

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen

ROTTERDAM

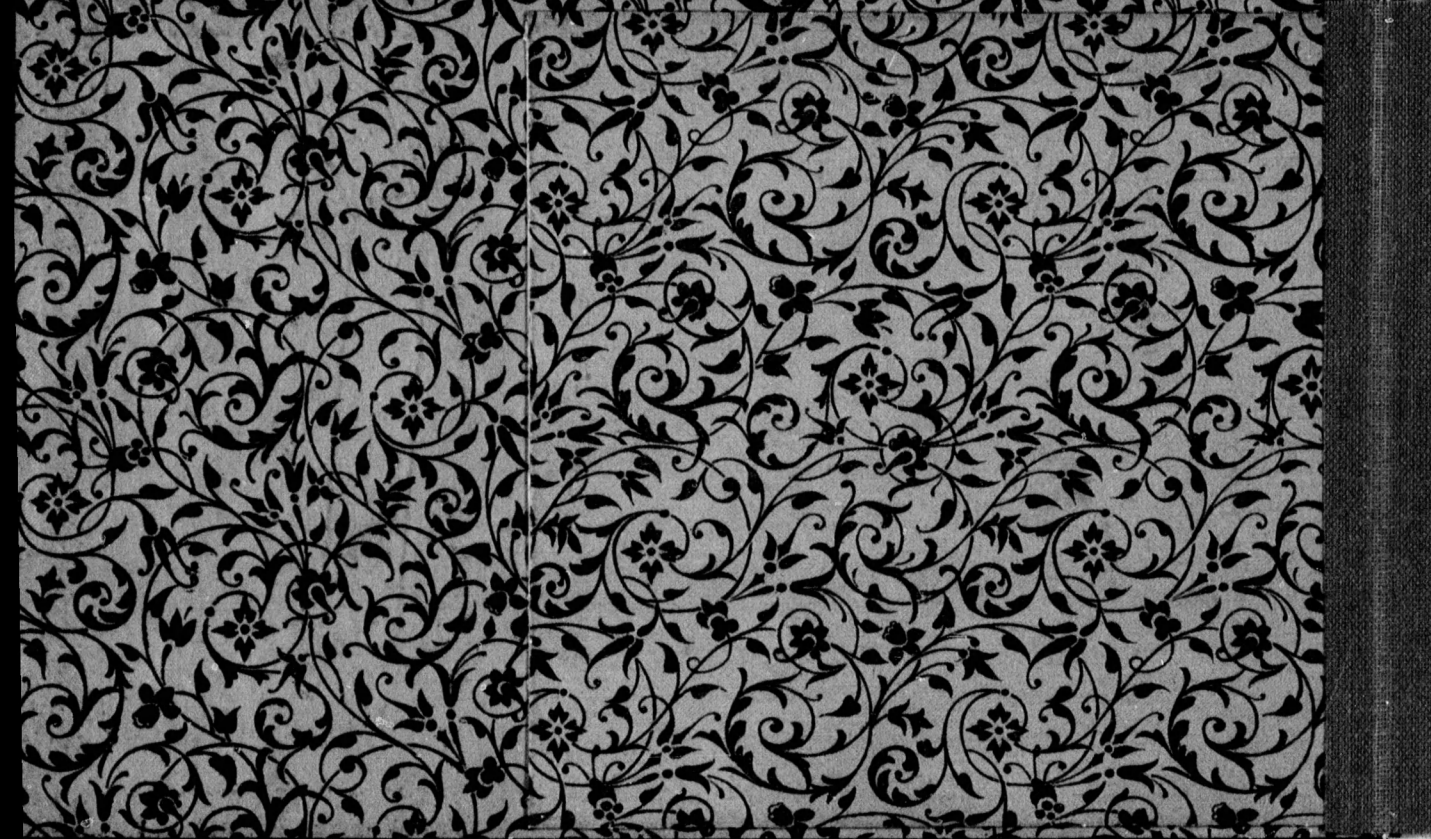
VENLOO

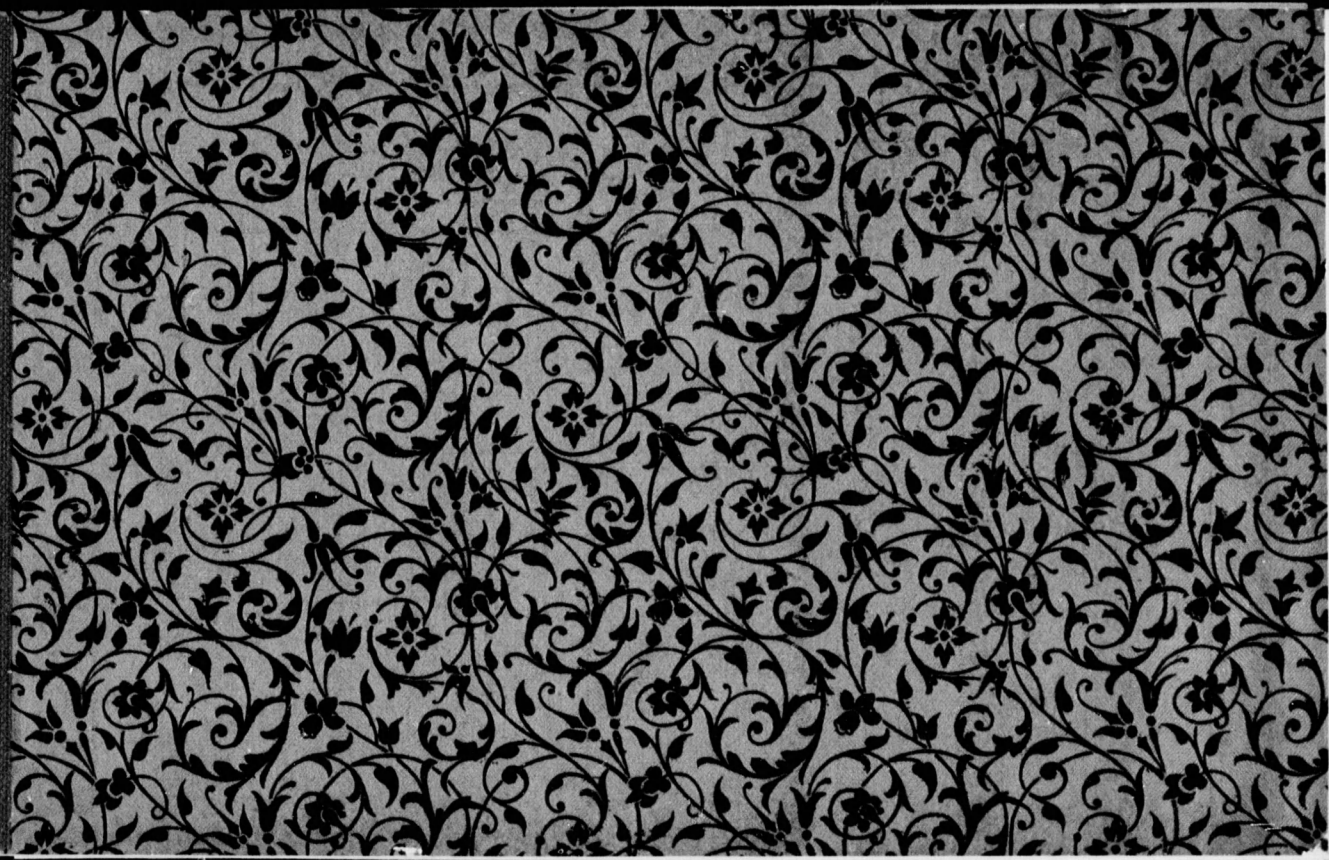
155
G-63

U.B.U.

ERD
I.A.

27 Juli 1888





RIJKSUNIVERSITEIT TE UTRECHT



2490 706 9

all p

155 G 63

~~1888~~ ~~1888~~ ~~1888~~ ~~1888~~

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

General Versammlung 25—27 Juli 1888.

