

**Zeitschrift:** Schatzkästlein : Pestalozzi-Kalender  
**Herausgeber:** Pro Juventute  
**Band:** - (1964)  
  
**Artikel:** Amsterdam und sein Kanal zum Rhein  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-988100>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 11.02.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**



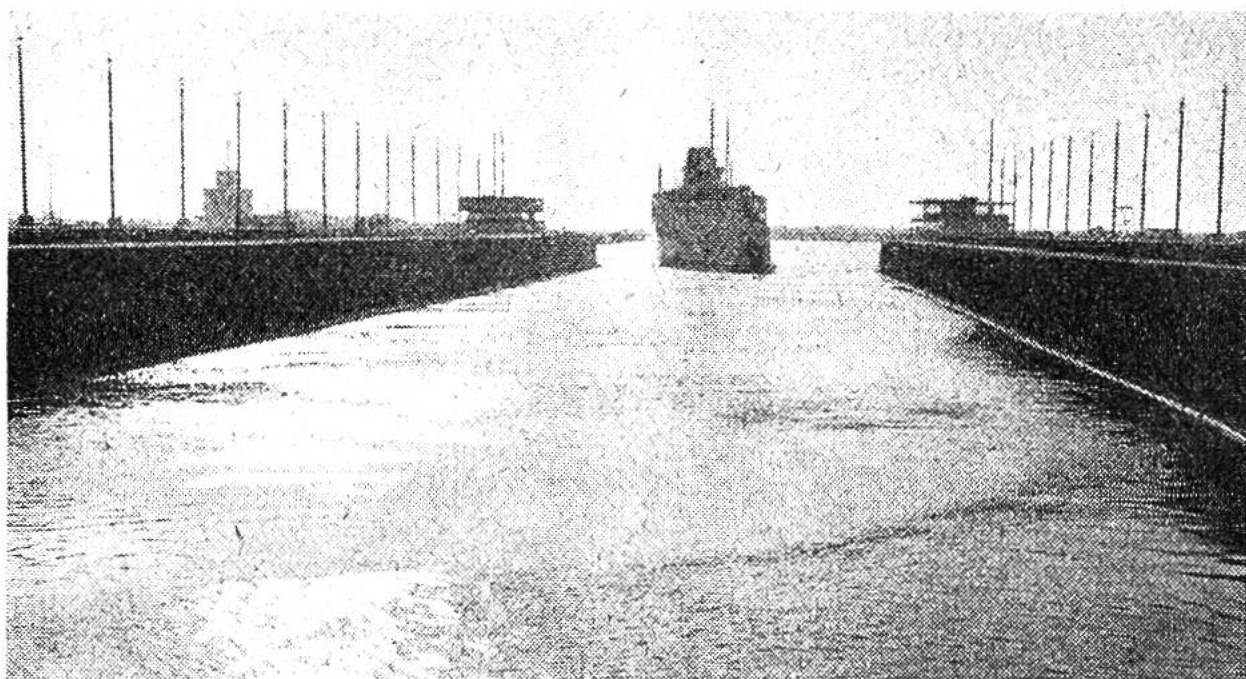
Die Amsterdamer Reede im «goldenen» 17. Jahrhundert.

## AMSTERDAM UND SEIN KANAL ZUM RHEIN

Vor dreihundert Jahren entwickelte sich Amsterdam zum grössten Handelshafen der Welt, wo die Produkte aller Länder herangebracht und gelagert wurden, um von hier aus über ganz Europa verteilt zu werden.

Damals schon war die Schifffahrt von Amsterdam zum Rhein bereits viele Jahrhunderte alt. Erst in der 2. Hälfte des neunzehnten Jahrhunderts jedoch eroberte sich die Rheinschifffahrt im gesamten europäischen Handelsverkehr einen wichtigen Platz.

