

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 65/66 (1915)
Heft: 5

Artikel: Der Marseille-Rhone-Schiffahrts-Kanal
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-32276>

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: 20.02.2026

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

Bedeutend geringer ist der Ausfall beim Import von Brennmaterial. Der Koks- und der Brikettbezug weist im Jahresdurchschnitt keinen Rückgang gegenüber dem Vorjahre auf, dagegen sind an Steinkohlen 2,7 Mill. q, d. h. 13,5% weniger als im Vorjahre bezogen worden.

Dem Bericht über den Gesamtverkehr mit Maschinen schliesst sich eine längere Betrachtung an, die sich mit der durch den Krieg in der schweizerischen Maschinen-Industrie geschaffenen Lage und der nach Rückkehr normaler Verhältnisse erhofften Wiederbelebung befasst. Es würde zu weit führen, auf die betreffenden Erörterungen einzugehen. Die wichtigste Frage bleibt zur Zeit die Sorge um die Beschaffung der nötigen Rohmaterialien zu annehmbaren Bedingungen. Möge es unsern Behörden gelingen, hierfür in Bälde eine befriedigende Lösung zu finden.

Der Marseille-Rhone-Schiffahrts-Kanal.

Der Gedanke einer Binnenschiffahrts-Verbindung zwischen dem Handelshafen Marseille und der Rhone stammt schon aus dem Jahre 1820. Als jedoch im Jahre 1843 das für den Kanal in spätern Projekten festgelegte Tracé mit einer Unterführung unter dem Massif de la Nerthe für die Erstellung der Eisenbahnlinie Lyon-Marseille gewählt wurde (Abb. 1), geriet das Kanalprojekt in Vergessenheit, bis im Jahre 1873 die Angelegenheit wieder aufgenommen wurde. Es ging immerhin dann immer noch volle 30 Jahre, bis Ende 1903 der Bau des Kanals endgültig beschlossen und bald darauf in Angriff genommen worden ist.

Die Führung des Kanals ist aus dem beigegebenen, der „Illustration“ entnommenen Kartenausschnitt ersichtlich. Auf einem ersten Teilstück von rund 10 km Länge verläuft der Kanal der Küste entlang, durchsticht darauf in nordwestlicher Richtung, mittels des 7,2 km langen Rove-Tunnel, das Nerthe-Massiv, folgt dann dem südlichen Ufer der durch einen Landstreifen von 300 m Breite getrennten Seen, von Bolmon und Berre, benutzt die Enge zwischen Martigues und Port de Bouc und von dort bis nach Arles den Lauf des bestehenden, 47 km langen Arles-Bouc-Kanals. Dabei sollen von den drei Schleusen des letztern die beiden untern wegfallen und nur die obere bei Arles, als einzige zwischen Marseille und der Rhone, beibehalten werden. Der rund 90 km lange Marseille-Rhone-Kanal wird in Verbindung mit der Rhone zwischen Arles und Lyon und der Saône bis Verdun-sur-le-Doubs aufwärts einen für Schiffe bis 600 t Ladung benutzbaren Grossschiffahrtsweg bilden.

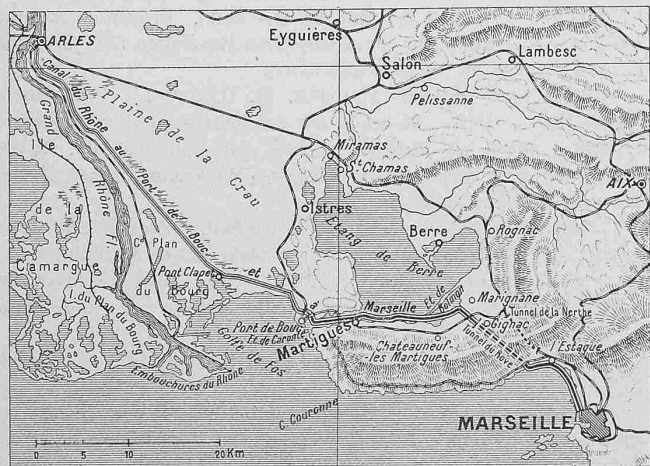


Abb. 1. Uebersichtskarte des Marseille-Rhone-Kanals.

Ueber die interessanteren Strecken des Kanals entnehmen wir einem ausführlichen Bericht der Bauleitung in der Ende Mai dieses Jahres erschienenen Nr. VI (November-Dezember 1914) der „Annales des Ponts et Chaussées“¹⁾ die folgenden Einzelheiten:

Als normale lichte Weite des Kanals wurde 25 m (in 2,0 m Wassertiefe) festgesetzt, als minimale Wassertiefe 2,50 m. Da der niedrigste Wasserstand bei Ebbe (Kote 0,00) eintritt, wurde dementsprechend die Kanalsohle auf Kote - 2,50 angelegt, was bei einer Böschungsneigung von 2:1 eine Sohlenbreite von 23 m ergibt.

¹⁾ Vergl. unter Literatur auf Seite 60 dieser Nummer.