FÜHRER

BEI DEM BESUCH AN

Rotterdam am 27 Juli 1888,

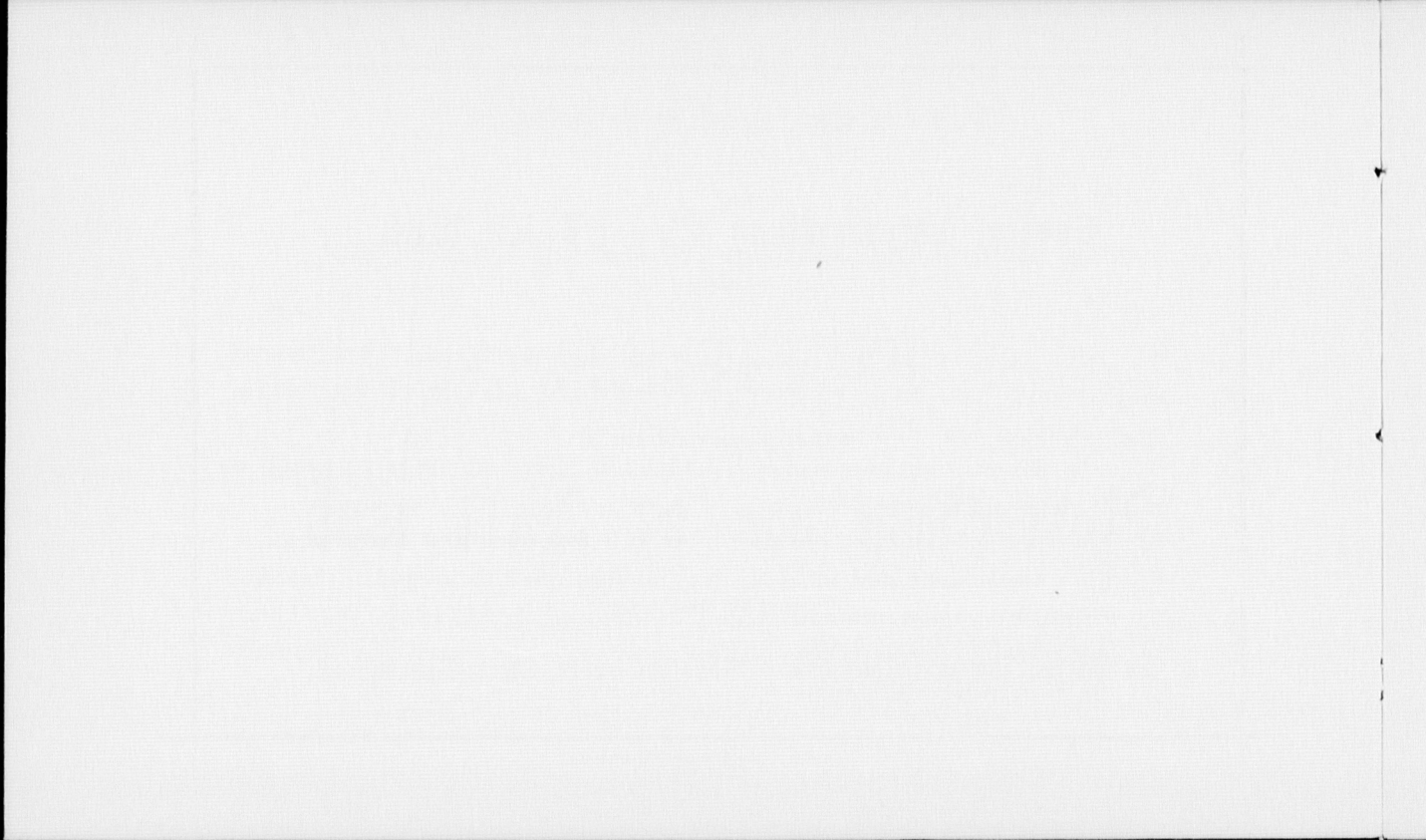
ANGEBOTEN VON DER

Gesellschaft für den Betrieb von Niederländischen Staats-Eisenbahnen.

Druck von J. van Boekhoven in Utrecht.



all 74



ZUR BEACHTUNG.

An

die Herren Abgeordneten zur General Versammlung.

Aus dem officiellen Programm ist den verehrten Abgeordneten bekannt dass am Freitag den 27^{ten} Juli ein Ausflug nach Rotterdam vorgesehen ist zur Besichtigung der dortigen Hafen-Anlagen.

In der Absicht die Annehmlichkeiten dieses Ausflugs zu erhöhen enthält der vorliegende Führer:

- 1^o. Ein Auszug aus dem für den 27^{ten} Juli festgestellten Programm.
- 2^o. Eine Uebersicht der Reise-Gelegenheiten mit Benutzung der Staats-Eisenbahn-Linien, welche nach Beendigung des Ausflugs den Theilnehmern zur directen Rückkehr von Rotterdam nach der Heimath zur Verfügung stehen

Zum Behufe der Theilnehmer (auch Damen), welche die Rückreise nach Deutschland über Venloo zu machen beabsichtigen, wird die Gesellschaft für den Betrieb von Niederländischen Staats-Eisenbahnen am 27 Juli um 4.25 von Rotterdam (Delftsche Poort) bezw. um 4.33 Nachm. von Rotterdam (Börse) einen Extra-Zug abgehen lassen welcher um 7.35 Nachm. in Venloo eintrifft.

An letzterer Station wird den Herren und Damen, welche mit diesem Extra-Zuge ankommen, ein Diner angeboten werden.

Die Weiterfahrt in den Richtungen nach Berlin, Köln, u. s. w. findet um 8.21 Nachm. (Amst. Zeit) statt.

- 3^o. Eine kurze Beschreibung der Hafen-Anlagen Rotterdams nebst Karte der Hafen-Anlagen und graphischen Darstellungen der Verkehrs-Entwicklung.

Für jede gewünschte Auskunft betreffend den Ausflug nach Rotterdam und die Rückreise über Venloo wird man gebeten sich vorzugsweise

an den Abgeordneten der Gesellschaft zur General-Versammlung Herrn Abtheilungsvorstand GERLINGS zu wenden.

Die Herren Abgeordneten, welche sich zur Rückreise von Rotterdam nach Deutschland über Venloo am 27^{ten} Juli des sub 2^o. erwähnten Extrazugs zu bedienen wünschen, werden höflichst ersucht obengenanntem Herrn GERLINGS spätestens am Donnerstag 26 Juli ihr Vorhaben bekannt geben zu wollen, damit für die Bequemlichkeit der Reise und den Empfang in Venloo in jeder Hinsicht Vorsorge getroffen werden könne.

Die Gesellschaft für den Betrieb
von Niederländischen Staats-Eisenbahnen,

W. VROLIK,
General-Director.

PROGRAMM
FÜR DEN
BESUCH AN ROTTERDAM,
am Freitag den 27 Juli 1888.

— — —
Vormittags 10 $\frac{1}{2}$ Uhr.

