

Amsterdam und sein Kanal zum Rhein

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schatzkästlein : Pestalozzi-Kalender**

Band (Jahr): - **(1964)**

PDF erstellt am: **28.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-988100>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



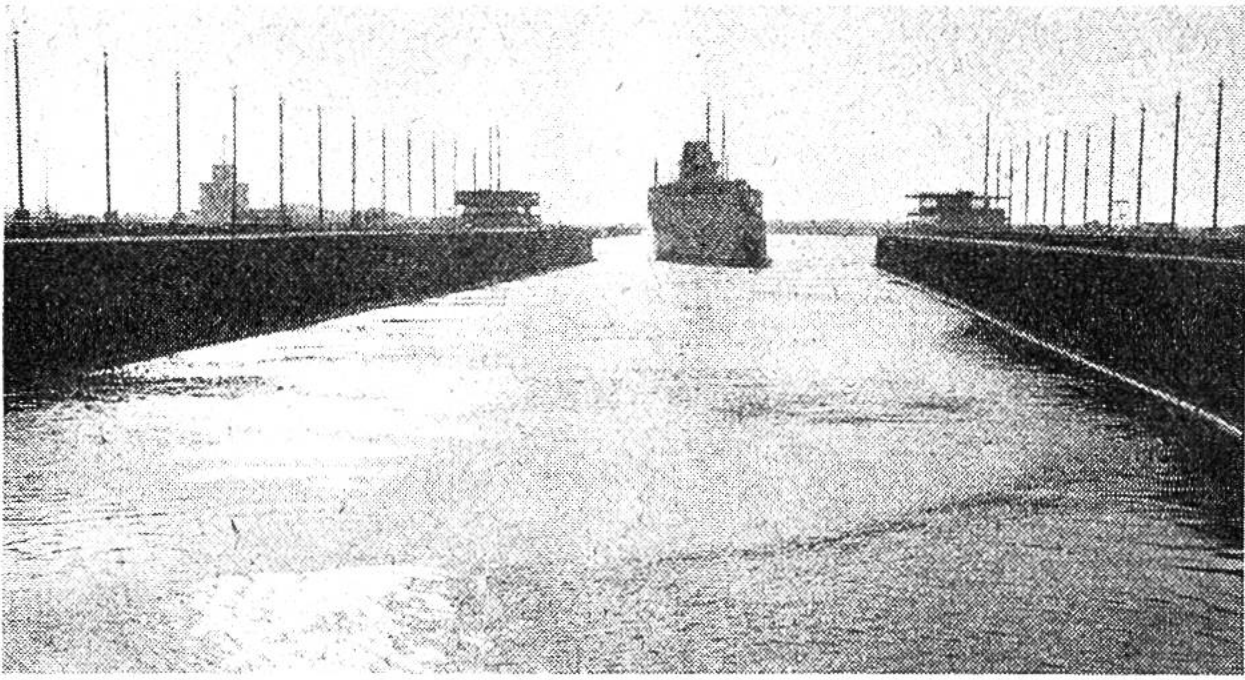
Die Amsterdamer Reede im «goldenen» 17. Jahrhundert.

