Der erste Tunnel für Schiffe

Objekttyp: **Group**

Zeitschrift: **Pestalozzi-Kalender**

Band (Jahr): **21 (1928)**

Heft [2]: **Schüler**

PDF erstellt am: **28.05.2024**

Nutzungsbedingungen

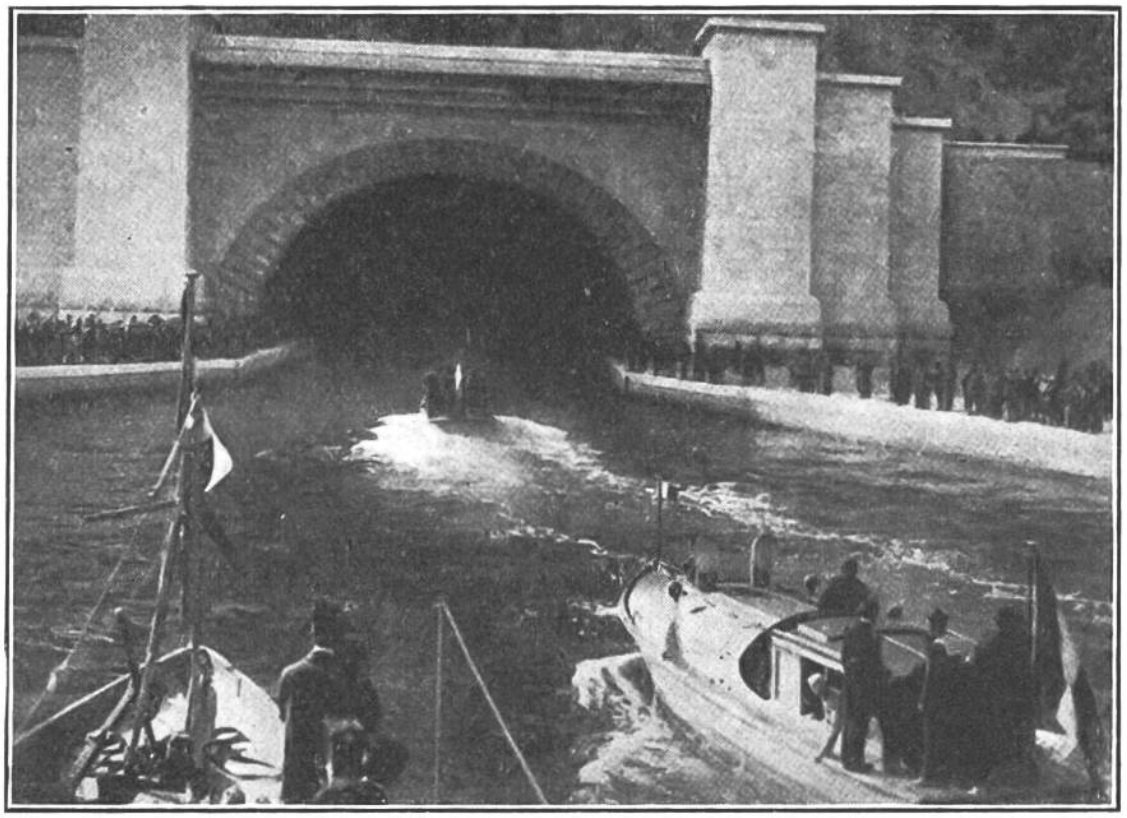
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung 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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