Abfahrt vom Central-Bahnhofe mittelst Extra-Zuges der Holländischen Eisenbahn-Gesellschaft nach Rotterdam (Station Delftsche Poort) und sodann mittelst Extra-Zuges der Gesellschaft für den Betrieb von Niederländischen Staatseisenbahnen nach dem Güterbahnhofe Feijenoord am linken Maasufer.

Dampfschiffahrt auf der Neuen Maas (Abfahrt „*Koningshaven*“).

Besichtigung der städtischen Hafen-Anlagen; gemeinschaftliches Frühstück an Bord, angeboten von der Stadt Rotterdam.

Damen Willkommen.

REISE-GELEGENHEITEN

VON

ROTTERDAM nach der HEIMATH

nach Beëndigung des Ausflugs am 27 Juli 1888.

A. Von **ROTTERDAM** nach **DEUTSCHLAND** über **Bokstel—Venloo.**

Rotterdam (Delftsche Poort)	Abgang 4.25 Nachm.	} Extra-Zug.
„ (Börse)	 „ 4.33 „	
Bokstel	 Ankunft 6.10 „	

Bokstel	. . . Abgang 7.50 Nachm.
Bremen	. . . Ankunft 5.55 Vorm.
Hamburg	. . . „ 8.5 „

Nach Bremen und Hamburg auch über Venloo
(vergl. nächste Seite).

Bokstel	. Abgang 6 20 Nachm.	} Extra-
Venloo	. Ankunft 7.35 „	

Zug.

Diner in **Venloo.**

Weiterreise ab Venloo auf nächster Seite.

Venloo . . .	Abgang	8.21	Nachm.
Duisburg. . .	Ankunft	10.—	„
„ . . .	Abgang	10.10	„
Hannover . . .	Ankunft	2.53	Vorm.
Berlin (Friedrichstr.)	„	7.39	„

Duisburg . . .	Abgang	12.50	Vorm.
Bremen. . .	Ankunft	5.55	„
Hamburg . . .	„	8.5	„

Hannover . . .	Abgang	3.—	Vorm.
Braunschweig. . .	Ankunft	4.4	„
Magdeburg . . .	„	5.42	„
Dresden. . . .	„	10.54	„

Venloo . . .	Abgang	8.21	Nachm.
Köln	Ankunft	11.—	„
„	Abgang	12 —	Nachts
Mainz. . . .	Ankunft	5.15	Vorm.

Darmstadt . . .	„	6.20	„
Frankfurt (Main)			
Westbahnhof	„	6.58	„
Ludwigshafen . .	„	8.46	„
Karlsruhe . . .	„	10.34	„

Venloo . . .	Abgang	8.21	Nachm.
Neuss. . . .	Ankunft	10.10	„
„	Abgang	10.13	„
Elberfeld. . . .	Ankunft	11.50	„

B. Von **ROTTERDAM** nach **BRÜSSEL**.

Rotterdam (Delftsche Poort) . . .	Abgang	5.30	Nachm.	7.14	Nachm.
„ (Börse)	„	5.40	„	7.22	„
Antwerpen	Ankunft	8.8	„	10.6	„
„	Abgang	8.16	„	10.18	„
Brüssel	Ankunft	9.14	„	11 14	„

Die Hafen-Anlagen von Rotterdam.

Während einer längeren Reihe von Jahren sind Handel und Schifffahrt der Stadt Rotterdam in ihrer Entwicklung gehemmt worden infolge der ungenügenden Verbindung mit dem Meere und der gleichfalls den Anforderungen der Neuzeit nicht entsprechenden Eisenbahn-Anlagen.

Verbindung mit dem Meere. Bekanntlich ist der ersterwähnte Mangel nunmehr gehoben durch die Schaffung einer neuen Ausmündung des unter dem Namen „*de Nieuwe Maas*“ an Rotterdam vorbeiströmenden Rheinarmes. Diese grossartige Arbeit hat nach vielen Widerwärtigkeiten zuletzt zu einem befriedigenden Erfolge geführt. Der neue Wasserweg kann zur Zeit *regelmässig* von Schiffen mit einem Tiefgange von 68 dM. befahren werden. Mit Benutzung des Hochwassers fahren auch Schiffe mit grösserem Tiefgang (bis zu 74 dM.) durch die neue Ausmündung ein und aus.

Die Lage Rotterdams zeichnet sich jetzt vor jenen der benachbarten Seehäfen als eine vorzügliche aus. Die Entfernung vom Meere beträgt nur 33 Kilometer und wird von Schiffen bis zu 70 dM. Tiefgang in 2 bis 3 Stunden zurück gelegt. Der Zugang vom Meere ist in jeder Jahreszeit offen und sicher und auch bei Eisgang fahrbar.

Eisenbahn-Verbindungen. Bis zum Jahre 1878 war nur die Rhein-Eisenbahn am rechten Ufer des Flusses mit dem Wasserweg verbunden. Seit jenem Jahre sind die Eisenbahn-Anlagen auf dem linken Ufer in Verbindung mit den neuen Hafen-Anlagen in Betrieb genommen.

