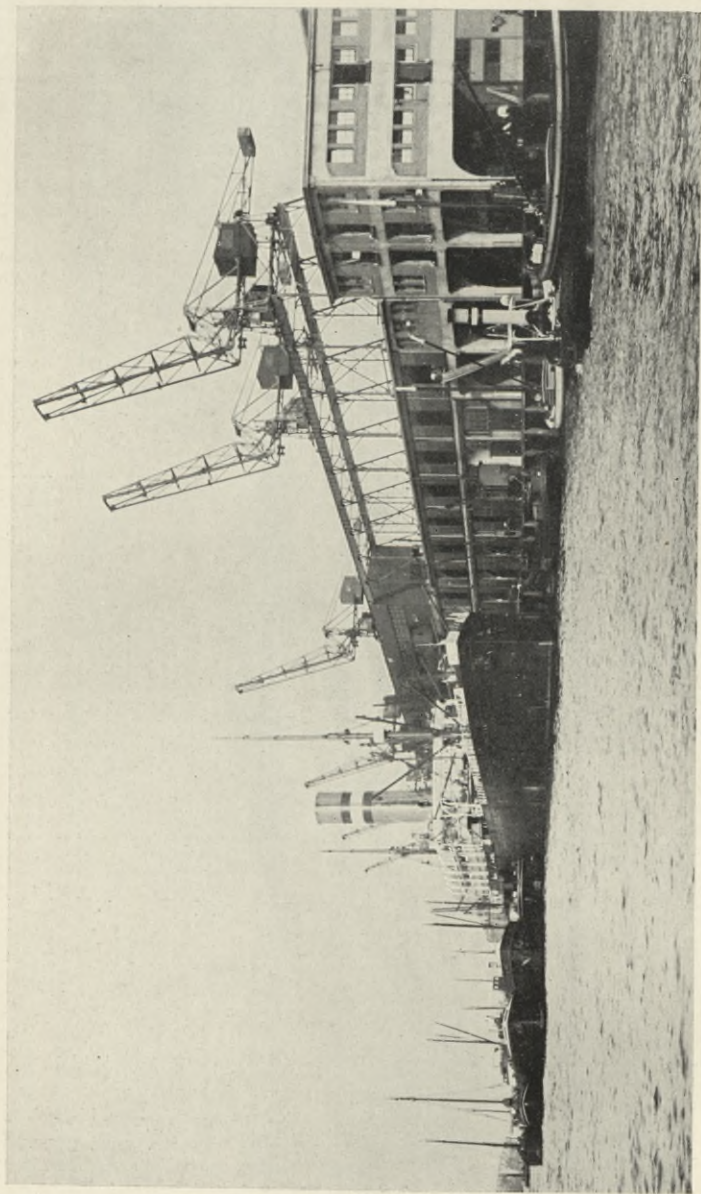
Unter den Maasbrücken



Auf der „Noord“



„Oude Haven”



„Holland Amerika Lijn”

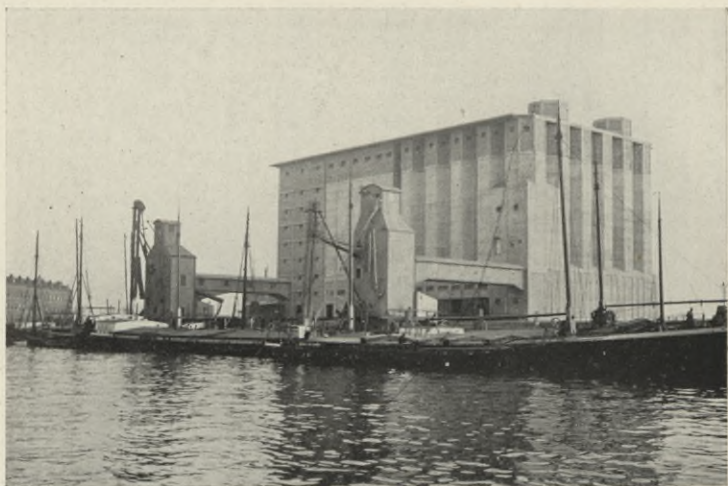


Lagerhaus „die Molukken“ der
A.G. „Vriesseveem“ („Rijnhaven“)

BINNENSCHIFFFAHRT.

Auch in anderer Hinsicht kam es zu einem Umschwung in den Ansichten über den Hafenbetrieb.

Anfangs waren die Eisenbahnverbindungen vernachlässigt worden, darnach wurde auf sie bei der Hafenanlage die größte Rücksicht genommen, bis dann nach Vollendung der Hauptlinien des großen europäischen Eisenbahnnetzes die Aufmerksamkeit sich wieder den Wasserstraßen zuwandte. In Deutschland begann man mit der Regulierung von Rhein und



Silobäude der A.G. „Graansilo
Maatschappij“ („Maashaven“)

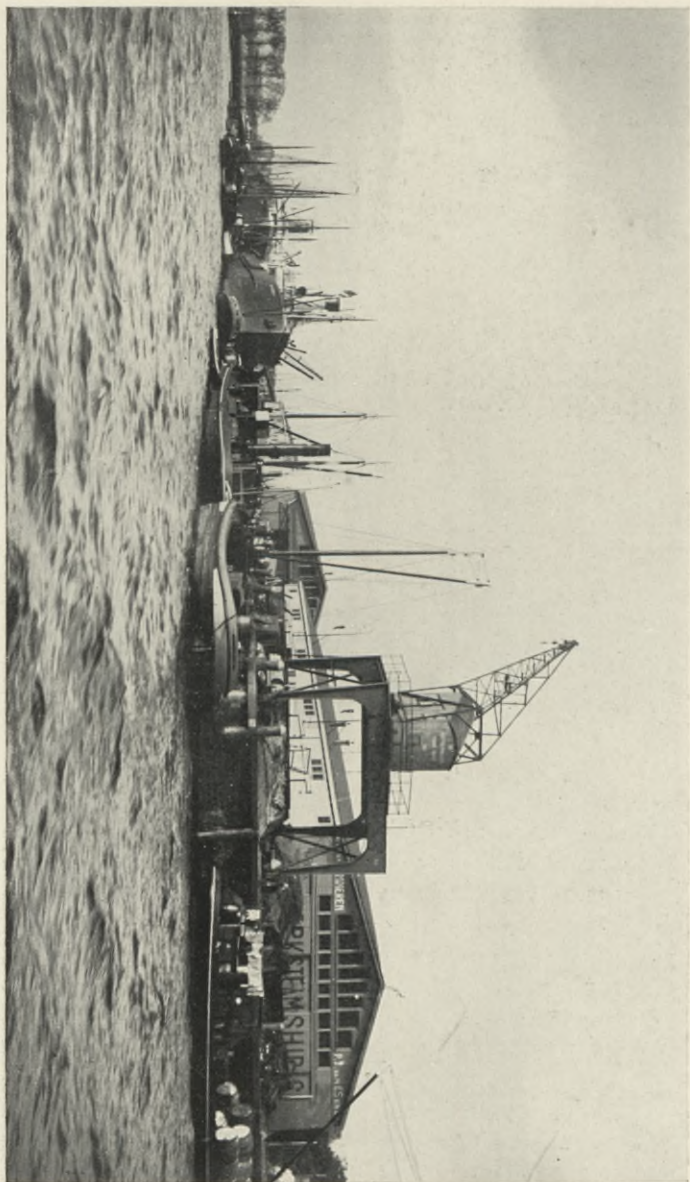
Main im Interesse der Schifffahrt, während gleichzeitig verschiedene Uferstädte ihre Hafenbauten ins Werk setzten.

Auch in unserem Lande wurden nacheinander 6,5 Millionen Gulden bewilligt, um bei normalem niedrigem Wasserstand auf der Waal eine Fahrrinne von 3 m und auf der Lek eine solche von 2 m bis 2,50 m zu erreichen.

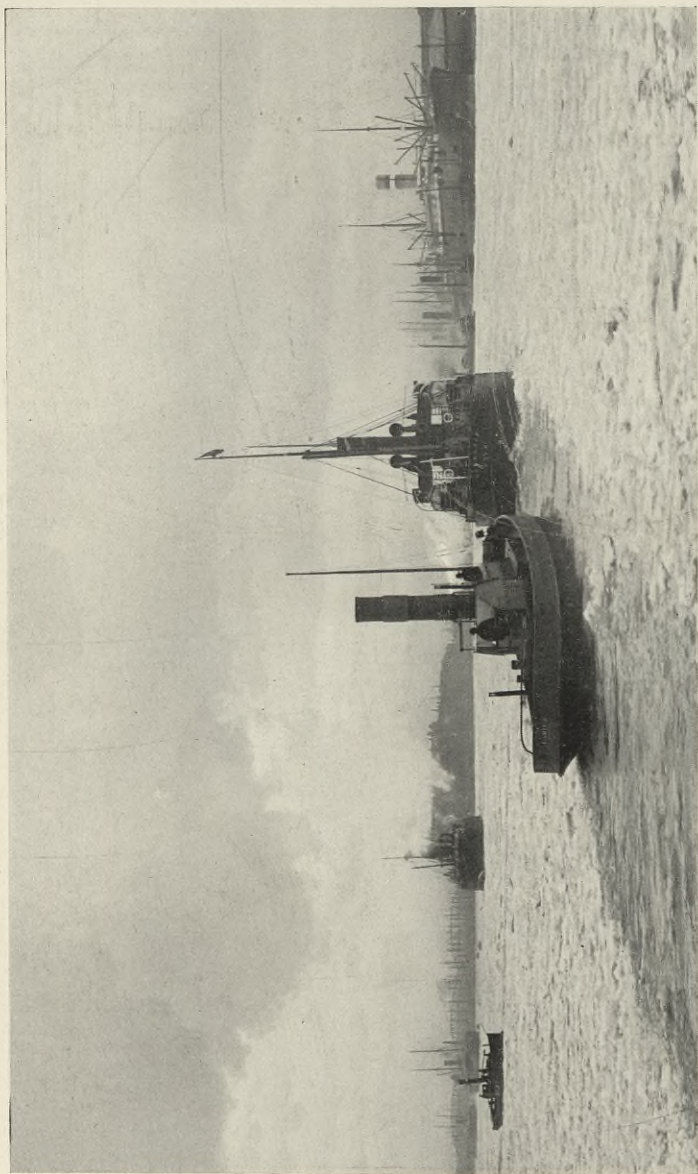
Mancherlei Umstände brachten nun nicht allein ein merkwürdig schnelles Zunehmen der Flußtransporte mit sich, sie führten auch zu einer täglich zunehmenden Vergrößerung der Binnenfahrzeuge. So ist jetzt für ein Rheinschiff eine Länge von 120 m und eine Breite von 14 m nichts Besonderes, während der höchste feste Punkt bei einzelnen Schiffen bereits mehr als 9 m über dem Wasserspiegel liegt.

Der Einfluß solch enormer Schiffsräume (bis ungefähr 3600 Tonnen per Schiff) auf die Frachtkosten und andere wirtschaftliche Zustände sind natürlich von größter Bedeutung, fallen aber außer den Bereich dieser Beschreibung.

Die graphische Darstellung in Beilage VI gibt jedoch ein Bild von der Entwicklung des Rheinschiffahrtsverkehrs und



„Parkhaven“



Winter auf der Maas



„Rijsdijk“ in der Nähe des „Waalhaven“



Verschwindenes Bild aus dem „Waalhaven“-Gebiet



Der „Kralingsche Plas“

Die Einfahrt mußte erleichtert werden, was man durch die schiefe Lage und die größere Breite der Hafenmündung erreichte, in der man auch alle Hindernisse, wie Brücken und Kaiausbauten, vermied, die ein Anfahren möglich machen.

Das neue Becken, 30 ha groß, wurde ursprünglich als Bergungshafen für Rheinschiffe bei Eisgang benutzt und erst später für die große Schifffahrt auf die volle Tiefe gebracht.

DIE „KATENDRECHTSCHER HAVENS“.

Dem „Rijnhaven“ folgte der „Eerste Katendrechtsche haven“, der mit Kaimauern und Kranen versehen wurde, um zur Umladung von Erz zu dienen. Im Jahre 1896 wurde der „Tweede Katendrechtsche haven“ angelegt, während zur Bergung der Rheinschiffe 1890 der „Parkhaven“ gegraben worden war.

Mit dieser Hafenanlage war nicht nur das letzte der Gemeinde zur Verfügung stehende Gelände in Beschlag genommen, es waren auch die Grenzen des Gemeindegebietes erreicht. Weitere Ausbreitung würde also ohne weiteres nicht möglich gewesen sein, da ein Hafenbetrieb auf dem Gelände anderer Gemeinden Hindernisse und Schwierigkeiten mit sich gebracht hätte.

Aber auch für die stets größer werdende Stadt war Einverleibung benachbarter Gemeinden dringend notwendig. In den umliegenden Orten hatten sich Zustände gebildet, die in

Widerstreit mit den modernen Begriffen der Hygiene und Stadterweiterung standen und denen allein durch Einverleibung und unter großen finanziellen Opfern ein Ende gemacht werden konnte.

Demzufolge wurde nach einander ein großer Teil der Umgebung Rotterdams zu dem Gemeindegebiet hinzugefügt, worüber die Beilagen I und IX eine Übersicht geben.

Es sei außerdem noch hinzugefügt, daß seit geraumer Zeit mit der Regierung Unterhandlungen gepflogen werden, die die Hinzunahme des „Hoek van Holland“ mit Umgebung (3255 ha) zur Gemeinde Rotterdam bezwecken.



