

Zeitschrift: Mitteilungsheft / Heimatkundliche Vereinigung Furttal
Herausgeber: Heimatkundliche Vereinigung Furttal
Band: 33 (2004)

Artikel: Schiffbarmachung des Furtbaches
Autor: Wüthrich, Lucas
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1036674>

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: 30.06.2025

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

Schiffbarmachung des Furtbaches

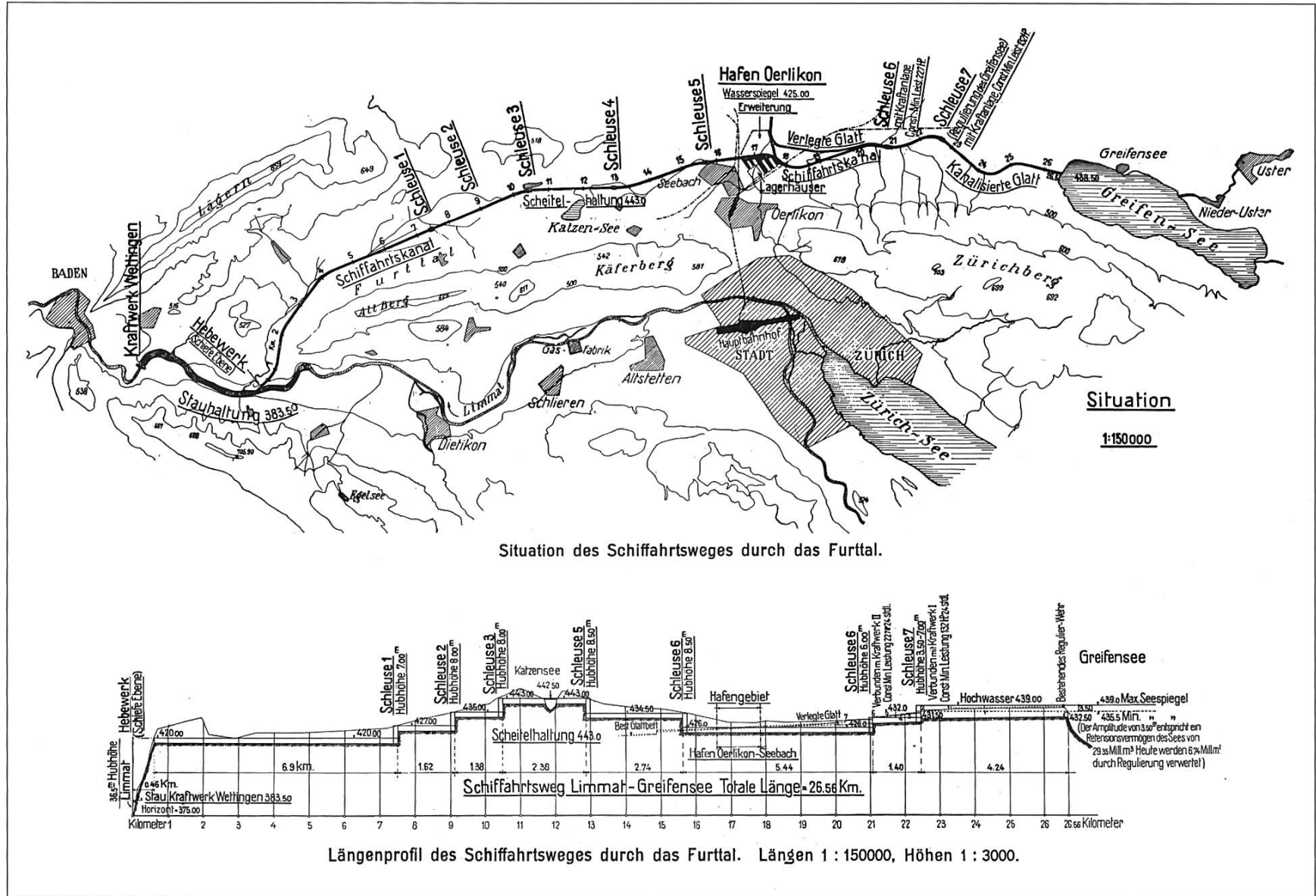
Grundidee

Das 1909 von einem Basler Schifffahrtsingenieur vorgelegte Projekt einer Kanalverbindung vom Rhein durchs Glatttal zum Greifensee (als Basisstandort für die Industrien im Zürcher Oberland) und zum Zürichsee erwies sich von vornherein als undurchführbar, regte aber andere gleichgerichtete Pläne an. 1919/1924 entstand die Idee, Zürich über die kanalisierte Limmat von der Aare bei Stilli bis nach Zürich-Altstetten an die Flussschifffahrt anzuschliessen. Baden wäre dabei mit einer neuen Limmatbrücke und einem Tunnel unter dem Schartenfels umfahren worden.

Schiffbarmachung des Furtbaches

1920 liess der Schweizerische Wasserwirtschaftsverband die Frage eines Kanals von der Limmat durchs Furttal bis ins mittlere Glatttal bei Opfikon/Oerlikon prüfen. Das zu diesem Zweck ausgearbeitete Projekt sah eine Schiffbarmachung der Limmat bis Würenlos vor. Hier sollte ein Schiffshebewerk den Höhenunterschied zum Furttal von 36,5 m überwinden. Der Furttalkanal von 17 km Länge mit fünf Schleusen hätte oberhalb der Furtbachmündung in Würenlos (420 m.ü.M.) begonnen und in gestrecktem Lauf bis zum Oberhauserried geführt. Die dritte Schleuse wäre etwa in den Sand bei Watt zu liegen gekommen und hätte den Scheitelpunkt (443 m.ü.M.) gebildet. Die beiden Stränge des Kanals wären vom Wasser der als Reservoirs dienenden Katzensseen gespeist worden, deren Wassermenge sich allerdings wohl schnell erschöpft hätte. Im Osten wäre man entlang dem Katzenbach zu einer 4. Schleuse beim Reckenholz gelangt und weiter zur Glatt im Oberhauserried (426 m.