Die Güter-Station der Staats-Eisenbahn-Gesellschaft hat eine Ausdehnung von mehr als 16 Hectaren und verfügt behufs unmittelbarer Umladung in die Schiffe über einen 1100 Meter langen Quai am „*Spoorweghaven*“ (Eisenbahn-Hafen).

Ausserdem sind die städtischen Handels-Anlagen an der östlichen Seite des Eisenbahn-Hafens bei der Staats-Eisenbahn-Gesellschaft in Betrieb.

Wasserverbindung mit dem Binnenland. Von überwiegendem Einfluss auf die Bedeutung Rotterdams als Handelsstadt ist die günstige Lage für die Fluss- und Kanal-Schifffahrt. Der Rhein bleibt noch immer der bedeutendste natürliche Handelsweg der alten Welt. An der Verbesserung dieser Wasserstrasse sowie des engverzweigten Niederländischen Kanalnetzes wird unaufhörlich gearbeitet.

Hafen-Anlagen. Der Hafen von Rotterdam besteht aus:

- 1°. jenem Theil des Flusses „*de Nieuwe Maas*,” welcher in der unmittelbaren Nähe der Stadt gelegen ist;
- 2°. den älteren Häfen und Quai-Anlagen auf dem rechten Ufer;
- 3°. den Handels-Anlagen der Neuzeit auf der am linken Ufer gelegenen Halbinsel „*Feijenoord*.”

Der Fluss. Bei der günstigen Lage Rotterdams für die Fluss-Schifffahrt ist es selbstverständlich dass der grössere Theil der Waaren unmittelbar von den Seeschiffen in die Flussschiffe und umgekehrt umgeladen wird. Mit weniger Mühe und Kosten als an den Quais

findet die Umladung der Seeschiffe auf dem Flusse statt, indem dieselben — an den Ketten-Ankern befestigt — mit Hülfe ihrer eigenen Dampfwinden in und aus den Rheinschiffen, welche sie umgeben, laden.

Die schwimmenden und durch Ketten an Schrauben-Anker befestigten Bojen gewähren Ladeplätze für 28 der grössten Seeschiffe, welche Zahl in Kurzem auf 40 ausgedehnt werden wird.

Aeltere Häfen am rechten Ufer. So lange Rotterdam nur von Schiffen mit beschränktem Tiefgang besucht wurde, genügten die alten Häfen im Innern der Stadt, sowie der Quai „*Boompjes*“ genannt am rechten Ufer der neuen Maas. Keiner dieser Häfen hat eine grössere Tiefe als 35 d.M. Auch die späteren Ausdehnungen der Quai-Anlagen am rechten Ufer (*Veerhaven*, *Westerhaven* und *Westerkade*) deren Bau in den fünfziger Jahren stattfand, eigneten sich nur für einen Tiefgang von 40 d.M., während die „*Oosterkade*“ in Anschluss an den Bau der Rhein-Eisenbahn-Station für einen Tiefgang von 50 d.M.

ausgeführt wurde. Nur der Quai der Rhein-Eisenbahn-Station eignet sich für Schiffe von 60 d M. Tiefgang.

Hafen-Anlagen am linken Ufer. Während die Häfen am rechten Ufer grösstentheils von den Eisenbahnen nicht erreicht werden können, stehen die Handels-Anlagen am linken Ufer mit den Eisenbahnen im engsten Zusammenhang.

Bei dem Bau der Staats-Eisenbahn von Rotterdam in der Richtung nach Dordrecht fand die Kreuzung des Flusses mittelst einer festen Brücke statt. Zur Wiederherstellung der Verbindung für Schiffe, welche nicht unter die feste Brücke durchfahren können, wurde ein 150 Meter breiter Kanal, „*Koningshaven*“ genannt, gegraben und die Eisenbahn zu diesem Zwecke von einer Drehbrücke versehen. Der „*Koningshaven*“ hat eine Tiefe von 5 bis 7 M. und ist mit Quais zur Länge von 900 M. versehen.

Auf den „*Koningshaven*“ münden der „*Spoorweghaven*“ und der „*Binnenhaven*.“

Der „*Spoorweghaven*“ (Eisenbahn-Hafen) ist zwischen der Güter-Station der Staats-Eisenbahn-Gesellschaft und den städtischen Handels-Anlagen gelegen. Die Länge beträgt 1100, die Breite 115 M., die Tiefe an den Quais grösstentheils 65 (theilweise 67) d.M. Dieser Hafen bietet den grossen Vortheil im Winter eisfrei zu sein, indem man bei der Ebbe mittelst des „*Spuikanaal*“ einen genügenden Strom zur Entfernung des Eises erzeugt. Rotterdam ist daher einer der seltenen Handelshäfen auf dem Festlande, welche auch bei strenger Frost die directe Ueberladung zwischen Eisenbahn und Schiff ununterbrochen gestatten.

Der „*Spoorweghaven*“ ist an beiden Seiten mit Hebevorrichtungen und andern Hilfsmitteln reichlich ausgestattet. Die Staats-Eisenbahn-Gesellschaft besitzt an diesem Hafen ein Kohlensturzgerüst (*tip*) von 15000 Kilogr. Tragfähigkeit.