Der „Bison“
der „Droogdok Maatschappij“

DER „MAASHAVEN“.

Als im Jahre 1895 die Einverleibung von Charlois Tatsache geworden war, und die Notwendigkeit der Hafenerweiterung sich stark fühlbar machte, genehmigte der Stadtverordnetenversammlung das unmittelbar nach der Annexion eingereichte Projekt des sog. „Maashaven“.

Er war nach denselben Prinzipien wie der „Rijnhaven“ entworfen, nur seine Oberfläche war viel größer (60 ha). Eine Reihe juridischer wie technischer Schwierigkeiten waren zu überwinden, bevor man zur Ausführung schreiten konnte.

Zu den ersten gehörte die Enteignung von etwa 225 ha Boden, für den schließlich die Ankaufssumme nicht weniger als 5,2 Millionen Gulden betrug.

Hauptsächlich wurde dieser hohe Preis durch das Tracieren des neuen Beckens quer durch das Dorf Katendrecht verursacht, wodurch 3500 Personen ihre Wohnsitze verlegen und 700 Häuser abgebrochen werden mußten.

Technisch bereitete der weiche Moorboden große Schwierigkeiten, da um den Hafen, der 8,50 m tief werden mußte, ein neuer Flußdamm von gut 4 m Höhe notwendig wurde.

Es wurde ein Stadterweiterungsplan südlich des neuen Hafens entworfen; man erbaute zwei Pumpstationen für die Poldergewässer und die anzulegende Kanalisierung.

Obwohl die Mündung des „Maashaven“ im Jahre 1898 fertig war, konnte infolge der Enteignungsverfahren für den inneren Teil der erste Spatenstich erst am 19. März 1900 geschehen. Mit einer Heerschar von über 1000 Polderjungens, unterstützt durch Exkavatoren und andere Maschinen, wurde daraufhin kräftig gearbeitet, sodaß trotz verschiedener mißlicher Umstände am 20. Dezember 1901 der neue Hafen in Benutzung genommen werden konnte.

Für den, der Sinn und Gefühl für derartiges hat, liegt in diesem Umwühlen und Wegführen des Bodens etwas Ergreifendes. Wenn man bedenkt, unter wieviel Mühen und Ängsten im 12. und 13. Jahrhundert dieser Grund und Boden der Gewalt der Wogen entrissen wurde, und wie er schließlich, durch hohe Dämme geschützt, als grünende Weide sich dehnte, auf der das Vieh graste und die Blumen blühten, die

Menschen wohnten und gingen, tagaus tagein, mit ihrer Liebe und mit ihrem Leid, dann kann einen für einen Augenblick ein Gefühl des Bedauerns beschleichen, daß nun des Menschen Hand wiederum einem großen, breiten Wogenstrom den einstmals mühselig erbeuteten Grund zum Raube preisgibt und daß diese Ruhe des ländlichen Friedens dem unruhigen Hasten eines großen Hafenbetriebes Platz machen muß.

Zudem entstanden im Jahre 1902 Zweifel an der Notwendigkeit dieser Arbeiten, als Rotterdam eine Zeit der Depression durchleben mußte und die neue Wasseroberfläche unbezutzt blieb. Es ist eine nicht zu leugnende Tatsache, daß ein großer Teil des Hinterlandes des Hafens von Rotterdam ebenso wie des von Amsterdam und Antwerpen außerhalb der Grenzen des Staates liegt, zu dem der Hafen gehört.

Ist dies in vielen Fällen ein Vorteil, so können andererseits störende Ereignisse in den wirtschaftlichen Zuständen der verschiedenen Reiche außerhalb Niederlands und die damit zusammenhängenden internationalen Handelsverhältnisse, unabhängig von den Verhältnissen im eignen Lande, einen Rückschlag auf die genannten Häfen ausüben.

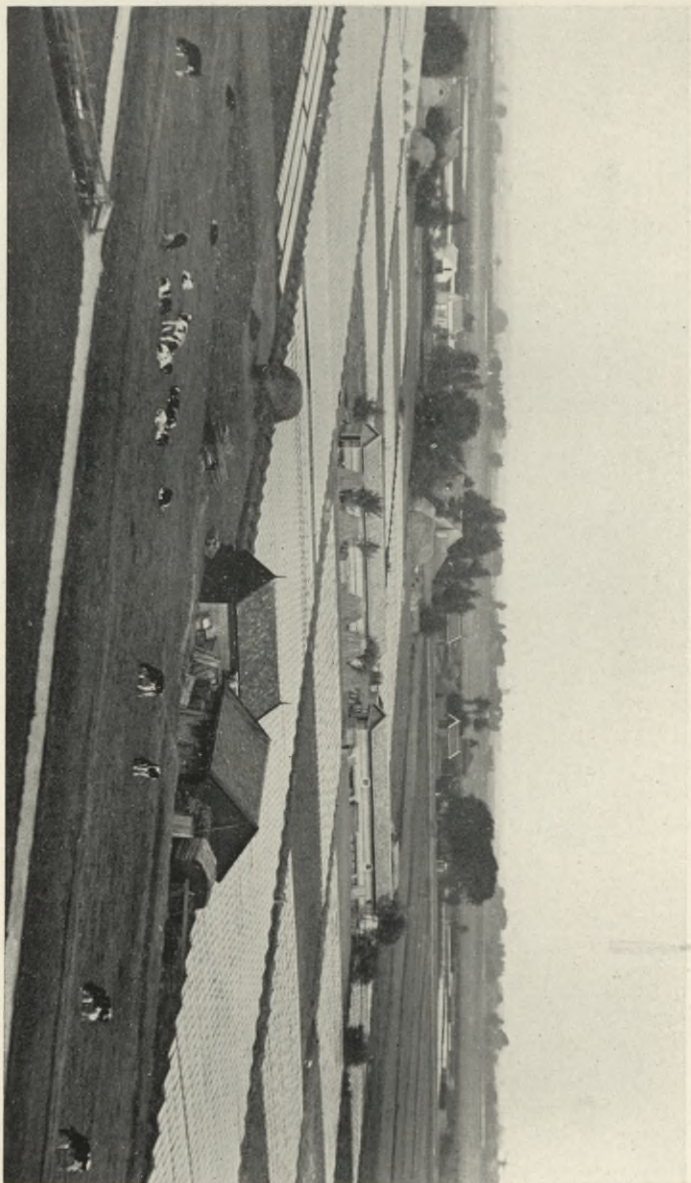
In Deutschland herrschte in den Jahren 1901 und 1902 in mancher Hinsicht eine ernstliche Depression, deren Nachwirkung auch hier empfunden wurde.

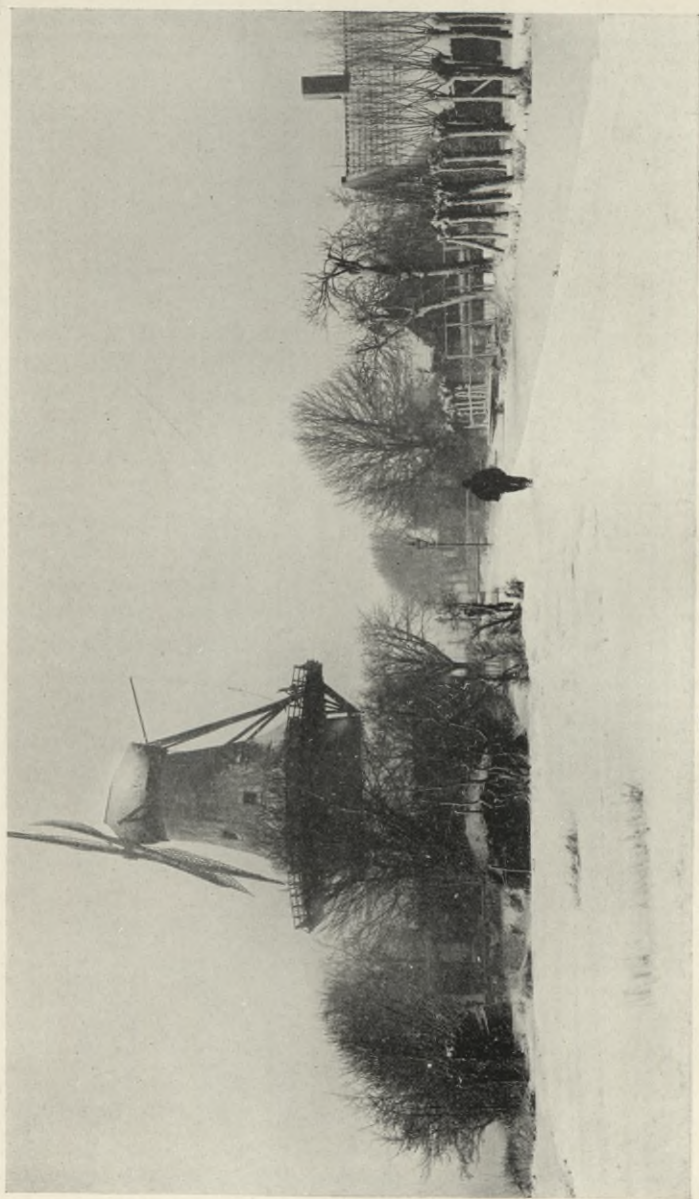
Doch veranlaßte auf der anderen Seite der eingeschränkte Absatz der Güter im Produktionsland eine Zunahme der Ausfuhr über den Rotterdamer Hafen, welcher Export durch die blühende niederländische Industrie selbst noch mit vergrößert wurde.

Eine sehr gedeihliche Entwicklung brachte das Jahr 1903 unserem Hafen; die Seeschiffe folgten sozusagen unmittelbar den Baggermaschinen, die dem „Maashaven“ die nötige Tiefe geben mußten.

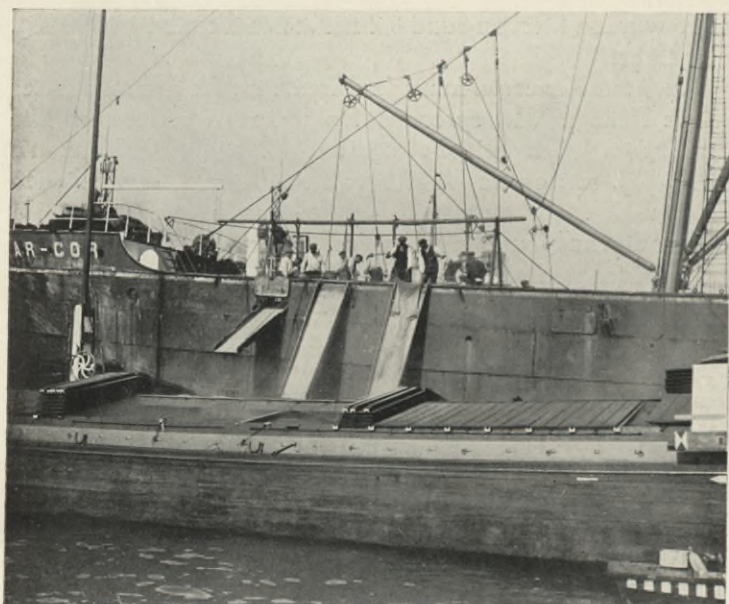
Im Jahre 1905 bot das vollendete Becken in seiner Mitte für 21 Dampfer Platz und es standen längs der Seiten 3700 m Uferlinie zur Verfügung. Wie früher bei Anlage des „Rijnhaven“ wurden diese Ufer vorläufig als mit Landungsbrücken versehene Steinböschungen behandelt, welche auf Faschinen-

Gartenland im „Prins-Alexander“ Polder, für Höherlegung und Waldanlage bestimmt





Am „Kralingschen Plas“ vorbei



Verladen von Getreide

dämmen ruhten, die ihrerseits durch eine Bodenbefestigung von 30 m Breite und 16,5 m Tiefe unter dem Wasserspiegel getragen wurden.

Je nach Bedarf werden diese Böschungen durch Kaimauern ersetzt, eine Methode, die gute Resultate erzielt hat.

Die Ufer des „Rijnhaven“ sind jetzt ganz, die des „Maas-haven“ bereits auf eine bedeutende Strecke mit Kaimauern versehen.

EIGENER HANDEL UND INDUSTRIE.

Neben dem umfangreichen Durchgangsverkehr zu Wasser hat sich in den letzten Jahren auch ein eigener Handel besonders in Erzen, Getreide, Kaffee, Reis etc. entwickelt. So betrug z. B. der Import von Brasilkaffee im Jahre 1910 rund 67 Millionen Kg. Rotterdam ist für diesen Artikel einer der Hauptmärkte Europas geworden, ebenso wie seit 25 Jahren für den Handel in Kunstbutter, Margarine, Ölen etc. Im Jahre

1910 wurden hiervon rund 6,2 Millionen Tonnen à 1000 Kg. eingeführt.

Auch zur Kennzeichnung des Umfanges des Erztransportes (siehe Beilage VII) sprechen Zahlen am deutlichsten: Die Anfuhr im Jahre 1910 betrug rund 6,2 Millionen Tonnen à 1000 Kg. mit einem Werte von mindestens 60 Millionen Gulden.

Der eigene Handel führte zum Bau von großen Magazinen, Lagerhäusern und Fabriken zur Aufspeicherung und Verarbeitung dieser wichtigen Artikel.