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-

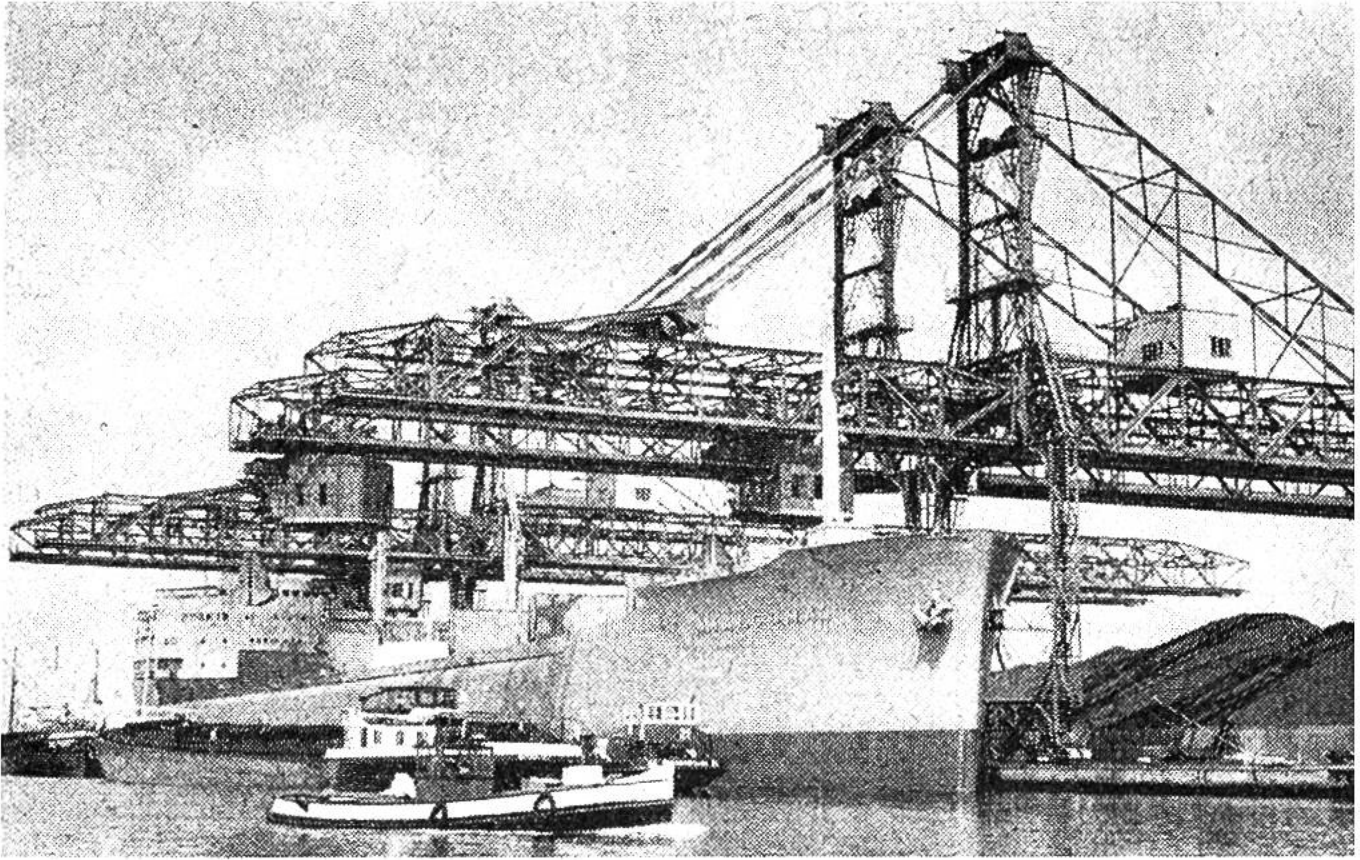


Die Nordschleuse in Ijmuiden, grösste der Welt.

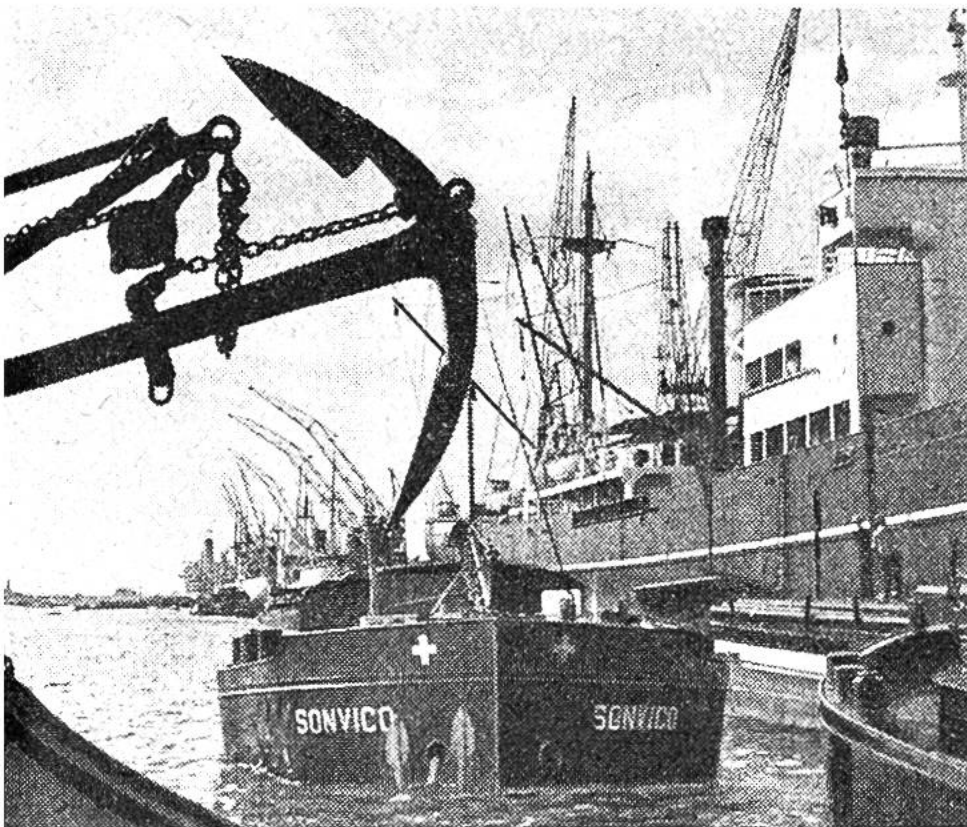
fengebiet zum Rhein. Seitdem ist der Amsterdamer Hafen von den Rheinstädten aus auf kürzerem Wege zu erreichen als irgendein anderer europäischer Seehafen.