Der „*Binnenhaven*“ ist 1000 M. lang und 80—40 M. breit und hat eine Tiefe von 70 bis 75 d.M. Derselbe ist ebenfalls von allen

erforderlichen Hilfsmitteln versehen. Am Ostufer findet man eine sehr kräftige Kohlensturz-einrichtung (*tip*), welche gestattet 200 Tonnen pro Stunde zu laden. Der „*Binnenhaven*“ wird im Weiteren nach Osten begrenzt durch die Gebäude für die zollfreie Lagerung von Waaren und den dazu gehörigen Hafen (*Entrepot*).

Neueste Anlagen. Die obenerwähnten Hafen-Anlagen genügen schon jetzt nicht mehr für den schnell anwachsenden Verkehr. Im Besonderen fehlt es an Raum zum Auflegen von Flussschiffen im Winter, welche zu jener Jahreszeit öfters in grosser Zahl hier aufgehalten werden. Zu diesem Zwecke ist etwas flussabwärts der „*Rijnhaven*“ entworfen. Für diesen Hafen ist die beträchtliche Ausdehnung von 30 Hectaren und die Tiefe von 7 M. vorgesehen; vorläufig ist jedoch nur ein Theil von 11 Hectaren und 3 Meter Tiefe in Ausführung. Die Lage des „*Rijnhaven*“ ist sehr günstig, indem derselbe gegen Eisgang geschützt ist und leicht an die angrenzende Güterstation angeschlossen werden kann.

Mehr Flussabwärts sind noch am linken Ufer gelegen:
ein Flüchthafen für Seeschiffe (besonders Petroleumschiffe) bei Eisgang;

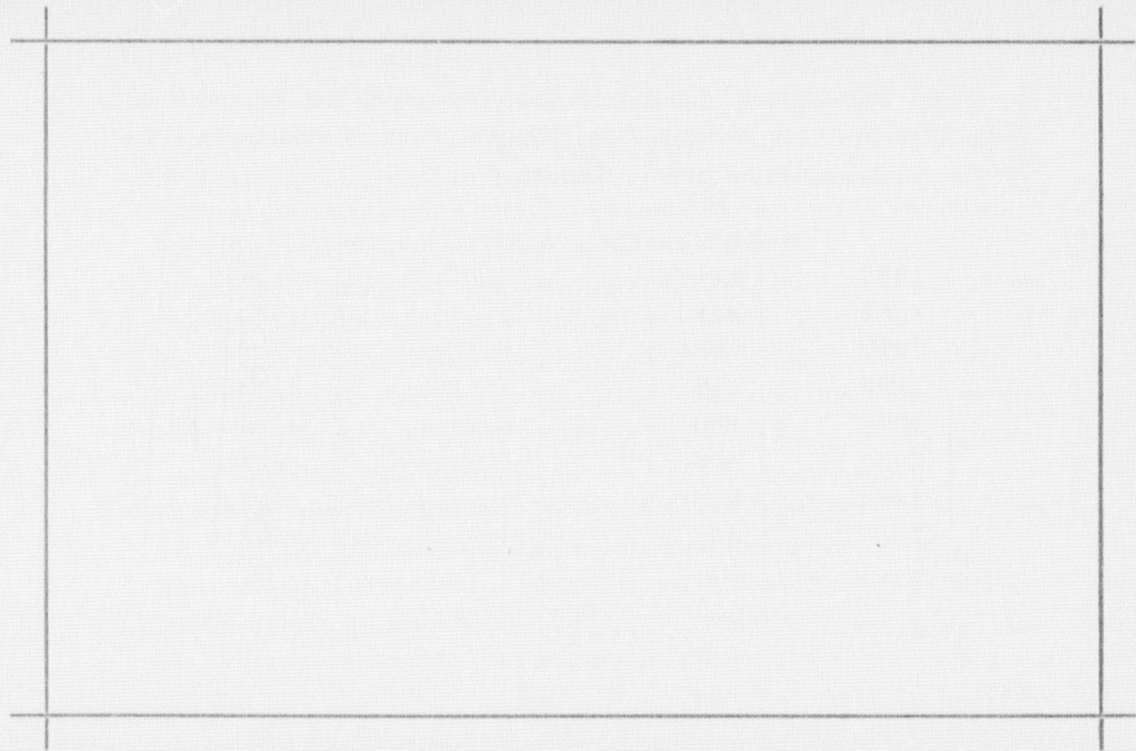
ein Hafen, worin sich die schwimmenden eisernen Trockendocken zur Reparatur von Seeschiffen befinden;

eine Einrichtung für den Petroleum-handel, bestehend aus einem Ladequai an tiefem Wasser, mehreren ausgezeichnet eingerichteten Lagerhäusern und zwei Behältern (*tanks*). Letztere gestatten bei Benutzung von gleichfalls mit „*tanks*“ ausgerüsteten Schiffen und Eisenbahnwagen, die Aufbewahrung und Umladung des Petroleums ohne Gebrauch von Fässern.