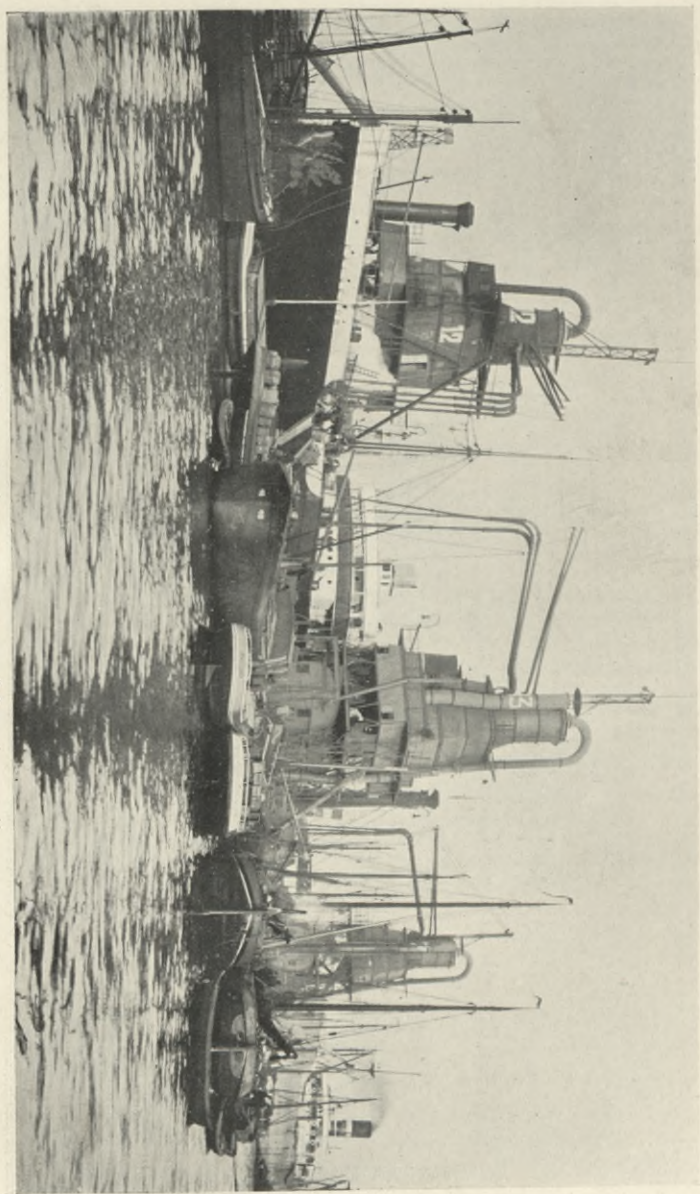
Hierin ging bei den neuen Häfen die A. G. „Vriesseveem“ im Jahre 1895 mit ihrem Lagerhaus „de Molukken“ am „Rijnhaven“ vorbildlich voran.

Andere folgten mit immer größer werdenden Bauten. An der Spitze stehen jetzt die mit einem Kostenaufwande von f 1.000.000 in Eisenbeton erbauten Vorrathshäuser der „Holland-Amerikalijn“ auf der „Wilhelminakade“ 300 m lang und 51 m breit.

Ferner seien noch genannt der 1911 fertig gestellte Eisenbetonbau der A. G. „Graansilomaatschappij“ auf der Südseite des „Maashaven“ und die im Jahre 1912 ihrer Vollen- dung entgegensehenden Gebäude der A. G. „Blauwhoeden- veem“ am „St. Jobshaven“.

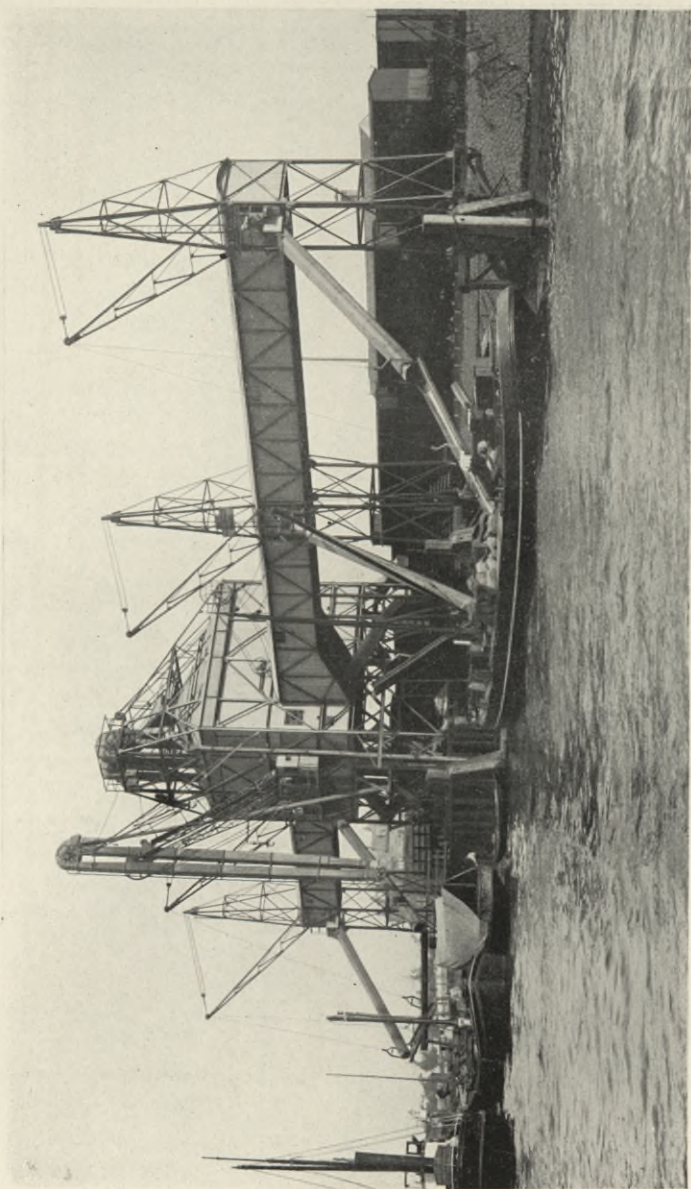
Für verschiedene Industriezweige ist das Gelände längs der großen Häfen aus mancherlei Gründen weniger brauchbar; um ihnen Gelegenheit zur Anlage von Fabriken zu geben, die am Eisenbahnnetz und am Wasser liegen, wurde auf „Feijenoord,“ östlich der Brücken, der 3,5 m tiefe „Nas- sau- (1892) und „Persoonshaven“ (1901) gegraben und an diesen den Zwecken der Industrie dienendes Gelände ohne Kaimauern mit Erfolg verkauft.

Für eine gleiche Art Häfen („Keile- und Koushaven“) auf dem rechten Maasufer liegen seit 1908 bereits Pläne vor, mit deren Ausführung man teilweise schon begonnen hat. Ein Blick auf die Karte (Beilage X) zur Orientierung über die Lage dieser neuen Häfen zeigt uns, daß auch östlich von diesen bis an den Park hin ein Komplex von Häfen bereits zustande gekommen oder doch wenigstens projektiert ist.



Getreideelevatoren im „Maashaven“

„Graanelevator-Maatschappij“. Absackeinrichtung



DER „SCHIE-“ „ST. JOBS-“ UND „PARKHAVEN“.

Nachdem durch die Einverleibung von Delfshaven im Jahre 1886 Rotterdam für die Entwürfe von Erweiterungsplänen zwischen den bebauten Gemarkungen beider Gemeinden freie Hand bekommen hatte, nahm man in den Entwurf auch die Anlage von drei Becken, „Schie-“ „St. Jobs-“ und „Parkhaven“ geheißen, mit auf.

Mit der „Hollandsche IJzeren Spoorweg-Maatschappij“ wurden darauf über Gleisanschlüsse der neuen Häfen lange Unterhandlungen gepflogen in dem Sinne der seit 1889 für das linke Maasufer mit der „Staatsspoorweg-Maatschappij“ abgeschlossenen Übereinkunft.

Es wurde aber 1. Juli 1908, bis der Güterbahnhof „Rechter-Maasoever“ dem Verkehr übergeben werden konnte.

In der Zwischenzeit waren die 16 ha großen Häfen, deren 2850 m Kaimauern nach einem gänzlich neuen System von Eisenbeton-Caissons erbaut waren, vollendet worden, und somit war auch auf dieser Seite der Maas zwischen Seeschiff und Eisenbahnwagen die Verbindung hergestellt.

Für die ständigen Dampferlinien nach England, Deutschland, Frankreich etc, die am rechten Maasufer ihre festen Anlegeplätze hatten, bedeutete das eine große Verbesserung.

Einen Hauptteil ihrer Ladungen bilden solche Güter, die oft noch im letzten Augenblick angefahren werden, was dann mit Hilfe von Lastwagen geschehen mußte, ohne daß auch nur Schuppen für zeitweise Lagerung zur Verfügung standen.

Diesem Zustande konnte nun im Jahre 1908 ein Ende gemacht werden; für das neue Hafengelände fanden sich soviele Interessenten, daß der ganze Komplex mit Ausnahme der Teile, die die Gemeinde für sich selbst reservieren mußte (und zwar für die neue Elektrische Zentrale) bereits schnell vermietet oder verkauft war.

Auch der bereits erwähnte „Rotterdamsche Lloyd,“ eine Gesellschaft, die mit einer Flotte von 21 Schiffen von zusammen 65 Tausend Tonnen einen vierzehntägigen Personen- und Frachtdienst nach Niederländisch-Indien unterhält, fand hier neue Liegeplätze.

Dem weiteren Bedarf an solchem Gelände kommen Pläne

entgegen, die die Anlage von zwei mehr westlich gelegenen Häfen („Lek-“ und IJsselhaven“) vorsehen, worüber vielleicht schon bald definitive Beschlüsse gefaßt werden.

Auf dem linken Maasufer mußte man nach Anlage des „Maashaven“ ebenfalls auf Erweiterung bedacht bleiben. Man richtete hier das Augenmerk auf die Polder „Robbenoord“ und „Plompert“, die westlich von Charlois gelegen, vom Flusse durch einen breiten Saum von Petroleumetablissements geschieden sind.

DIE PETROLEUMETABLISSEMENTS.

Seit 1876 erstrecken diese Lager- und Verladeplätze für Petroleum und Benzin sich längs des südlichen Maasufers auf eine Länge, die jetzt beinahe 2 km erreicht hat.

Mit einem Umsatz von 272 Millionen kg gegen 105 Millionen kg vor 20 Jahren ist Rotterdam jetzt einer der bedeutendsten Petroleumhäfen des Kontinent.

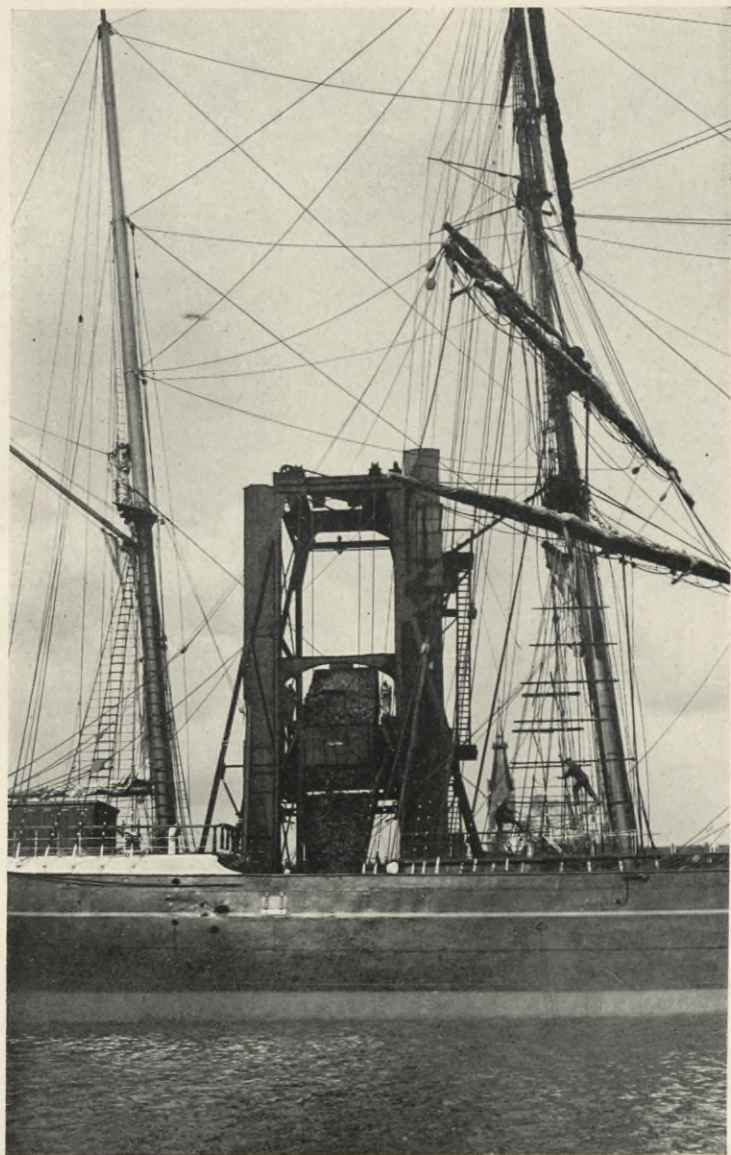
Der Transport dieser Mengen geschieht nicht mehr in Fässern, sondern mittels großer Tankschiffe aus Amerika und Indien und für den kleineren Umsatz in Tankkähnen oder Tankwaggons.