ü.M.), wo eine grössere Hafenanlage geplant war. Die Kosten berechnete man mit ca. 14 Millionen Franken. Um den Kanal rentabel zu gestalten, dachten die Planer an neue grosse Industrien der Elektro-, Metall- und Chemiebranche entlang des Kanals im Furttal. Man glaubte dieser Gegend die zu erwartende Rauchentwicklung zumuten zu dürfen, da sich hier wenig Bewohner befanden und der Boden für die Landwirtschaft wegen der Versumpfung für ungeeignet gehalten wurde. Fortsetzungen waren einerseits vorgesehen über zwei weitere Schleusen zum Greifensee, andererseits über mehrere, zum Teil unterirdische Schleusen und einen Tunnel unter dem Zürichberg zum Zürichsee bei Zollikon. Der Kanal war für Frachtboote von nur 600 Tonnen ausgelegt (statt wie üblich für solche von 1350 Tonnen), was keine kostendeckende Betreibung ermöglicht hätte.

Oben: Situation Schiffahrtskanal durch das Furtal
 Unten: Längenprofil Schiffahrtskanal durch das Furtal



Es blieb eine Utopie

Das Projekt verschwand schnell in den Schubladen der Planer, vor allem weil die Schiffbarmachung des Oberrheins von Basel bzw. von Rheinfelden aus nicht weiter gedieh. Sie ist aber immer noch ein Planungsziel der schweizerischen Wasser- und Verkehrswirtschaft. Die Industrialisierung des Furttaus begann sich erst gut dreissig Jahre später (ab 1954) in nunmehr klarer Konzeption und in einem umweltverträglichen Mass zu entfalten.

Dass das utopische Projekt des Furttaukanals nicht verwirklicht worden ist, darf man als Glück bezeichnen. Mit ihm wäre das Furttau schlagartig, gleichsam über Nacht, zu einer bedeutenden Ballungszone der Industrie geworden, mit allen Nachteilen, die solchen Gegenden anhaften.

Lucas Wüthrich, Regensdorf

Quellenangabe

- Wasserwirtschaftsplan der Glatt, Publikationen
des Schweiz. Wasserwirtschafts-Verbandes Zürich, Nr. 8/1920