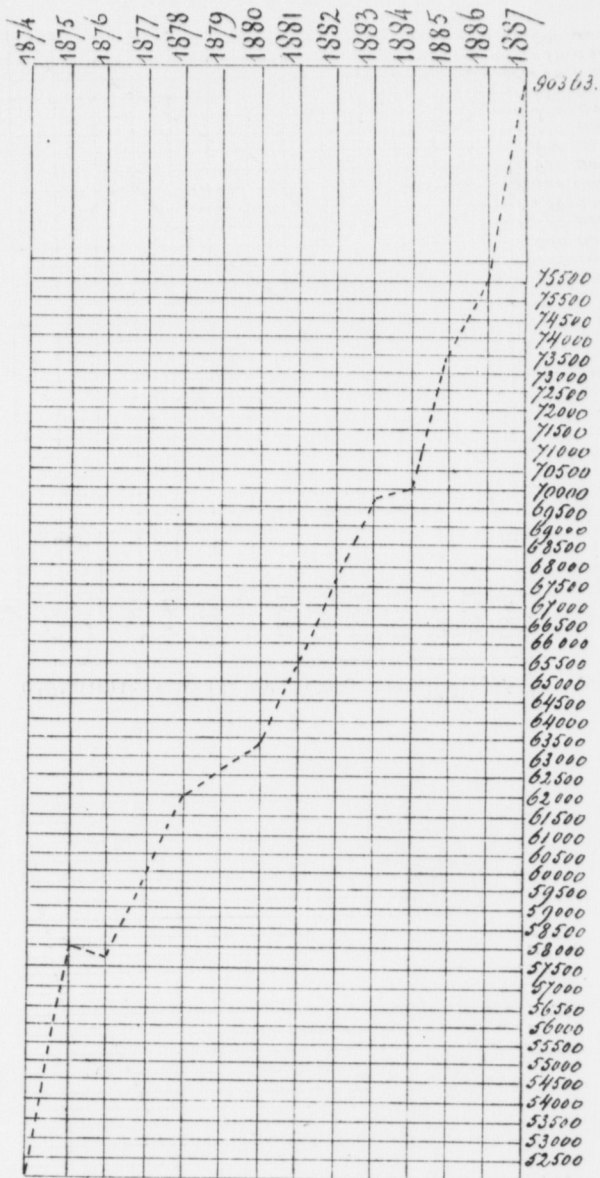
Entwicklung des Verkehrs. Unter dem Einfluss der verbesserten Zustände hat der Handelsverkehr von Rotterdam einen erstaunlichen Aufschwung genommen. Der leichteren Uebersichtlichkeit halber, lassen wir einige Zahlen betreffend den Schiffahrt-Verkehr von 1874 bis 1887 in graphischer Darstellung folgen.

Die Entwicklung des Landverkehrs lässt sich aus unterstehenden Zahlen bemessen, welche den Empfang und Versand von Gütern auf der Staats-Eisenbahn in Tonnen (von 1000 Kilogr.) angeben.

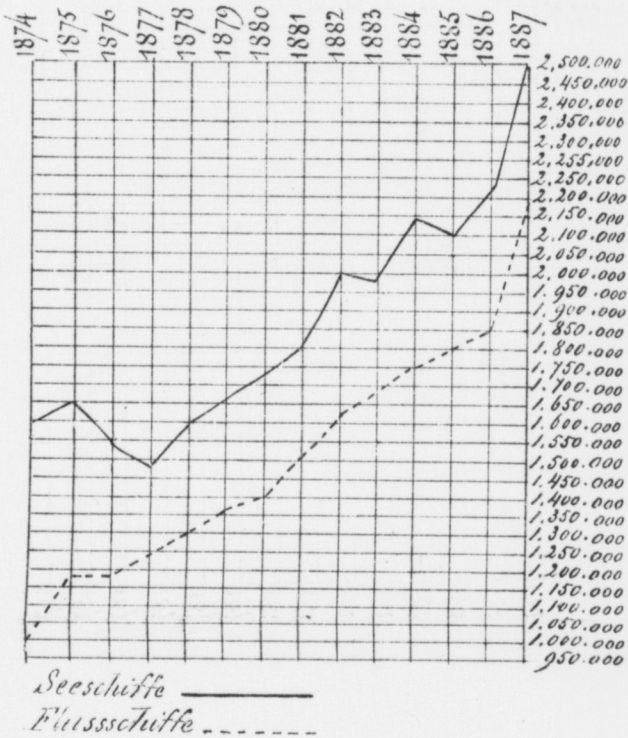
	Empfang in Rotterdam.	Versand von Rotterdam.	Total.
1880	147.541	153.628	301.169
1881	213.284	169.153	382.437
1882	278.674	297.955	576.626
1883	276.605	217.886	494.491
1884	265.082	207.325	472.407
1885	305.053	186.577	491.630
1886	324.003	155.237	479.240
1887	363.325	178.415	541.740