Durch Kontrakte gebunden, kann die Gemeinde vor 1925 die Petroleumniederlassungen nicht zur Verlegung ihrer Lager zwingen; sie sah sich daher, als 1907 die Notwendigkeit zur Schaffung neuer Wasseroberflächen zutage trat, gezwungen, den Eingang zu einem neuen Hafen westlich von diesem Gelände zu suchen.

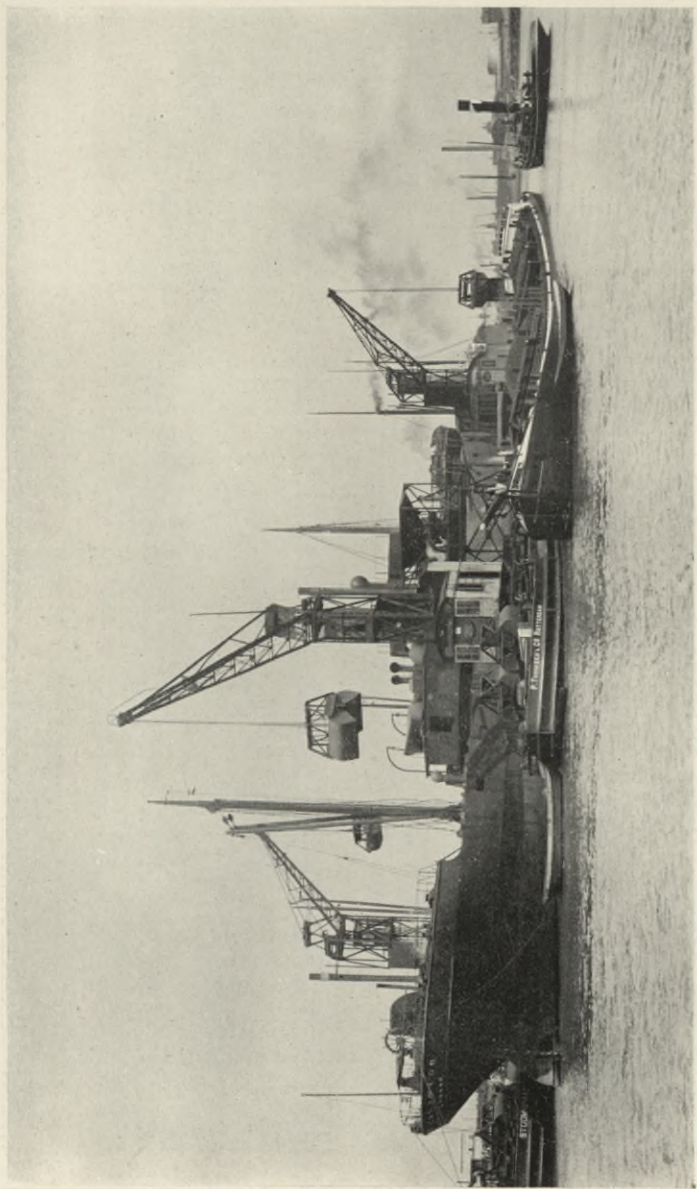
DER „WAALHAVEN.“

Das neue Becken, der „Waalhaven,“ wurde mit einer Gesamtoberfläche von 310 ha entworfen.

Am 14. Juni 1907 gab die Stadtverordnetenversammlung ihre Zustimmung zu diesem umfangreichen Plan; es konnte sofort zur Verwirklichung des Projektes geschritten werden, insofern dies den Boden außerhalb der Deiche umfaßte. Für die Teile innerhalb der Deiche mußte auf den Erlaß eines Enteignungsgesetzes gewartet werden, das dann am 11. Juli 1908 veröffentlicht wurde.



Hydraulischer Kohlenkipper („Binnenhaven“)



Kohlenlöschschiffe im Hafen



Muschelverkauf

zwecks Unterbringung der Erdmassen enteignet werden sollten, für den Anfang die meist westlich liegenden 125 ha zu Waldanlage bestimmt sind.

DIE HÄFEN UND KAIS.

Eigentlich erübrigt es für diese Beschreibung nur noch mitzuteilen, daß im Jahre 1911 die Hafenoberfläche auf dem rechten Maasufer 54,8 ha mit einer Länge von 16,8 km öffentlicher Kais, linken Maasufer 187,1 ha mit einer Länge von 22,7 km öffentlicher Kais,

insgesamt 241,9 ha mit einer Länge von 39,5 km öffentlicher Kais betrug; und wenn auch manches Wichtige, Handel, Industrie und Technik betreffend, unberücksichtigt bleiben muß, erfordern doch einzelne Punkte der Erwähnung.

DIE HAFENAUSRÜSTUNG.

So ist stets und besonders in den letzten Jahren sowohl von seiten der Behörden wie von Privaten viel für die mechanische Ausrüstung der Häfen getan worden. Man ist davon



Beförderung von Schauerleuten

überzeugt, daß gute Wasserwege zum Meere wie ins Binnenland nicht allein genügen, wollen die Frachtsätze für den Durchgangsverkehr der ungeheuren Mengen Massengüter (wovon die Beilage VII ein Bild gibt) konkurrenzfähig bleiben.

Ein Seeschiff muß seine Ladung möglichst schnell löschen können und zugleich schon eine Rückfracht sicher haben, damit es nur möglichst kurze Zeit zu liegen braucht und nicht gezwungen ist, nur mit Ballast zu fahren.

Als Hebewerkzeuge allgemeiner Art für Umladung vom Schiff in den Waggon und umgekehrt stehen auf dem festen Land reichlich 100 Kranen, meist Eigentum der Gemeinde, zur Verfügung; sie sind auf einer Karte (Beilage VIII) eingezeichnet. Das Hebevermögen schwankt zwischen 1500 und 30.000 kg. und als bewegende Kraft werden Wasserdruck, Dampf und Elektrizität benutzt. Seit 1890 ist es hauptsächlich der elektrische Kran, der in der Hafenausrüstung die Hauptrolle spielt und für dessen Einführung Rotterdam bahnbrechend gewesen ist.

Noch mehr Aufmerksamkeit wird in den letzten Jahren mit Recht den schwimmenden Hebewerkzeugen geschenkt. Die gewöhnlichen Kranen dieser Art haben ein Hebevermögen, das zwischen 16 Tonnen und 125 Tonnen schwankt; sie sind meistens von sehr einfacher Bauart, teilweise geben sie durch



Etablissement „Feyenoord“

ihr Äußeres manchmal Anlaß zu typischen Namen. Zum Löschen des Getreides, wovon im Jahre 1910 rund 4400 Millionen kg. angefahren wurden, bediente man sich bis vor kurzer Zeit nur menschlicher Kräfte. Doch auch hier behauptet nunmehr die Maschine ihren Platz; man hat jetzt neben den Jakobsleitern, die mit den Lagerhäusern verbunden sind oder in Schiffen angebracht werden können, eine große Anzahl schwimmender Elevatoren, die 180—200 Tonnen Getreide stündlich löschen können. Ihre Einführung geschah im Jahre 1907 nicht ohne gewissermaßen einen Streik zu erwecken, aber sie hat zu der riesigen Zunahme der Getreidezufuhr nach Rotterdam, die im Jahre 1910 einen Wert von beinahe 300 Millionen Gulden darstellte, sehr stark beigetragen. Folge- und Begleiterscheinungen dieser größeren Zufuhr sind große Silos und maschinelle Absackvorrichtungen.

Dem Steinkohlentransport über Rotterdam (im Jahre 1910 1400 Millionen kg.) dienen schon seit Jahren auf den Kais die Kipper, um die Ladungen der Eisenbahnwagen in möglichst kurzer Zeit zu löschen; später kamen auf dem Strome, die schwimmenden Dampfkranen mit Selbstgreifern, die Elevatoren und andere Maschinen zur Verwendung. Jetzt sind Transporteurs wie der „Pluto“, „Prosper“ und „Harpen“ eingeführt, von denen jeder 600 bis 700 Tonnen Steinkohlen laden kann; mit diesen ist es möglich, ohne Störung im Löscher oder Ladebetrieb per Stunde 250 Tonnen Kohlen in die Bunker der Seeschiffe zu bringen und es kann hierbei von



Werft „Gusto“, Firma A. F. Smulders, Schiedam

Staubaufwirbelung keine Rede mehr sein. Eine außergewöhnlich schnelle Kohleneinnahme gestattet die „Holland“, eine Verbindung von Jakobsleiter und Transporteur, deren normales Löschvermögen 420 Tonnen per Stunde beträgt, das aber bis zu einem Maximum von 670 Tonnen per Stunde gesteigert werden kann.

Alle diese maschinellen Einrichtungen spielen im modernen Hafenbetrieb eine große Rolle und haben das Hafengebilde unserer Tage dem früheren gegenüber völlig verändert. So sieht man an Stelle der großen Anzahl emsiger Hafendarbeiter, für die man den bekannten Vergleich mit den Ameisen und Bienen heranziehen könnte, die imposanten Silhouetten der Getreideelevatoren und Kohlenverlader, die wie wunderliche Ungeheuer von prähistorischer Form ihre Fangarme in die Schiffe werfen und diese leersaugen oder vollpumpen; so ersetzen und verbessern sie des Menschen Werk und tragen dadurch bei, die allgemeine Lage der menschlichen Gesellschaft auf eine höhere Stufe zu bringen.



Schwimmdocks der A. G. Wilton's Maschinenfabrik
und Schiffswerft

DER AUSFUHRHANDEL.

Als Quelle für die Rückfrachten kommt hauptsächlich die Ausfuhr Nederlands in Betracht, wobei das Verhältnis zwischen dem Anteile des Auslandes und der Produktion des eigenen Landes unberücksichtigt bleiben mag.

Ein bedeutender Teil des Ausfuhrhandels geht für ausländische Rechnung, wenn auch über niederländische Häfen. Anders ist es mit dem Ausfuhrhandel nach Niederländisch Indien und mit dem Export der Erzeugnisse des niederländischen Gartenbaus, der völlig für nationale Rechnung geschieht.

Auch noch manche ausländische Dampferlinien laufen unseren Hafen regelmäßig als Zwischenstation an, was natürlich diesem Ausfuhrhandel nur zugute kommen kann.

VERGLEICHENDE ZUSAMMENSTELLUNG.

Um sich ein Bild von der Entwicklung der Schifffahrt im Rotterdamer Hafen im Verhältnis zu der in anderen Häfen während des letzten Dezenniums machen zu können, ist hier-



Öffentliche Lesehalle Pijnackerstraat



Öffentlicher Lesesaal
Boymansstraat



Marine-Museum „Prins Hendrik“

über eine besondere graphische Darstellung (Beilage II) aufgenommen.

Eine Betrachtung des Schiffsverkehrs der bedeutendsten westeuropäischen Häfen in den letzten 40 Jahren zeigt, daß dieser Verkehr 1870 ungefähr 14 Millionen Tonnen betrug und 1909 auf 65 Millionen Tonnen gestiegen war. Rotterdam, Hamburg und Antwerpen sahen während dieser Zeit ihren Verkehr allmählich auf das Neunfache steigen.

DER SCHIFFSBAU.

Die Zunahme der Schifffahrt machte eine Ausbreitung der Schiffsbaueinrichtungen notwendig. Eine Reihe von Werften und Docks, anfangs längs der „Noord“, erhebt sich jetzt längs der „Hollandschen IJssel“ und innerhalb der Gemeinde Rotterdam, auf denen für zahlreiche Dampfer und für den größten Teil der Rheinkähne der Kiel gelegt wird.

Eine tabellarische Übersicht über die Schwimmdocks ist in dieses Werkchen als Beilage V eingefügt, aus der überzeugend hervortritt, welch bedeutenden Anteil die Gemeinde Rotterdam am Bau dieser unentbehrlichen Hilfsmittel für den Schiffsbau gehabt hat.

Die drei älteren der Stadt gehörigen Docks, die sämtlich

im „Dokhaven“ liegen, stammen aus den Jahren 1883 und 1893, als private Bautätigkeit hierin in keiner Weise mehr genügte.

Ebenso wie Dock No. IV sind No. I—III Docks mit dem „Selfdocking“ System, jedoch im Gegensatz zu erstgenanntem, das elektrisch ausgerüstet ist, arbeiten die anderen noch mit Dampfkraft.

Dock No. IV kostete bis zur völligen Fertigstellung der Gemeinde fl. 1.380.000, wodurch die Gesamtausgaben der Gemeinde für Docks auf fl. 3.300.000 stieg.

KOSTEN DER ANLAGEN.

Hier und da findet man die Ziffern der Geldsummen angegeben, die der Staat oder die Gemeinde für große öffentliche Arbeiten im Zusammenhang mit dem Rotterdamer Hafen ausgegeben hat.

Außer den 1,6 Millionen Gulden für den „Voornsche Kanaal“ und den 40,9 Millionen Gulden für den Wasserweg bezahlte der Staat noch für Eisenbahnen innerhalb des Gemeindegebietes 12,6 Millionen Gulden, außerdem an die „Hollandsche IJzeren Spoorweg-Maatschappij“ einen Zuschuß von 1,2 Millionen Gulden für die Umgehungsbahn, die der Gesellschaft 2,3 Millionen Gulden kostete.