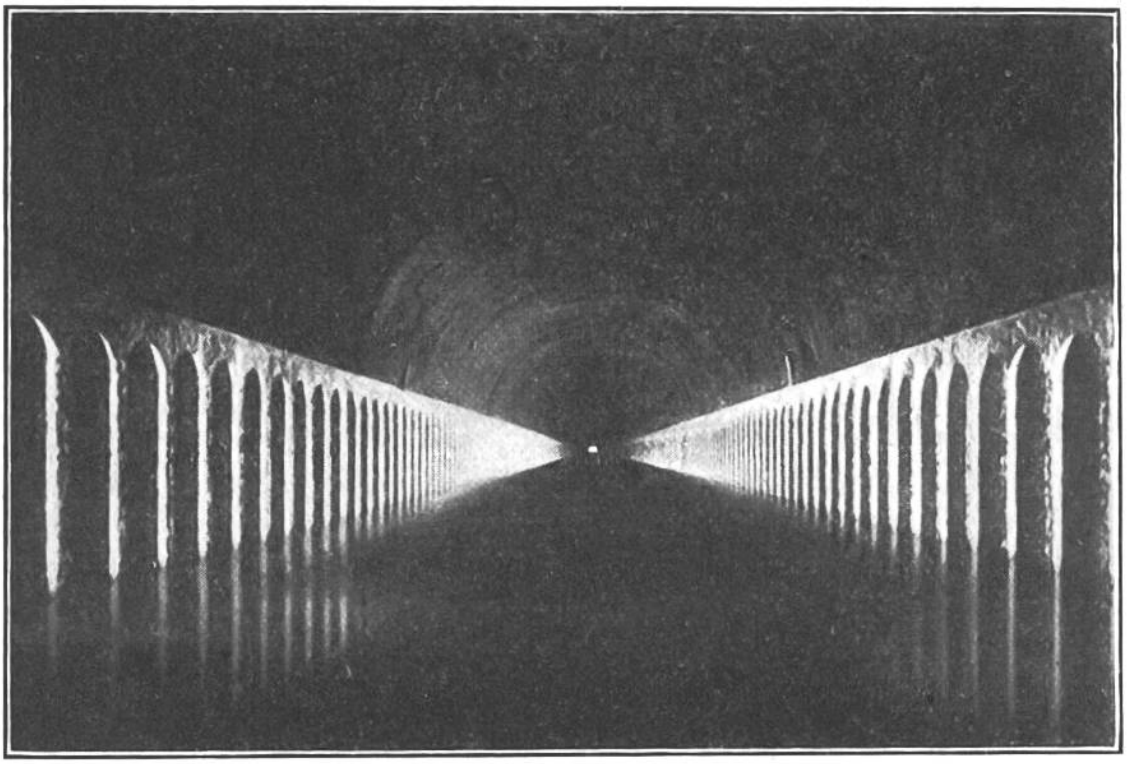
http://www.e-periodica.ch



Einfahrt in den 7,2 km langen Rove-Schiffahrtstunnel.

Der erste Tunnel für Schiffe.

Die Rhone fließt ungefähr 30 km von Marseille entfernt ins Meer. Leider eignet sich der unterste Teil des Flusses, dort wo er das Anschwemmland durchläuft, nicht für die Schiffahrt. Der große Hafen von Marseille hatte infolgedessen keinen Anschluß an das ausgedehnte Binnenschiffahrtsnetz von Frankreich. Es bestund aber die Möglichkeit, einen an den Hafen grenzenden Bergzug zu durchbohren und in einen dahinter befindlichen großen See zu gelangen, der seinerseits wieder durch einen Kanal mit dem Oberlauf der Rhone verbunden werden konnte. Diese Riesenarbeit ist nun ausgeführt worden. Der „Rove"-Kanal, der unter dem Berge durchführt, ist 7,2 km lang, 22 m breit und 15,5 m hoch. In bezug auf die Länge kann sich die neue Bergdurchbohrung mit unsern Gebirgstunneln nicht messen, vergleicht man aber nachstehende Aufstellung über die Menge des ausgehobenen Erd- und Gesteinmaterials, so ergibt sich, daß dieser Tunnel trotzdem eine Höchstleistung darstellt.



Rove-Schiffahrtskanal. Der Tunnel ist 22 m breit und 15,5 m hoch. Das Wasser ist 4 m tief. Beidseitig oberhalb der Bogen führen Wege von 2 m Breite. Die Ausmauerung des Tunnels bedeutet bei der weiten Spannung des Bogens ein technisches Meisterwerk.

	Länge	Gestein-aushub
Lötschbergtunnel	14,605 m	770,000 m³
Gotthardtunnel.	14,984 m	1,000,000 m³
Simplon-Doppeltunnel .	19,731 m	1,600,000 m³
Schiffahrtstunnel Rove .	7,266 m	2,300,000 m³

In der 22 m breiten Wasserstraße können zwei große Rhoneschleppschiffe bequem nebeneinander vorbeifahren. Schon ein Teil des nun erschlossenen Binnensees (Lac de Berre), welcher 15,000 ha mißt, bietet Raum genug für Hafenanlagen, die auf lange Zeit hinaus genügen. In den nächsten Jahren werden Uferstraßen zum Anlegen der Schiffe und Lagerplätze in einer Ausdehnung von 800,000 m² fertiggestellt sein. Der Hafen von Marseille, der für die Schweiz sehr wichtig ist, wird damit viel leistungsfähiger. Durch direkte Verbindung dieses Hafens mit der Rhone gewinnt die Rhoneschiffahrt für uns erhöhte Bedeutung. Der Transport auf dem Wasserwege wird für schwere Waren viel billiger sein als die bisherige Bahnfracht.