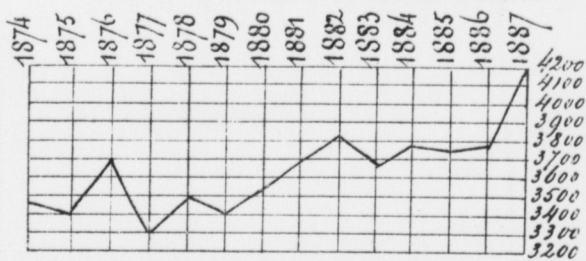
Zahl der Flussschiffe



Gesamthalt der See- und Flussschiffe



Zahl der Seeschiffe



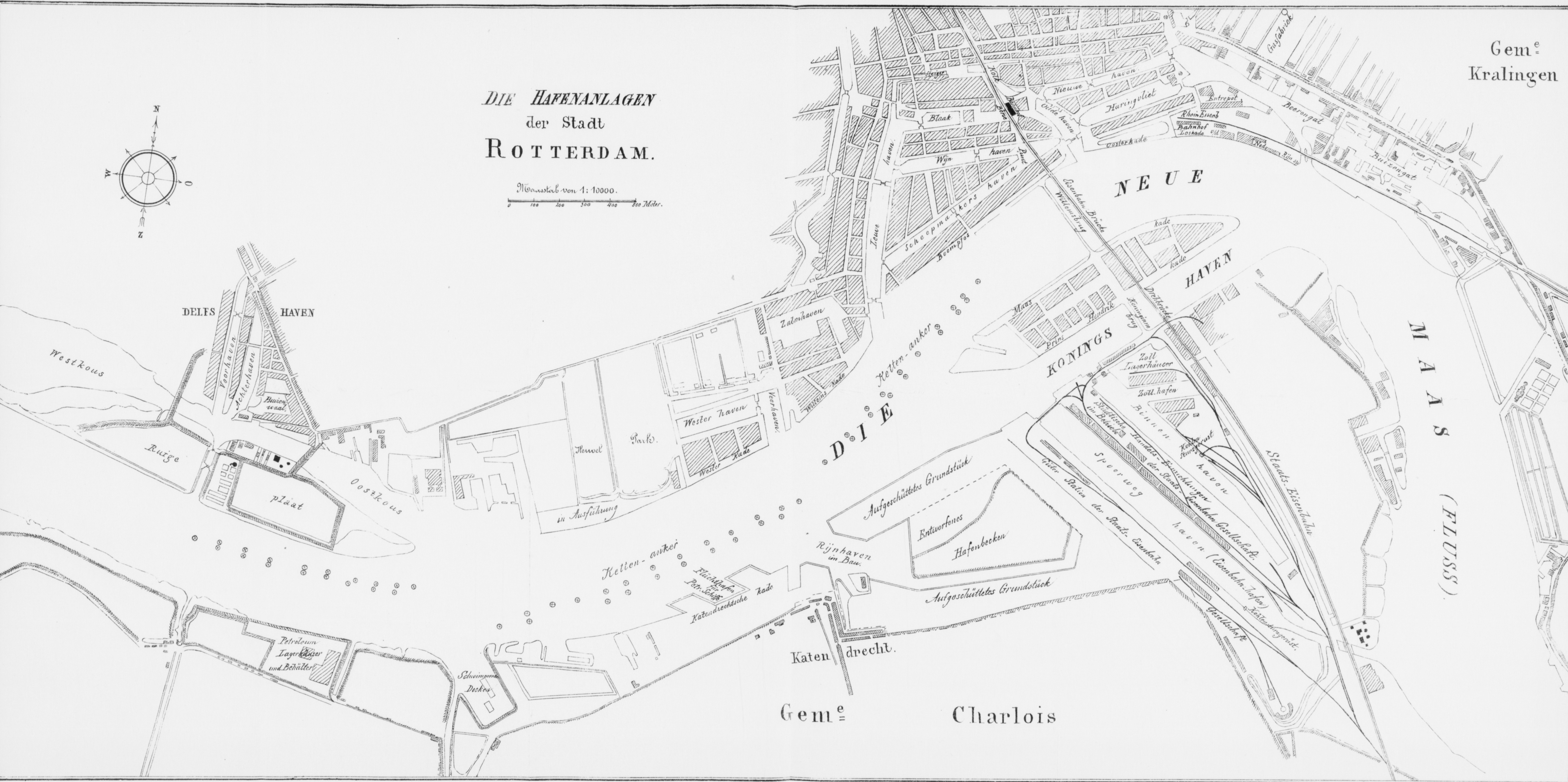
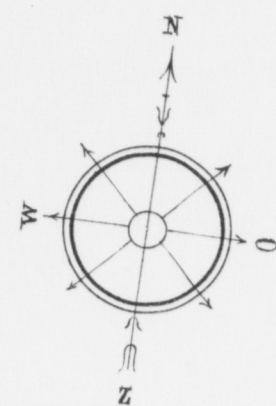
Schiffahrtverkehr
von
ROTTERDAM.

1 Tonne = 2,83 M³.

Gem^e
Kralingen

DIE HAFENANLAGEN
der Stadt
ROTTERDAM.

Maßstab von 1:10000.



G e m ^e =

Charlois

MAAS (FL088)