In einer als Beilage IV abgedruckten Übersichtstafel sind die hauptsächlichsten Posten zusammengestellt, die von der Gemeinde Rotterdam für den Hafen und was damit zusammen hängt verausgabt worden sind.

In den vierzig Jahren von 1870—1910 wurde (ohne die Unterhaltungskosten) die ehrfurchtgebietende Summe von rund 55 Millionen Gulden geopfert.

Selbstverständlich sind für den Etat einer Stadt mit solch einer Entwicklung ganz andere Ausgaben nötig als in früheren Jahren, aber glücklicherweise weisen die Einkünfte auch eine derartige Zunahme auf, daß sie das Gegengewicht halten können.

Aus den Tabellen, die als Beilage III mit aufgenommen worden sind, läßt sich das eine oder andere ersehen.

DIE FLUSZÜBERGÄNGE.

Zum Schlusse erfordern eine besondere Erwähnung die Mittel, mit denen die Verbindung zwischen beiden Flußufern für den Personen- und Güterverkehr aufrecht erhalten wird.

An erster Stelle dienen diesem Zwecke die feste „Willemsbrug“ und die drehbare „Koningsbrug“, die im Jahre 1879 dem Verkehr übergeben werden konnten.

In den letzten Jahren hat man daneben für den Personenverkehr mehrere Fähren eingerichtet, die an verschiedenen Punkten des Flusses vor der Stadt kreuzen.

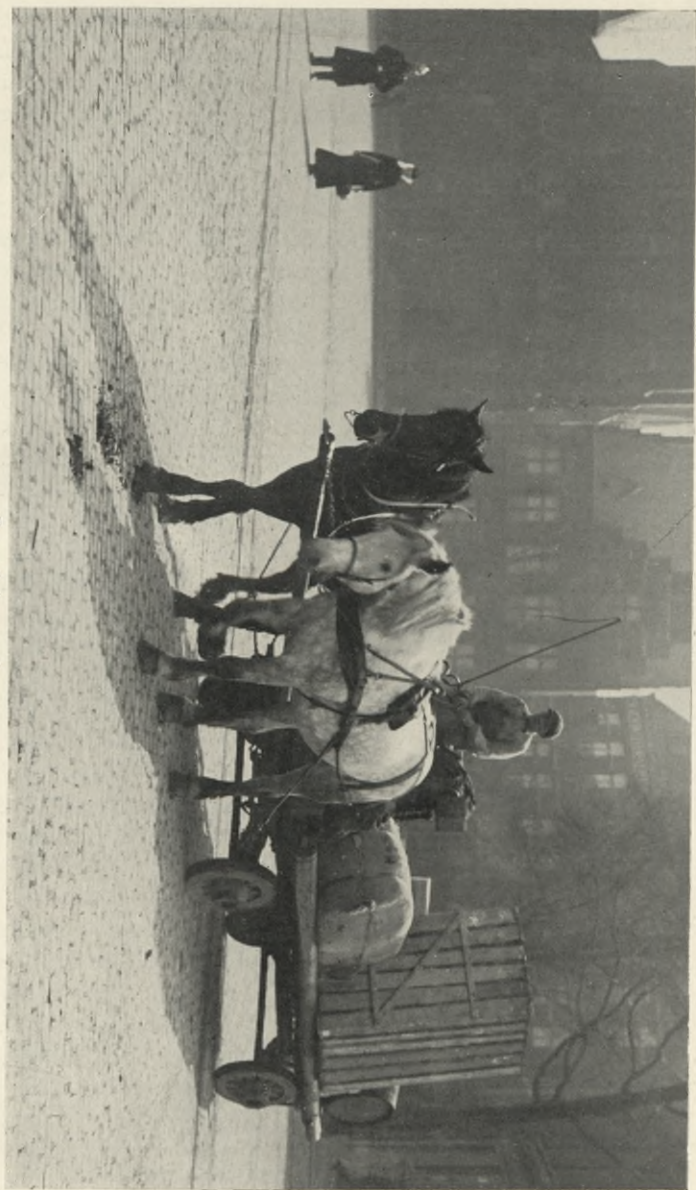
Um neben den Fußgängern auch Lastwagen, Autos, Vieh etc. Gelegenheit zu geben, an einer anderen Stelle als über die Brücken über den Fluß zu setzen, ist seit 1. Juli 1911 eine große Fähre in Dienst gestellt worden, auf der 16 beladene Lastwagen Platz finden; deren Brückendeck kann entsprechend dem Unterschiede zwischen Ebbe und Flut (normal 1,50 m) hoch und niedrig gestellt werden.

Die Kosten dieser Fähre, die 6,5 Meilen pro Stunde laufen kann und durch vier Schrauben getrieben wird, betragen 250.000 Gulden.

SCHLUSZWORT:

Jeder, dem es vergönnt war, den Hafen von Rotterdam mit seiner nie ruhenden Bewegung anzuschauen, wird einen unverwischbaren Eindruck mitgenommen haben. Mag nun die helle Sommersonne die bunten Farben der Schiffe, Schornsteinbänder und Flaggen beleuchten und die immer ruhelose Wasserfläche in schimmerndem Glanze erstrahlen lassen, die gewaltigen Massen der Lagerhäuser in ihren mächtigen Schattenrissen und alle die Eisenkonstruktionen in ihren feinen Linien scharf gegen die klare Luft abheben, oder mag ein dunkler, trüber Tag die Masten hoch, den Rumpf der Schiffe düster und die modernen Löschmittel in drohenden Gebärden zeichnen, stets bleibt der Anblick des Hafens überwältigend und fesselnd.

Und ebenso das Panorama des Stromes selbst mit dem Gewimmel all der kleinen Schleppboote und mit dem ganzen Aufzug von Fahrzeugen bei den Bojen; und welch ein Anblick,



Lastfuhrwerk

wenn an stürmischen Tagen die Sonne zuweilen hervorbricht aus den aufgetürmten Wolkenmassen und ihre hellen Strahlen auf die sturmgepeitschten Wogen wirft, auf die schimmernden Segel der lavierenden Schiffe, auf die schäumenden Wogenkämme der aufspritzenden Wellen, wenn die Wasser in wildem Wogenschwall sich gegen einander aufbäumen und die Luft erzittert unter Dröhnen und Donnern.

Große Dampfer ziehen voll Majestät aus eigener Kraft ihre Bahn den Wasserweg hinab zum Meer; kleine Motorboote steuern puffend ihrem Ziele zu und die markante Form der Fähre strebt lavierend der Überseite zu.

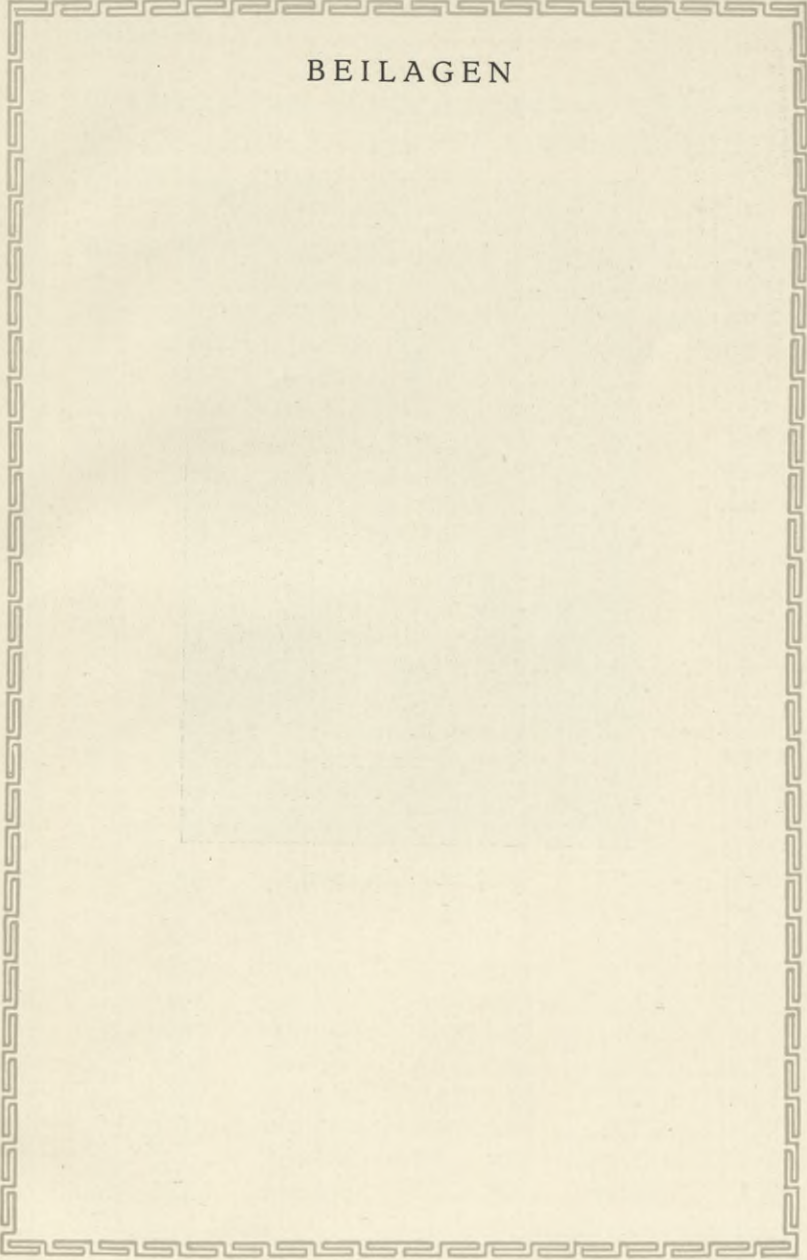
Zum Schlusse dann werfen wir noch einen Blick auf die Stadt an den sanft gebogenen Ufern, die die gelben Bogen der Eisenbahnbrücken verbinden, und wir gewahren ein fesselndes Bild der an der Wasserkante sich erhebenden Giebel in ihren mannigfaltigen Farbenschattierungen mit den blauen und roten Dächern, die sich verstecken hinter dem Grün der Bäume auf den Kais und in den Anlagen; und krönend ragen über alles die Türme der Jahrhunderte alten Kirchen.



VERZEICHNIS DER ABBILDUNGEN

	Seite
Fregatte im „Rijnhaven“	VI
Flußbake	VIII
Turm der „Großen oder St. Laurenzkirche“	2
„Oosterkade“	5
„Koningshaven“, „Oosterkade“ und „Witte Huis“, „Boompjes“	6-7
Nördlicher Hafendamm des „Neuen Wasserweges“	8
„Delftsche Poort“	9
„Nieuwe Haven“	10
Selbstladender Sandsauger	11
Aussegelnde Fischerflotte „Hoek van Holland“	12
Abend auf der Maas	13
Eisgang auf dem Fluß	14
Unter den Maasbrücken	15
Auf der „Noord“	16
„Oude Haven“	17
„Holland-Amerika Lijn“	18
Eingang des „Rijnhaven“	19
S. S. „Rotterdam“ der „Holland-Amerika Lijn“	20
Erzschiff „Grangesberg“	21
Panorama von Rotterdam	22-23
„Tweede Katendrechtsche Haven“	24
„Maashaven“	25
I. M. S. Jacob van Heemskerk	26
Lagerhaus „die Molukken“ der A. G. „Vriesseveem“ „Rijnhaven“	27
Silogebäude der A.G. „Graan Silo Mij.“ „Maashaven“	28
„Rotterdamsche Lloyd“	29
„Aelbrechtskolk“ Delfshaven	30
„Parkhaven“	31
Winter auf der Maas	32
Dampfschiff für Petroleumtransport	33
Segelschiff für Petroleumtransport	34
„Rijsdijk“ in der Nähe des „Waalhaven“	35
Verschwundenes Bild aus dem „Waalhaven“-Gebiet.	36
Baggermaschine im „Waalhaven“	37

Exkavator im „Waalhaven”	Blz. 38
„Waalhaven” im Winter	39
Sandsauger Terrain erhöhend	40
Der „Kralingsche Plas”	41
Der „Bison” der „Droogdok Maatschappij”	42
Gartenland im „Prins-Alexander Polder”, für Höherlegung und Waldanlage bestimmt	45
Am „Kralingschen Plas” vorbei.	46
Verladen von Getreide	47
Getreideelevatoren im „Maashaven”	49
„Graan Elevator Maatschappij” Absackeinrichtung	50
Hydraulischer Kohlenkipper, „Binnenhaven”	53
Kohlenlöschern im Hafen	54
Kohlentransporteur „Prosper” der „Steenkolen Handelsvereinigung”	55
Kohlenladen auf dem Strome.	57
Schauerleute vor dem Hafengebäude	58
Muschelverkauf	59
Beförderung von Schauerleuten.	60
Schiffswerften bei der Mündung des „Maashaven”	61
Die „Nieuwe-Amsterdam” der „Holland-Amerika Lijn” im vierten Gemeindeschwimmdock.	62
Etablissement „Feyenoord”	63
Werft „Gusto” Firma A. F. Smulders Schiedam	64
Schwimmdocks der A. G. Wiltons Maschinenfabrik und Schiffswerft	65
Öffentliche Lesehalle Pijnackerstraat	66
Öffentlicher Lesesaal Boymansstraat	67
Marine-Museum „Prins Hendrik”	68
Am „Veerhaven”	69
Wagenfähre	70
Fuhrwagen	73
Caland Denkmal.	78