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.

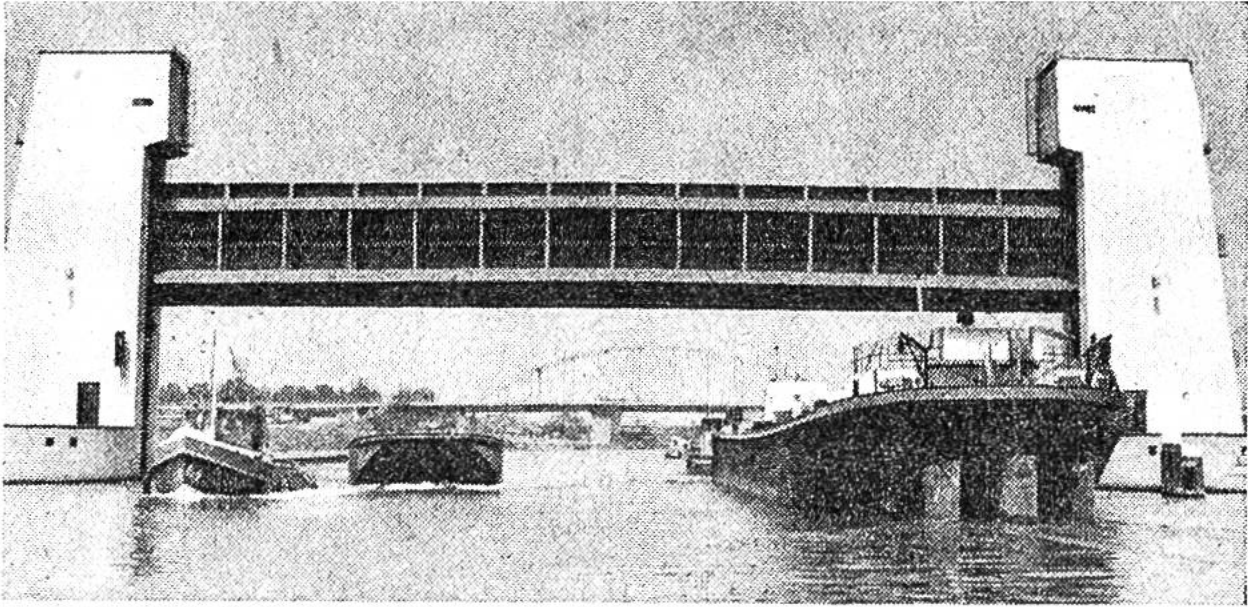
So befördert man im Rheinschiffahrtsverkehr Erze ins Ruhrgebiet, Getreide und Holz in die deutschen Städte, Ölerzeugnisse nach Basel. Auf der Talfahrt über den alten Rhein nehmen die Selbstfahrer und Kähne Erzeugnisse der Rheinuferstaaten – der Schweiz, Deutschlands und Frankreichs – auf, um diese Ware 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.