Bis zum Ende des vorigen Jahrhunderts suchte sich die Schifffahrt von Amsterdam zum Rhein einen Weg über die seit je bestehenden Binnengewässer Hollands, die jedoch um 1890 den Verkehr mit den immer grösser und zahlreicher werdenden Rheinkähnen nicht mehr bewältigen konnten. Der 1892 dem öffentlichen Schiffsverkehr übergebene Merwede-Kanal war ein erster Versuch, Amsterdam eine gute Verbindung zum Rhein zu verschaffen. Erst 1952 jedoch kam der heutige Amsterdam-Rhein-Kanal zustande: eine für Gegenwart und Zukunft ausreichende kurze und direkte Wasserstrasse vom Amsterdamer Ha-



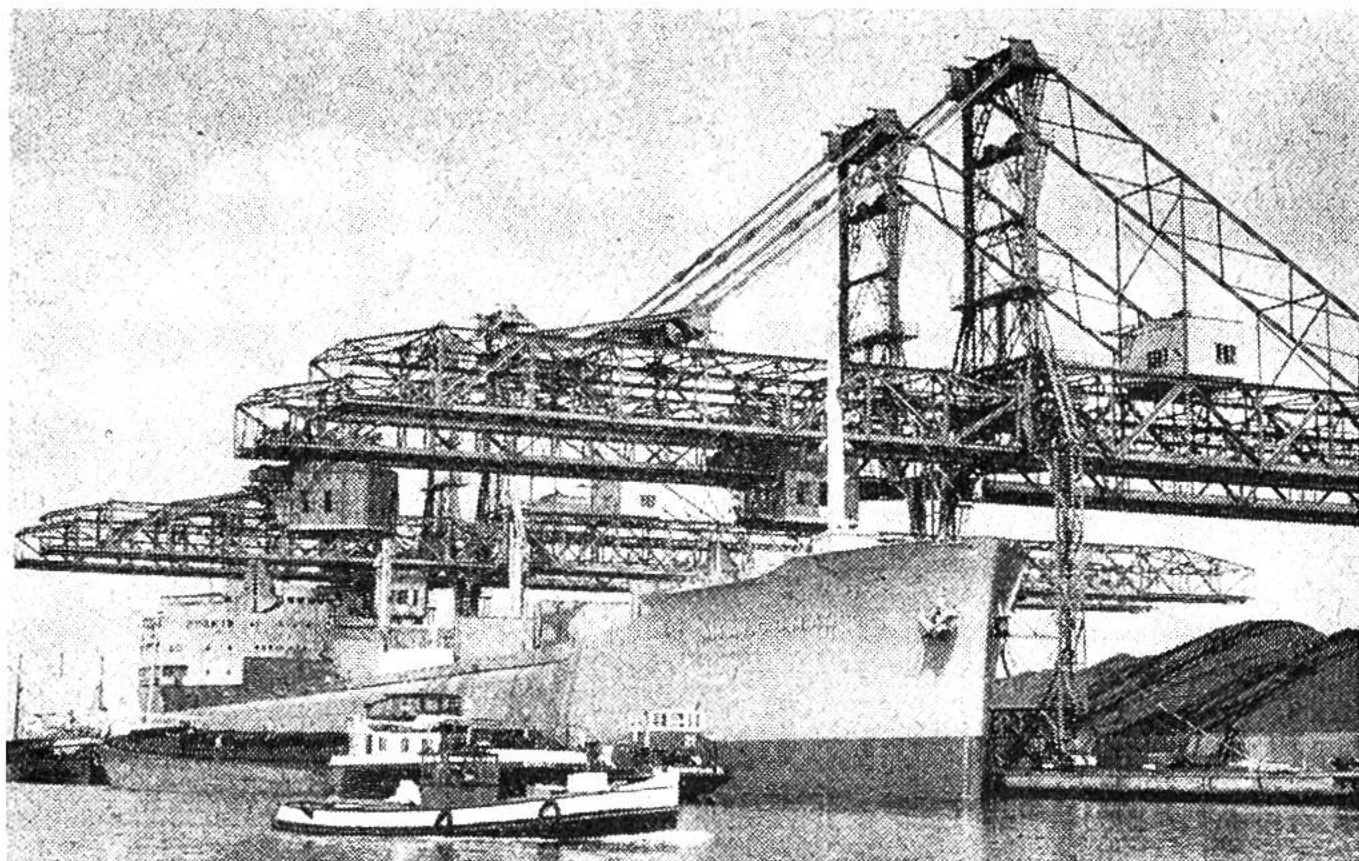
Die Nordschleuse in IJmuiden, grösste der Welt.

fengebiet zum Rhein. Seitdem ist der Amsterdamer Hafen von den Rheinstädten aus auf kürzerem Wege zu erreichen als irgendein anderer europäischer Seehafen.