BEILAGEN



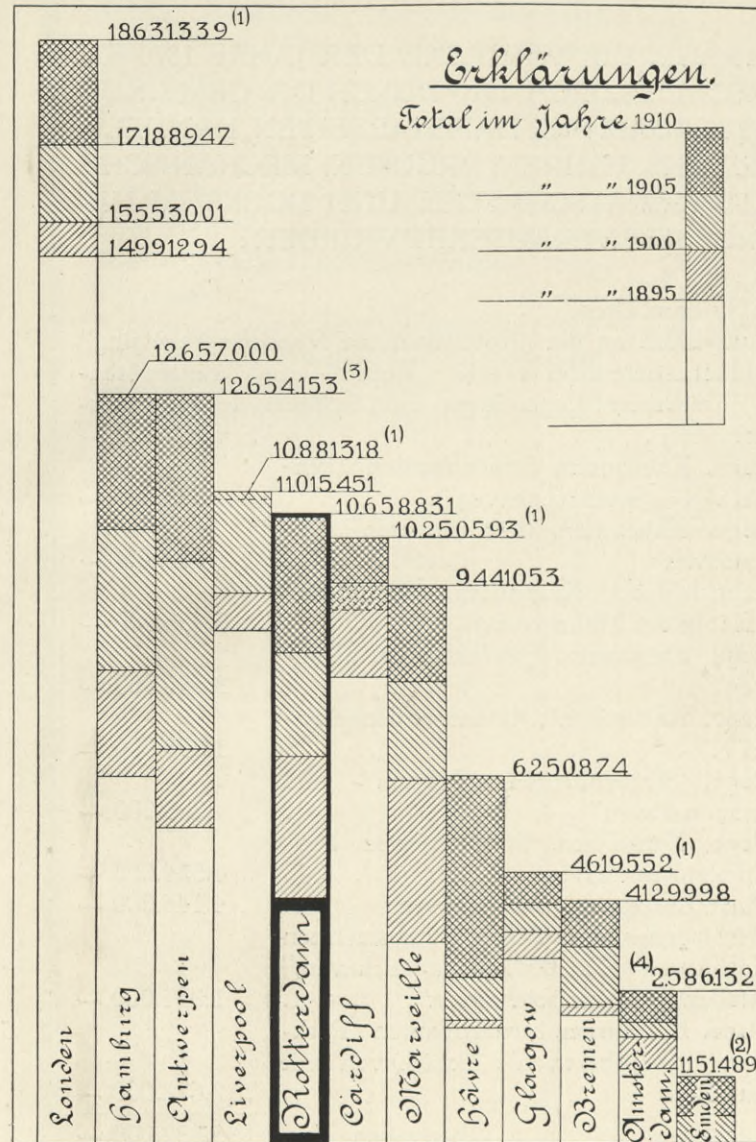
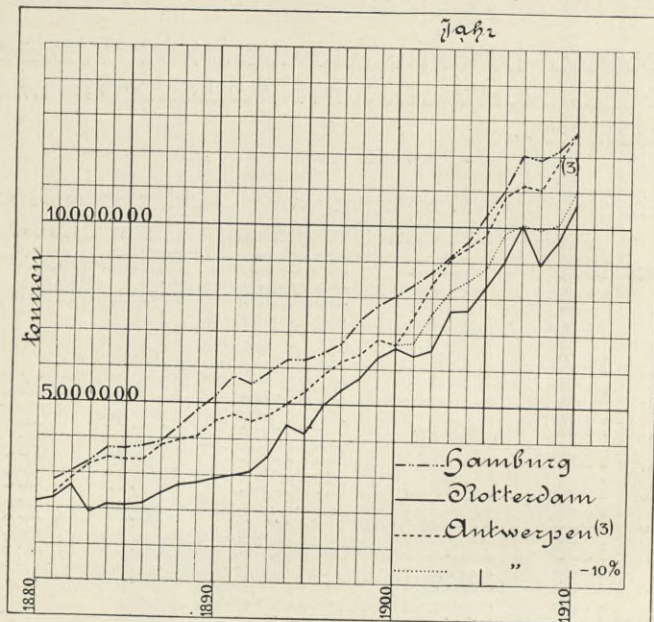
Caland Denkmal

BEILAGE I.

ZUNAHME DER BEVÖLKERUNG ROTTERDAMS IM VERGLEICH ZU DER IN NIEDERLAND IN DEN JAREN 1830—1912.

Jahreszahl.	Bevölkerung von		Sterbeziffer auf 1000	
	Rotterdam	Niederland	Einwohner der Bevölkerung von R'dam	Niederl.
1 Jan. 1830	72.294	2.613.487		
" " 1840	78.098	2.860.559		
" " 1850	90.073	3.056.879		
" " 1860	106.122	3.309.128		
" " 1870	116.232	3.579.529	29.58	24.80
" " 1880	148.102	4.012.693	31.84	25.80
" " 1890	201.858	4.511.415	23.85	23.50
" " 1891	209.136	4.564.565	22.19	20.50
" " 1892	216.679	4.621.744	20.37	20.70
" " 1893	222.233	4.669.576	22.42	21.00
" " 1894	228.597	4.732.911	21.00	19.20
" " 1895	234.916	4.795.646	19.17	18.50
" " 1896	276.337	4.859.451	19.36	18.60
" " 1897	286.105	4.928.658	17.60	17.20
" " 1898	298.433	5.004.206	16.66	16.90
" " 1899	309.309	5.074.632	17.88	17.00
" " 1900	319.866	5.104.137	17.76	17.20
" " 1901	332.185	5.179.233	16.80	17.87
" " 1902	341.051	5.263.232	17.70	17.20
" " 1903	348.474	5.347.190	15.40	16.26
" " 1904	361.434	5.430.942	15.06	15.58
" " 1905	370.390	5.509.660	14.45	15.92
" " 1906	379.017	5.591.410	14.66	15.32
" " 1907	390.364	5.672.232	13.68	14.78
" " 1908	403.356	5.747.263	13.62	14.60
" " 1909	411.635	5.825.198	13.25	15.03
" " 1910	417.989	5.857.940	12.13	13.70
" " 1911	426.888	5.944.803	11.75	13.57
" " 1912	436.015	6.018.000	11.64	14.50

BEILAGE II. EINKLARIERUNGEN ÜBER SEE IN NETTO REGISTERTONNEN VON 2.83 CBM



Erklärungen.

Total im Jahre 1910

"	"	1905
"	"	1900
"	"	1895

BEMERKUNGEN

(1) Bei den englischen Häfen ist unter den Einklarierungen die Küstenfahrt mit einbegriffen.

(2) Hierbei sind die Passagierdampfer von Borkum und Bordeney nicht mit einbegriffen.

(3) Die für Antwerpen angeführten Ziffern des Nettoinhaltes sind die der belgischen Berechnung, wobei der feste Abzug von 32 Proz. um für gewisse Dampferbruttomas in Nettomas umzurechnen (eine Noethode, die hier und in England befolgt wird) nicht gestattet ist.

Das belgische Nettomas ist beinahe immer bedeutend höher als das der niederländischen oder englischen Noethode. Zur Vergleichung mit andern muss man die Antwerpen-Gesamtziffer um 30 Proz. vermindern.

(4) Da seit 1886 die Hafengelder dem Bruttoinhalte nach erhoben werden, muss für Amsterdam der Bruttoinhalte durch 2,375 dividirt werden, wenn man den Nettoinhalt erhalten will, wo bei 2,83 cbm = 3000 berechnet wird.

BEILAGE III.

BETRÄGE, DIE WÄHREND DER JAHRE 1870 BIS EINSCHLIESZLICH 1910 DURCH DIE GEMEINDE ROTTERDAM FÜR HAFENARBEITEN, HANDELS-TERRAINS, FÄHREN, BRÜCKEN, MECHANISCHE HAFENGERÄTSCHAFTEN UND DOCKS IM HAFENGEBIET VERAUSGABT WURDEN:

1. Hafenarbeiten.

Ausgezahlt an die „Rotterdamsche Handelsvereinigung“ für Übernahme ihrer Werke („Binnen-“ und „Entrepôthaven“ Kaimauern, Lagerhäuser, Gerätschaften der Hafenausrüstung etc)	f 4.330.000,—
Anlage, Kaimauern, Straßenbauten „Binnenhaven“ „Sporweghaven“	„ 825.000,—
Anlage, Kaimauern, Straßenbauten „Koningshaven“	„ 1.940.000,—
Uferbekleidung, Kaimauern, Geländeankauf längs des Maasstromes.	„ 3.436.000,—
Anlage, Kaimauern, Straßenbauten „Rijnhaven“	„ 3.540.000,—
Anlage, Kaimauern „Katendrechtsche havens“	„ 1.390.000,—
Anlage, Straßenbauten, „Nassau“- und „Persoonshaven“	„ 203.000,—
Anlage, Kaimauern, Straßenbauten, Enteignung „Maashaven“	„ 6.524.000,—
Anlage, Enteignung „Waalhaven“	„ 4.145.000,—
Verschiedenes, wie: Bojen, Pumpstationen „Maashaven“ (f744.000,—), „St. Janshaven“, Auffüllung „Charloische haven“	„ 1.321.000,—
Anlage, Kaimauern, Straßenbauten „Parkhaven“, „St. Jobshaven“, „Schiehaven“ mit Hafensbahn	„ 7.678.000,—
Übertragen	f 35.332.000,—

	Übertrag . . .	f 35.332.000,—
Anlage „Keilehaven“ und Gelände- kauf im „Keile-“ und „Boschpolder“ für Hafener- weiterung	„	5.905.000,—
Mechanische Ausrüstung, Taucherglocken etc.	„	404.000,—
2. Beiträge zum Wasserweg	„	2.230.000,—
3. Lagerhäuser auf den Handelsterrains und längs der Häfen mit Ausnahme der von der „Rotterdamsche Handelsvereinigung“ über- nommenen	„	1.846.000,—
4. Fähren, Anlegeplätze, Wagenfähre etc. .	„	602.000,—
5. Brücken im Hafengebiet mit Ausnahme der in der Altstadt gelegenen	„	3.128.000,—
6. Mechanische Ausrüstung der Kais, Kip- per, Kranen etc.	„	1.667.000,—
7. Docks.	„	3.303.000,—
	zusammen rund in Gulden	55 Millionen

BEILAGE IV

WICHTIGERE EINNAHMEN (IN GULDEN ABGERUNDET)

Jahr	Städt. direkte Steuern incl. Rückstände		Auflage auf Staatssteuern	Hafengelder.		Kaigelder	Wasserleitung	Gas	Elektrizität	Telephon	Handels-einrichtungen	Entrepot	Trocken-docks	Wiege-gelder, Markt und Schlacht-haus	Hunde-steuer, Theater-aufführung, Schank-konzession	Außerordentliche Einnahmen.	
	%	Ertrag		Seefahr-zeuge	Fluß-fahrzeuge											Verkauf von Gemein-deigentum	Andere Einnahmen Entschä-digungen etc.
1890	2.5	616.000	734.000	491.000	136.000	65.000	134.000	298.000	(1895) 17.000	(1896) 30.000	43.000	75.000	66.000	145.000	86.000	252.000	100.000
1900	3	1.111.000	771.000	1.138.000	302.000	99.000	410.000	901.000	125.000	104.000	115.000	91.000	137.000	271.000	117.000	653.000	449.000
1905	4	1.669.000	871.000	1.468.000	417.000	117.000	519.000	1.510.000	255.000	254.000	106.000	54.000	114.000	304.000	118.000	874.000	466.000
1910	4	2.020.000	021.000	1.937.000	533.000	217.000	733.000	2.055.000	760.000	444.000	218.000	82.000	99.000	341.000	142.000	1.206.000	718.000

WICHTIGERE AUSGABEN (IN GULDEN ABGERUNDET)

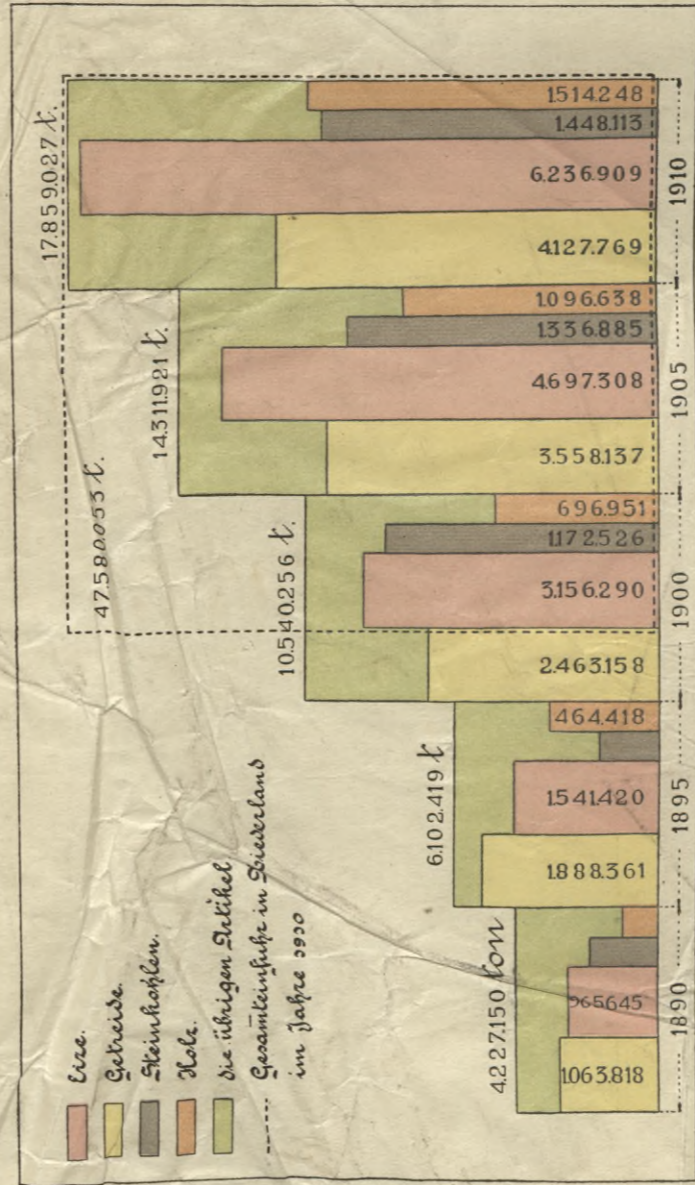
Jahr	Ausgaben für das Volksschul-wesen, Kleinkin-derschulen etc. mit Jahresgehäl-tern für die Volksschulen	Polizei	Kirchen, Armenwesen etc.	Reinigung	Unterhaltung der Straßen, Brücken, Kanalisierung	Unterhaltung der Häfen	Pensionen und Wartegelder	Zinsen	Rückzahlungen	Außergewöhn-liche Ausgaben für Arbeiten etc.
1890	754.000	389.000	328.000	210.000	303.000	255.000	54.000	976.000	308.000	1.512.000
1900	1.559.000	668.000	641.000	394.000	434.000	476.000	128.000	1.645.000	660.000	6.672.000
1905	2.105.000	856.000	860.000	470.000	457.000	467.000	331.000	2.328.000	1.124.000	7.204.000
1910	2.733.000	986.000	1.164.000	626.000	483.000	341.000	402.000	3.493.000	1.847.000	7.888.000

BEILAGE V.