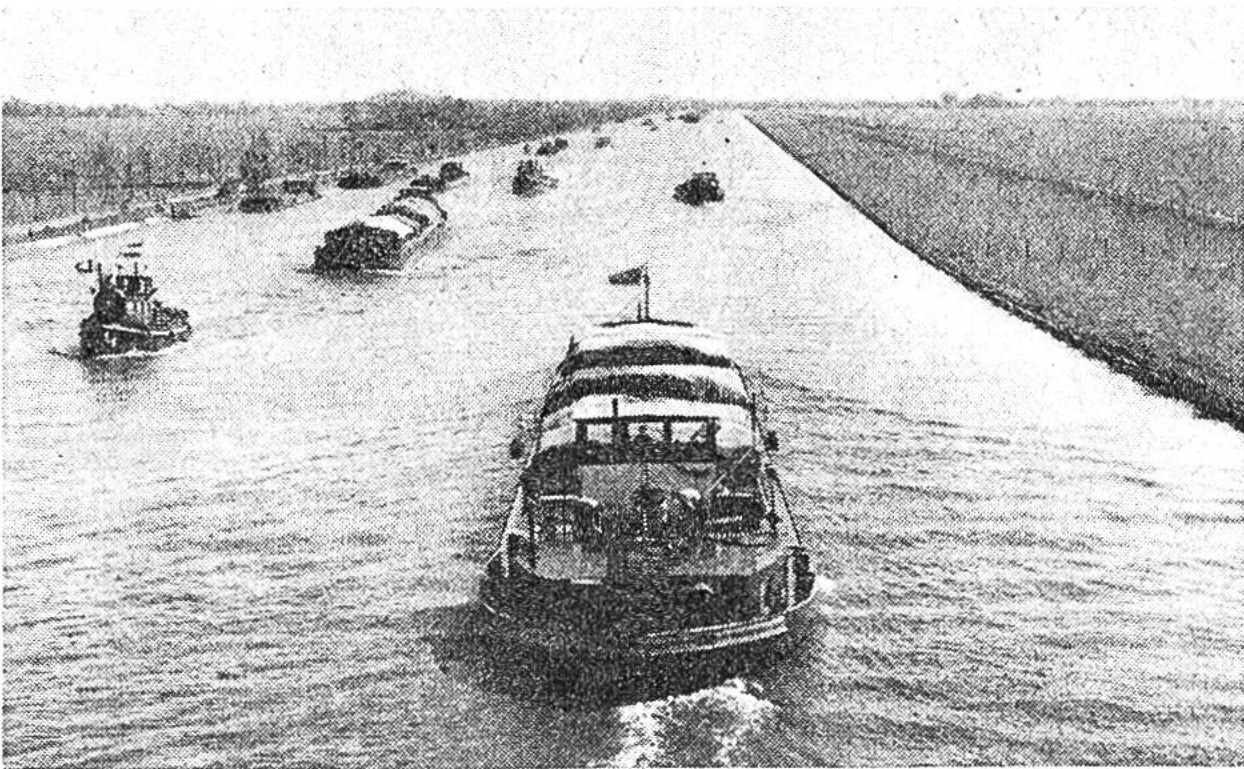


Gütertausch zwischen Rhein- und Seeschiffen im Welthafen Amsterdam.