Nur auf die Strecke zwischen Marseille und dem Berre-See liegt wegen des Verkehrs mit seegehenden Lastdampfern die Sohle auf Kote - 3,00. Immerhin wurde bei der Erstellung der Kunstbauten auf eine spätere Vertiefung auch des übrigen Laufs des Kanals auf 3,00 m Bedacht genommen. Im Rove-Tunnel ist die Profilweite aus naheliegenden Gründen soweit reduziert worden, als mit Rücksicht auf eine störungsfreie Abwicklung des Verkehrs zulässig erschien (Abb. 2 u. 3); sie beträgt dort 18 m, desgleichen in dem unmittelbar auf den Tunnel folgenden, rund 2 km langen Einschnitt bei Gignac.

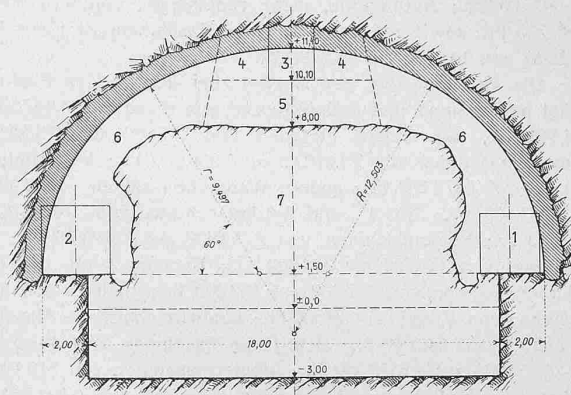


Abb. 2. Bauvorgang beim Rove-Tunnel. — 1:300.

In der Enge zwischen Martigues und Port de Bouc wird die bestehende Fahrinne von 12 m Breite und 6 m Tiefe auf 40 m Breite und 10 m Tiefe erweitert, da gleichzeitig mit dem Bau des Kanals die Einrichtung des Berre-Sees als Zufluchthafen für Handelsschiffe und kleinere Kreuzer vorgesehen wird. Bei Bouc mussten zwei in einem tiefen Einschnitt verlaufende Gegenkurven mit je 250 m Radius des bestehenden Kanals beibehalten werden; der Kanal hat dort eine Mehrbreite von 15 m erhalten. Die Arbeiten auf der Strecke Bouc-Arles umfassen in der Hauptsache die Vertiefung der 18,0 km langen mittleren Haltung um etwa 1 m und der 2,4 km obersten Haltung um etwa 3,5 m und in der durchgehenden Verbreiterung der gesamten Strecke von 14,4 auf 23 m Sohlenbreite. Die neue Schleuse bei Arles soll eine Kammer von 160 m Länge und 16 m Breite erhalten; der niedrigste Spiegel auf der Unterwasserseite liegt dort auf Kote + 0,15, der höchste auf der Oberwasserseite auf Kote + 7,16. Das meiste Interesse bietet natürlich der Rove-Tunnel mit seinen für derartige Bauten ungewöhnlichen Abmessungen. Es soll daher hier auf dessen Ausführung, sowie auf den dabei verfolgten Bauvorgang etwas näher eingetreten werden.

Die eigentlichen Bauarbeiten wurden 1910 in Angriff genommen, und zwar nur von der Südseite aus, da auf der Nordseite vorerst der anschliessende Gignac-Einschnitt zu erstellen war. Begonnen wurde mit der Bohrung in Höhe des rechten Widerlagers; der Richtstollen (1 in Abb. 2) hat etwa 7 m² lichten Querschnitt und liegt mit der Sohle auf der Höhe des künftigen Leinpfades. Diesem eigentlichen Richtstollen parallel wird in gleicher Höhe, auf der linken Seite, ein zweiter Stollen (2) mit 9 m² lichtigem Querschnitt vorgetrieben, der zum Zwecke der Richtungsbestimmung und der Lüftung alle 100 m mit dem erstern durch Querschläge verbunden wird. Von 18 zu 18 m werden sodann von diesen beiden Parallel-Stollen aus zu einem auf Kote + 10,00 geführten Firststollen (3) schräge Aufbrüche erstellt mit etwa 4 m² lichtigem Querschnitt, durch die der Aushub des Firststollens in die Sohlenstollen, bzw. direkt in die dort verkehrenden Rollwagen gefördert wird. Hierauf erfolgt die seitliche Ausweitung des Stollens 3 (Ziff. 4 in Abb. 2), die Sohlenvertiefung bis auf Kote + 8,00 (Ziffer 5), und schliesslich der beidseitige Kalottenausbruch (6). Bei allen diesen Arbeiten dienen die erwähnten schrägen Aufbruchkamme zur Förderung des Ausbruchmaterials. Auf die mittlerweile vorgenommene Erstellung der Widerlager folgt die Aufstellung der Gewölbe-Rüstung auf dem verbliebenen mittlern Gesteins-Kern, sowie die Mauerung des Gewölbes selbst. Kalottenausbruch und Gewölbemauerung erfolgen in Ringen von je 6 m Länge, wobei je nur an jedem dritten Ring gleichzeitig gearbeitet wird. Zuerst wird jeweils der bei einem Aufbruch-Kamin gelegene Ring ausgeführt und erst nach Gewölbeschluss auf den nächsten übergegangen. Für die Materialzufuhr dient eine Rollbahn, die in Abständen von je rund 300 m mittels