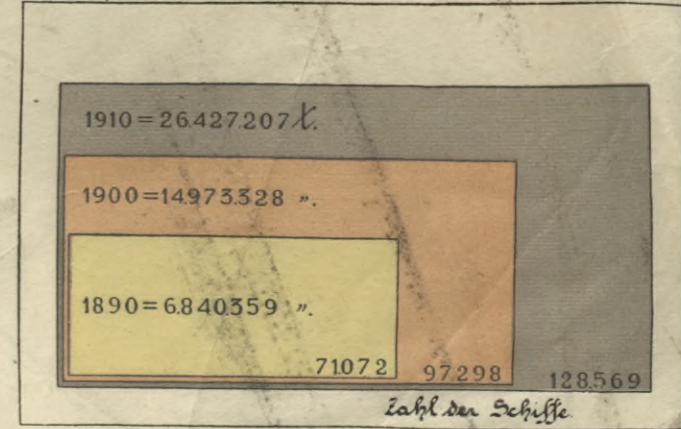
GRÖSZENVERHÄLTNISSE ETC. DER SCHWIMM-
DOCKS IN DEM HAFEN VON ROTTERDAM.

Eigentümer.	Länge.	Außenbreite.	Innenbreite am Boden des Docks.	Gesamthebe- vermögen.
Die Stadt Rotterdam .				
1. Im „Dokhaven.	40 M.	27.40 M.	20.40 M.	2112 ton
2. „ „	90 „	27.40 „	20.40 „	3960 „
3. „ „	110 „	27.40 „	20.40 „	6050 „
4. „ „Maashaven“.	170 „	36.— „	26.40 „	15300 „
Wiltons machinefa- briek en scheepswerf .				
1.	129.5 „	28.95 „		8250 „
2.	10973 „	25.91 „		4500 „
Rotterdamsche Droog- dok Maatschappij.				
1.	133 „	28.96 „	22.25 „	7500 „
2.	91.5 „	21.34 „	15.55 „	3000 „

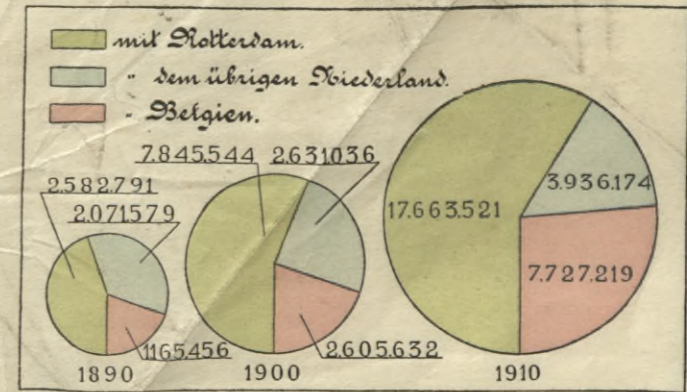
BEILAGE VII



BEILAGE VI

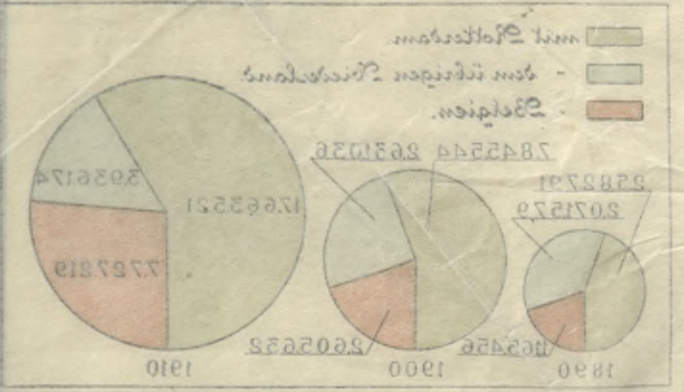


BINNENSCHIFFFAHRT NACH ROTTERDAM IN TONNEN VON 1 M³.

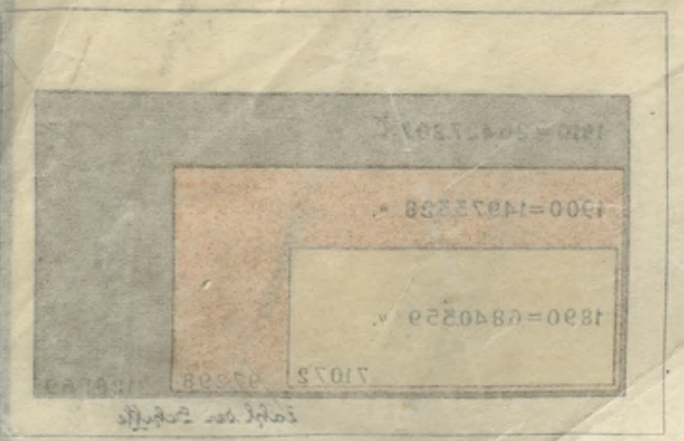


RHEINSCHIFFFAHRTSVERKEHR VON DEUTSCHLAND IN TONNEN VON 1000 K.G.

DEUTSCHLAND IN TONNEN VON 1000 K.G.

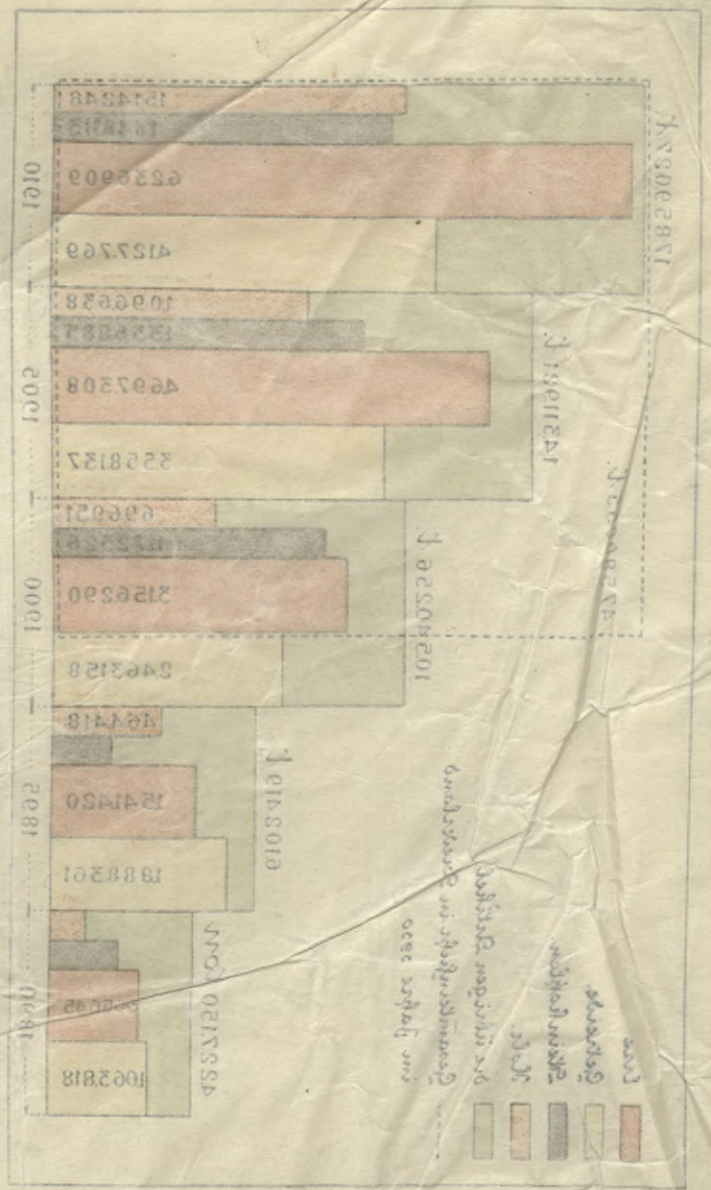


TONNEN VON 1 M³ BINNENSCHIFFART NACH ROTTERDAM IN



BEILAGE VI

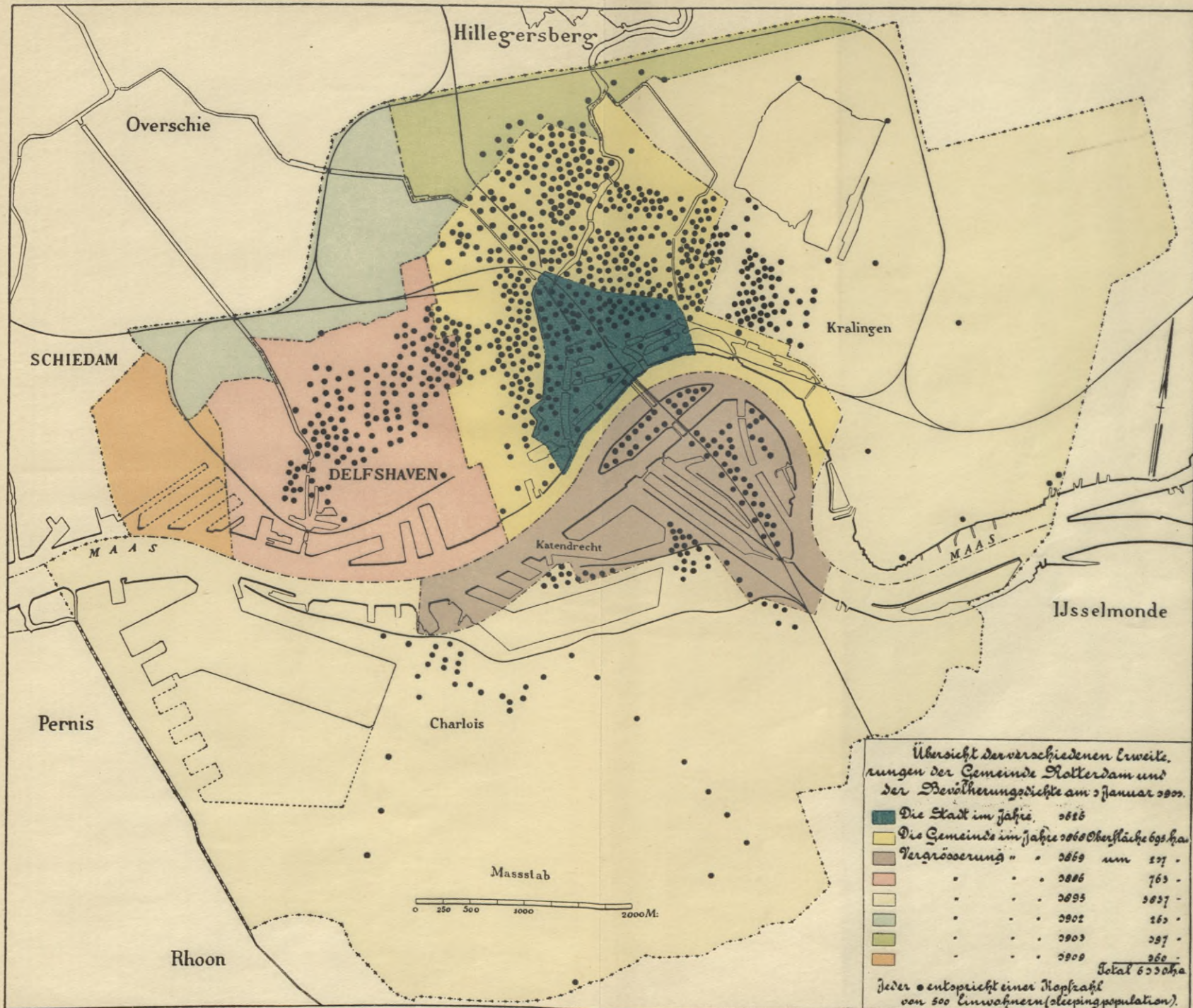
СЕГУИТЕЛНИЦЪ И КОЛЛЕВУМ (НЕРЕВУМ) И ТОННИ ВОН 1000 К.Г.