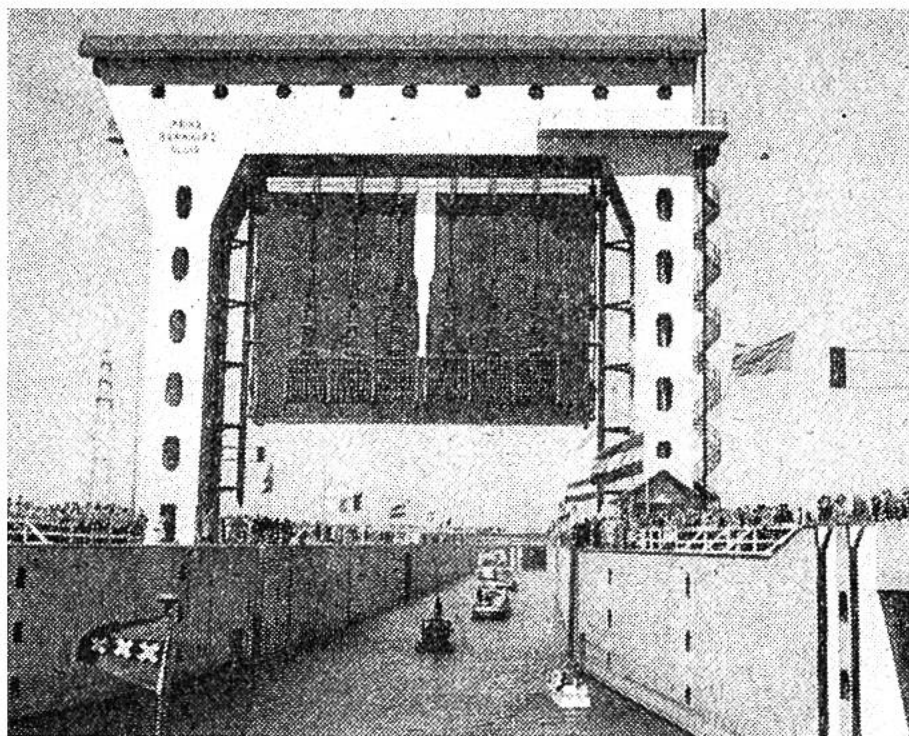


Die Kehrschleuse Zeeburg am Beginn des Amsterdam-Rhein-Kanals; sie sperrt in Notfällen das Hochwasser ab.

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.

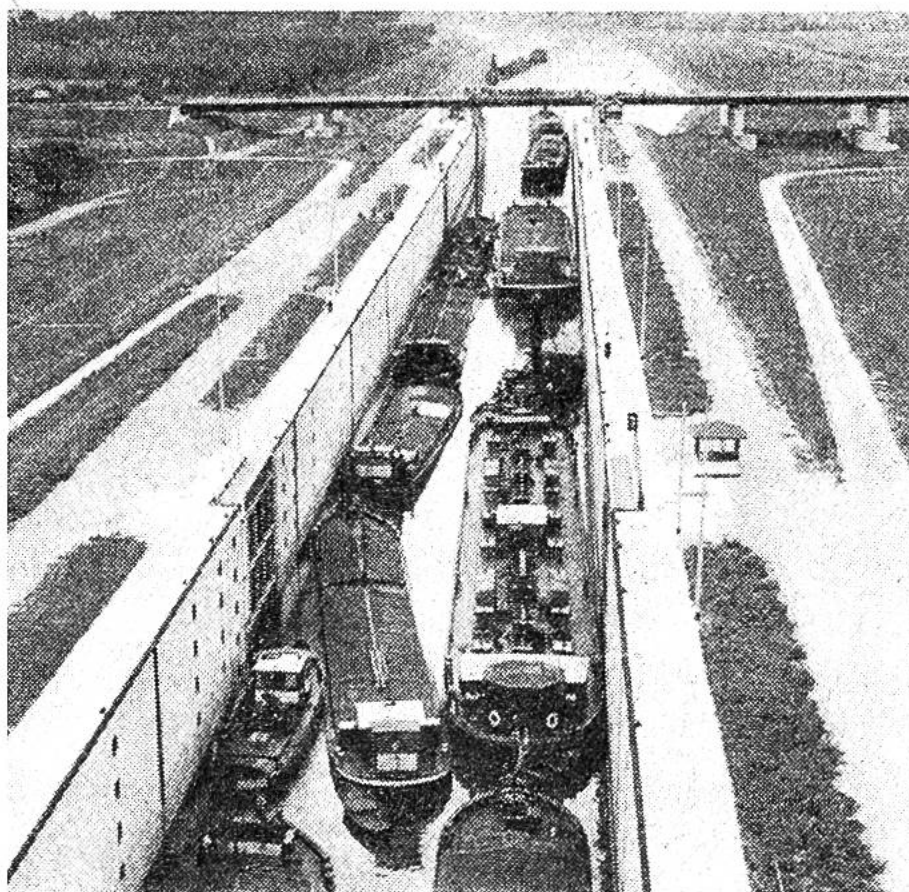


Der Amsterdam-Rhein-Kanal, die kurze und direkte Wasserstrasse vom Amsterdamer Hafen zum Rhein.



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 Schleusenkammer von oben gesehen. Diese Schleuse ist mit 360×18 Meter die grösste Binnenschiffahrtsschleuse Europas.