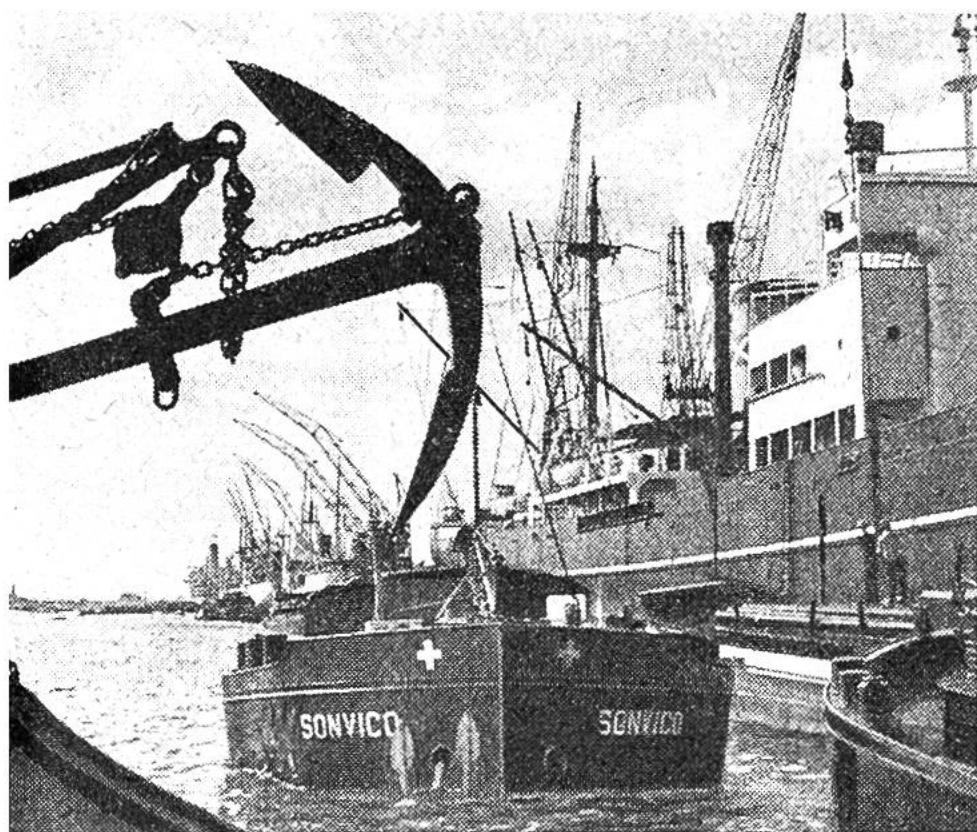
Durch den breiten Nordseekanal, durch die IJmuidener Schleuse, die grösste Seeschleuse der Welt, fahren die Hochseeschiffe nach Amsterdam, wo in Umschlagbetrieben modernster Bauart, in denen die Automatisierung weitgehend durchgeführt wurde, ein möglichst rascher Umschlag in unter Amsterdamer oder fremder Flagge fahrende Rheinschiffe gewährleistet ist. Unabhängig von den Gezeiten geht die Fahrt durch den breiten Amsterdam-Rhein-Kanal weiter zur grössten Binnenschiffahrtsschleuse Europas, dem Tor zum Rhein. In der langen Schleusenkammer liegen die Rheinkähne eng zusammengeschlossen, bis in wenigen Minuten das Schleusentor die Fahrt zum Lek und Rhein freigibt.

So befördert man im Rheinschiffahrtsverkehr Erze ins Ruhrgebiet, Getreide und Holz in die deutschen Städte, Ölerzeugnisse nach Basel. Auf der Talfahrt über den alten Rhein nehmen die Selbstfahrer und Kähne Erzeugnisse der Rheinuferstaaten – der Schweiz, Deutschlands und Frankreichs – auf, um diese Ware im Amsterdamer Hafengebiet zu löschen; dort liegen zu jeder Tageszeit die Hochseefrachter abfahrtsbereit, um den gewaltigen Warenausstoss Europas in alle Welt zu bringen.