BEILAGE VII

BEILAGE V.
GRÖSZENVERHÄLTNISSE ETC. DER SCHWIMM-
DOCKS IN DEM HAFEN VON ROTTERDAM.

Eigentümer	Länge	Ausdehnung	Immersität am Boden des Dock	Gesamtes Tragvermögen
Die Stadt Rotterdam				
1. Im „Dokhaven“	40 M.	27.40 M.	20.40 M.	2112 t
2. „ „	90 „	27.40 „	20.40 „	3000 „
3. „ „	110 „	27.40 „	20.40 „	6000 „
4. „ „	150 „	26.40 „	26.40 „	15000 „
Willemswerf- briek en scheepswerf				
1. „ „	129.5 „	28.95 „	28.95 „	3740 „
2. „ „	10973 „	28.95 „	28.95 „	4600 „
Ronck- dok Maatschappij				
1. „ „	125 „	26.96 „	22.25 „	7500 „
2. „ „	125 „	21.34 „	15.51 „	3000 „



Übersicht der verschiedenen Erweiterungen der Gemeinde Rotterdam und der Bevölkerungsdichte am 31. Januar 1900.

Die Stadt im Jahre	1866	
Die Gemeinde im Jahre 1868	Oberfläche 695 ha	
Vergrößerung "	1869	um 177 -
"	1886	763 -
"	1895	1837 -
"	1901	165 -
"	1903	287 -
"	1900	260 -
		Total 6550 ha

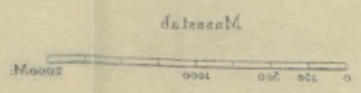
Jeder • entspricht einer Kopfzahl von 500 Einwohnern (sleeping population).



Hier is een overzicht van de ligging
 van de gemeentelijke (overheids-)

De Staat in 1815	1815
De Gemeente in 1815	1815
Verkoopen in 1815	1815
1815	1815
1815	1815
1815	1815
1815	1815
1815	1815
1815	1815
1815	1815

Het gebied der vercoopenen gemeente
 van de Gemeente Delfshaven
 der Gemeentelijke overheid







16

ROTTERDAM.

Scheepvaartbeweging.

Gedurende de afgelopen week zijn den Nieuwen Waterweg ingekomen 231 schepen, waarvan 1 zeilschip en 2 zeelichters. Hiervan waren bestemd voor Rotterdam 216, voor Vlaardingen 3 en voor Hoek van Holland 12.

In hetzelfde tijdperk van 1911 kwamen binnen 195 schepen, waarvan 2 zeilschepen en 1 zeelichter. Hiervan waren bestemd voor Rotterdam 184, voor Schiedam 2 en voor Hoek van Holland 9.

Bovendien vertrok van Hoek van Holland naar Rotterdam 1 schip, met. 1627 netto reg. ton.

Buitendien kwamen binnen 5 stoomschepen om aan de Vondelingenplaat te bunkeren.

Sedert 1 Januari zijn aangekomen:

		Schepen.	Netto R. ton.
N. Waterweg.	1912	6463	7,625,509
	1911	6161	7,131,333
Rotterdam.	1912	6125	7,199,425
	1911	5819	6,806,215

In de opgave over 1912 zijn niet begrepen 369 stoomschepen, met. 459,214 netto reg. ton, welke aan de Vondelingenplaat, 2 stoomschepen, met. 7976 netto reg. ton, welke aan de Poortershaven en 88 stoomschepen, met. 70,882 netto reg. ton, welke te Rotterdam hebben gebunkerd.

...nomen was, is tegen een borgstelling van 30,000 Mark vrij gelaten. Hij mag naar Rusland terugkeeren, maar moet zich voor de rechtszitting weer aanmelden. Tegelijkertijd is de Duitsche officier Dahm, die in Rusland wegens spionage gevangen genomen was, onder precies gelijke voorwaarden vrijgelaten. Hieraan waren rechtstreeksche diplomatieke onderhandelingen voorafgegaan. Dergelijke gevallen geven de vrees voor spionage geen bijzonder ernstig karakter.

WARSCHAU, 10 Augustus. Volgens een bericht uit particuliere bron, is de luitenant Dahm, die eenigen tijd geleden te Wirballen is gevangen genomen en hier in arrest zat, in vrijheid gesteld. Dit is, evenals bij den Russischen kapitein Kostewitsj, geschied tegen een borgstelling van 30,000 mark. Dahm heeft, evenals Kostewitsj, op eerewoord verklaard, dat hij op tijd ter terechtzitting zal verschijnen.

WASHINGTON, 10 Augustus. Taft heeft den staatssecretaris Knox als vertegenwoordiger van de Vereenigde Staten aangewezen bij de begrafenis van den Keizer van Japan. Knox zal worden vergezeld door zijn vrouw en een hooggeplaatst adjudant. Dit wordt ambtelijk zóó uitgelegd, dat Taft zijn vriendschappelijke gezindheid aan Japan wil toonen, doch men denkt, dat Knox, als de gelegenheid zich voorloet, daarvan gebruik mag maken om de houding van de Vereenigde Staten ten opzichte van de open deur in China op te helderen.

Scheepvaartbeweging.

Gedurende Juli 1912 kwamen den Nieuwen Waterweg binnen 942 schepen, metende 1,220,923 netto reg. ton (dit is het grootste aantal netto reg. tonnen gedurende een maand den Nieuwen Waterweg binnengekomen), waarvan 5 zeilschepen, met. 4188 netto reg. ton en 13 zeelichters, met. 8309 netto reg. ton. Voor Rotterdam waren hiervan bestemd 890 schepen, met. 1,172,971 netto reg. ton. Bovendien legden 20 inkomende en 42 uitgaande schepen aan den Hoek van Holland aan.

In Juli 1911 kwamen den Nieuwen Waterweg binnen 901 schepen, metende 1,133,463 netto reg. ton, waarvan 10 zeilschepen, met. 5873 netto reg. ton, en 12 zeelichters, met. 7998 netto reg. ton.

Voor Rotterdam waren hiervan bestemd 855 schepen, met. 1,088,618 netto reg. ton.

Sedert 1 Januari zijn aangekomen:

		Schepen.	Netto R. ton.
N. Waterweg. x x x	1912	6138	7,207,583
	1911	5874	6,787,410
Rotterdam. x x x x	1912	5819	6,794,681
	1911	5550	6,495,452

Bovendien vertrokken van Hoek van Holland naar Rotterdam 2 schepen, met. 2311 netto reg. ton.

Hamburg, Antwerpen, Nieuwe Waterweg.

In de maand Juni zijn in de haven van Hamburg binnengekomen 1682 schepen, metende 1,267,078 ton, tegen 1534 schepen, metende 1,136,164 ton in Juni 1911. Er is dus een vermeerdering met 152 schepen en met 130,914 ton.

In de maand Juni zijn in de haven van Antwerpen binnengekomen 584 schepen, metende 996,123 ton (herleid), tegen 560 schepen, metende 1,930,471 ton (herleid) in Juni 1911. Er is dus een vermeerdering met 24 schepen en met 65,752 ton.

De cijfers van de havenbeweging over het eerste halfjaar maanden van 1912 en 1911 zijn (met herleiding van de Antwerpsche cijfers, om ze met de andere vergelijkbaar te maken):

	Hamburg.		Antwerpen.		N. Waterweg.	
	Schepen.	Ton.	Schepen.	Ton.	Schepen.	To..
1912	8302	6,671,110	3462	5,821,068	5196	5,986,660
1911	8704	6,546,737	3466	5,628,738	4973	5,653,947

Ver-
schil: — 402 + 124,373 — 4 + 192,330 + 223 + 332,713

In het eerste halfjaar van 1912 heeft dus de havenbeweging van den Nieuwen Waterweg die van Antwerpen met 165,592 ton overtroffen, terwijl het verschil ten gunste van den Nieuwen Waterweg over de vijf eerste maanden van 1912 288ton bedroeg

Rotterdam.

Hamburg, Antwerpen, Nieuwe Waterweg.

In de maand Juli zijn in de haven van Hamburg binnengekomen 1816 schepen, metende 1,268,083 ton, tegen 1694 schepen, metende 1,120,612 ton in Juli 1911. Er is dus een vermeerdering met 122 schepen en met 147,471 ton.

In de maand Juli zijn in de haven van Antwerpen binnengekomen 616 schepen, metende 1,031,930 ton (herleid), tegen 562 schepen, metende 961,243 ton (herleid) in Juli 1911. Er is dus een vermeerdering met 54 schepen en met 70,687 ton.

De cijfers van de havenbeweging over de eerste zeven maanden van 1912 en 1911 zijn (met herleiding van de Antwerpsche cijfers, om ze met de andere vergelijkbaar te maken):

	Hamburg.		Antwerpen.		N. Waterweg.	
	Schepen.	Ton.	Schepen.	Ton.	Schepen.	Ton.
1912	10,118	7,939,193	4018	6,855,677	6138	7,267,583
1911	10,398	7,667,349	4028	6,539,982	5874	6,787,410

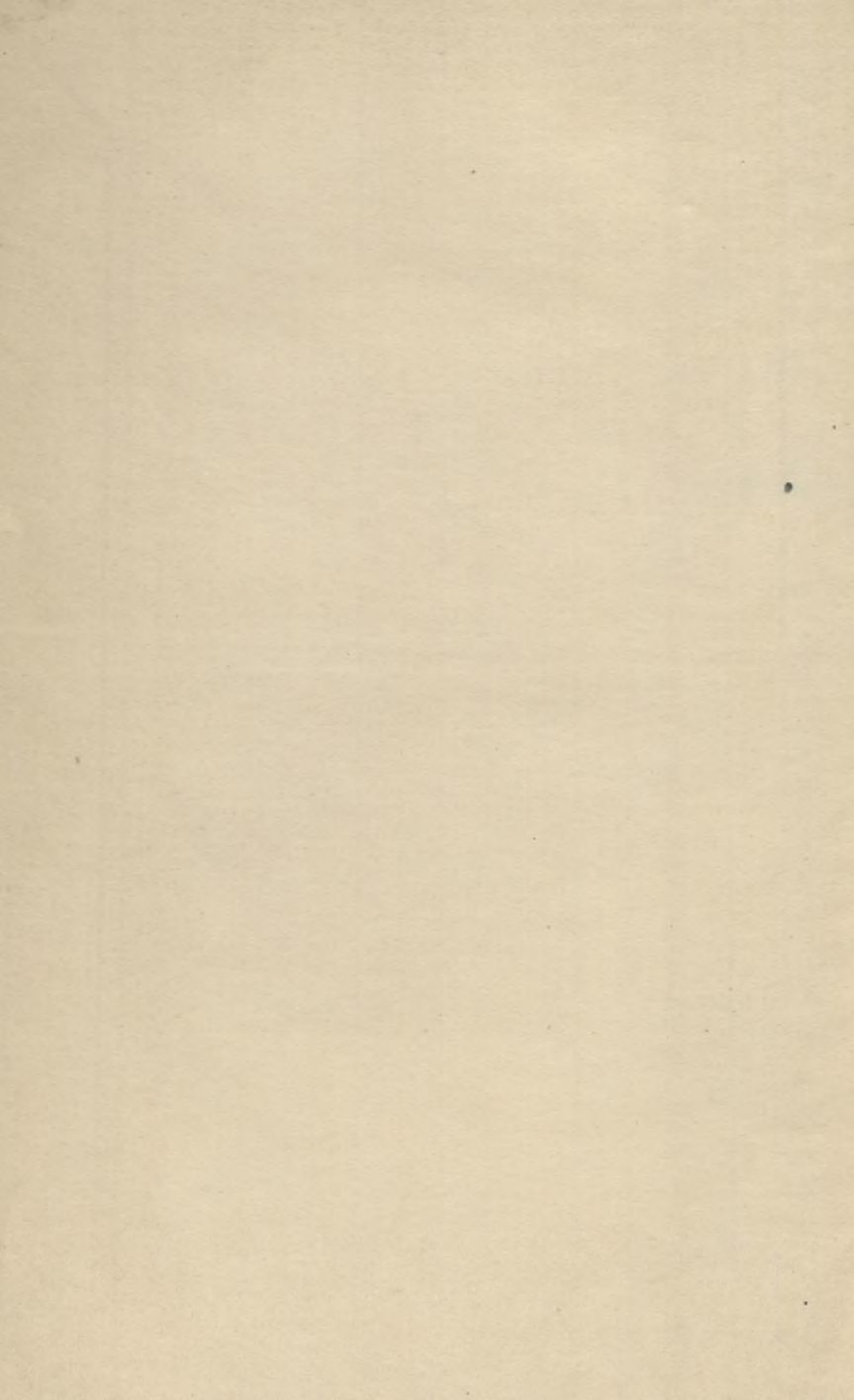
Ver-
schil: — 280 + 271,844 + 50 + 265,695 + 264 + 420,173
(Verbeterd bericht.)

In de eerste zeven maanden van 1912 heeft dus de havenbeweging van den Nieuwen Waterweg die van Antwerpen met 351,906 ton overtroffen, terwijl het verschil ten gunste van den Nieuwen Waterweg over de zes eerste maanden van 1912 165,592 ton bedroeg.









Biblioteka Politechniki Krakowskiej



10000294624