

**Zeitschrift:** Pestalozzi-Kalender  
**Herausgeber:** Pro Juventute  
**Band:** 21 (1928)  
**Heft:** [2]: Schüler

**Rubrik:** Der erste Tunnel für Schiffe

#### 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

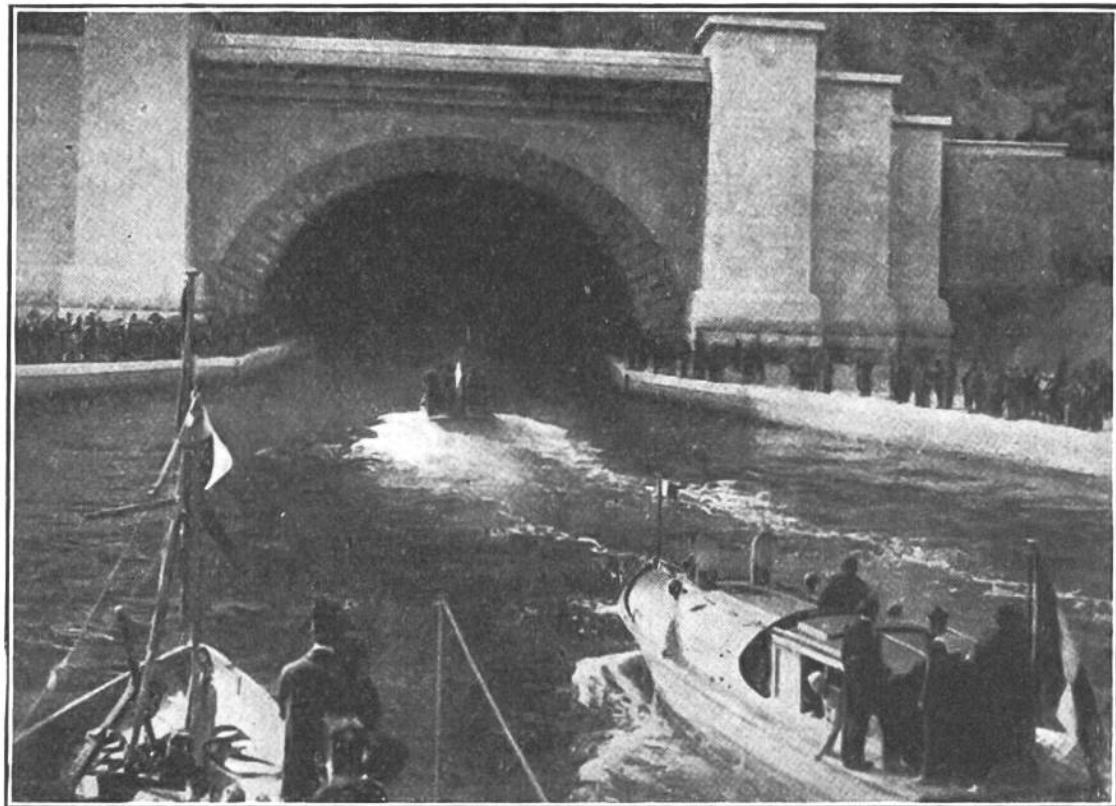
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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:** 29.12.2025

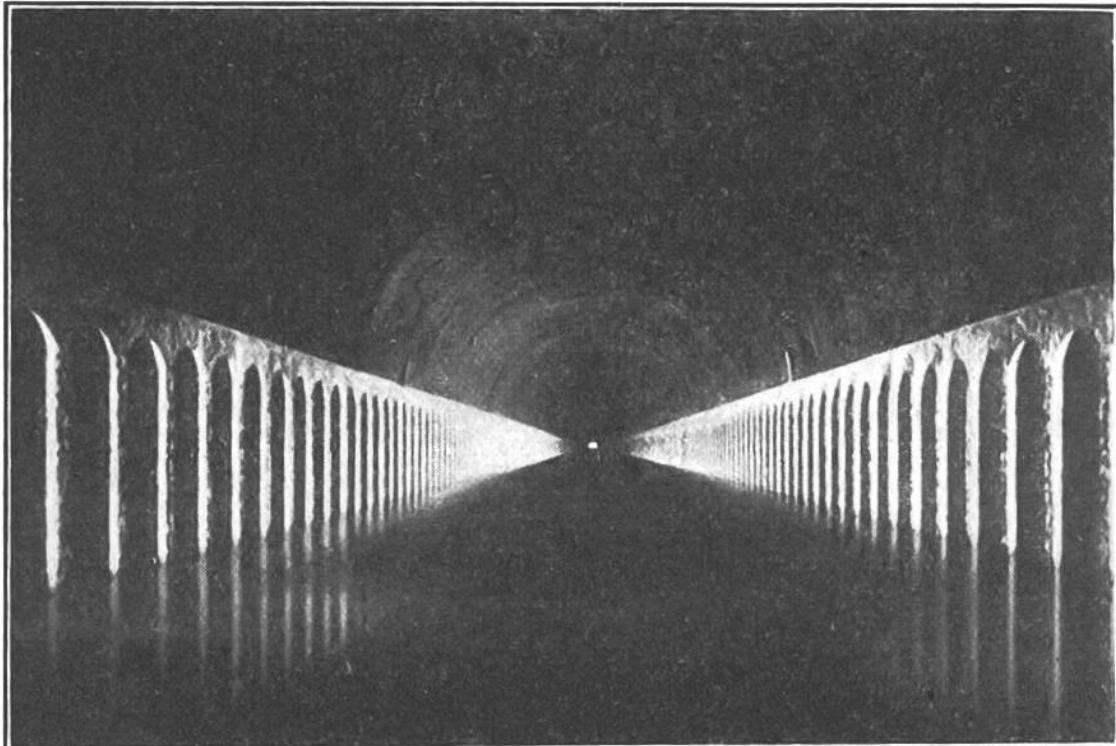
**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**



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 bestand 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 durchfährt, ist 7,2 km lang, 22 m breit und 15,5 m hoch. In bezug auf die Länge kann sich die neue Bergdurchbohrung mit unseren 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 m <sup>3</sup>
Gotthardtunnel . . . .	14,984 m	1,000,000 m <sup>3</sup>
Simplon-Doppeltunnel .	19,731 m	1,600,000 m <sup>3</sup>
Schiffahrtstunnel Rove .	7,266 m	2,300,000 m <sup>3</sup>

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 miszt, 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 m<sup>2</sup> 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.