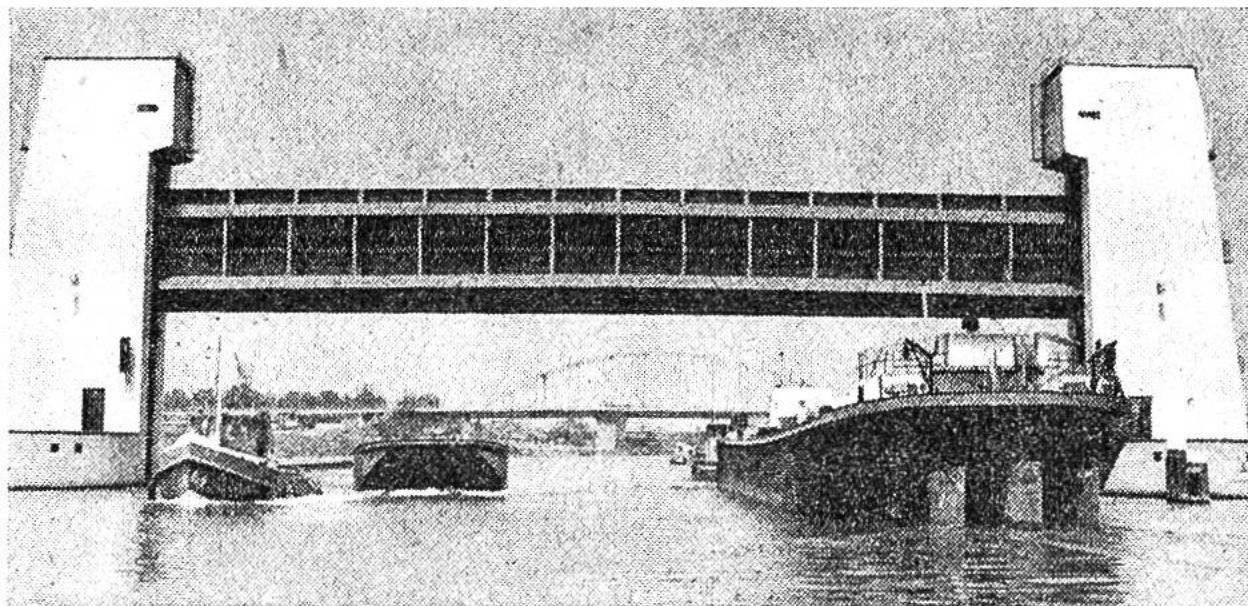




M.S. «MALGOMAJ» beim Löschen von 35000 Tonnen Erz im Amsterdamer Hafen.



Güteraustausch zwischen Rhein- und Seeschiffen im Welthafen Amsterdam.



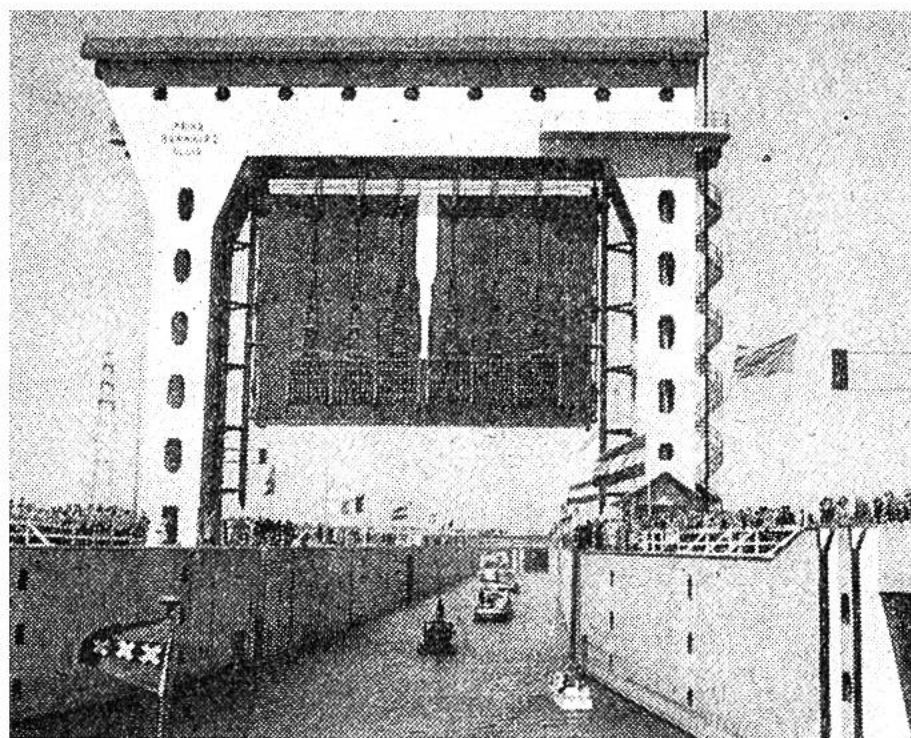
Die Kehrschleuse Zeeburg am Beginn des Amsterdam-Rhein-Kanals; sie sperrt in Notfällen das Hochwasser ab.

Obwohl Amsterdam nicht mehr der grösste Handelshafen der Welt ist – in dieser Hinsicht wetteifert Rotterdam mit New York – zieht die Hauptstadt der Niederlande immer noch Nutzen aus ihrer langjährigen Handelserfahrung sowie aus ihrer Erfahrung im Umgang mit Waren und Gütern aller Art.



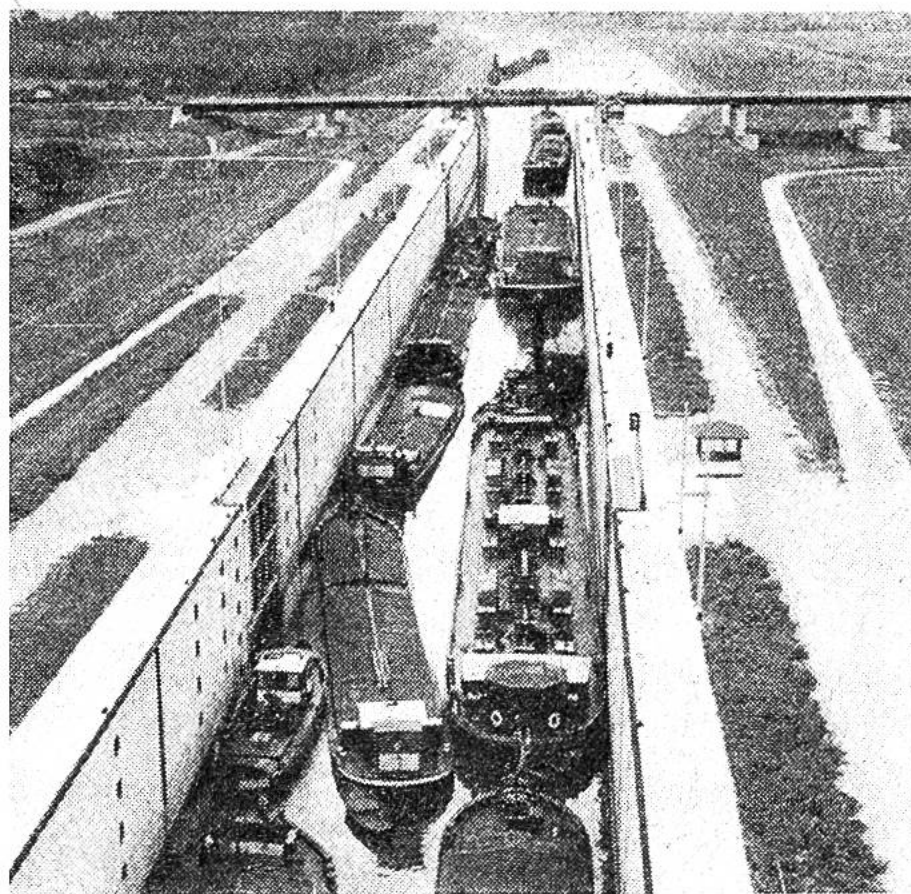
Der Amsterdam-Rhein-Kanal, die kurze und direkte Wasserstrasse vom Amsterdamer Hafen zum Rhein.





Die Prinz-Bernhard-Schleuse bei Tiel, wo der Amsterdam-Rhein-Kanal in den grossen Strom mündet.

Der Amsterdamer Hafen, schon seit Jahren der am schnellsten wachsende Hafen des europäischen Festlandes, geht einer vielversprechenden Zukunft entgegen.



Die Schleusen-kammer von oben gesehen. Diese Schleuse ist mit  $360 \times 18$  Meter die grösste Binnenschiffahrt-schleuse Europas.