

Le canal d'Entreroches

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

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Zeitschrift für Vermessung, Kulturtechnik und Photogrammetrie = Revue technique suisse des mensurations, du génie rural et de la photogrammétrie**

Band (Jahr): **51 (1953)**

Heft 3

PDF erstellt am: **27.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-210073>

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.

Allgemein sind Verschönerungsvereins- wie Wanderkärtchen, wenn auch beliebt, so doch für gewachsene „bildschöne“ Bodenpartien nicht unterrichtend, deren Festhaltung setzt eine genauere Wiedergabe voraus.

Wo nun aber keine großstädtischen Bedürfnisse maßgebend sind, so verdienen weitere einmalige Natur- wie Plankleinode eine stärkere Planwürdigung: im *Küsnachter Tobel*, im *Erlenbacher* und *Meilener Tobel*, sogar auf Ütikoner und Männedorfer Boden sind ehemalige und jetzige Bachläufe hervorzuheben, deren topographischer Detail-Charakter vom Terrain zum Plan infolge der 10-m-Äquidistanz nicht übereinstimmt. Die vorstehenden Ausführungen können eine zu wenig überlegte Einmischung bedeuten; je mehr aber die Überbauung des schweizerischen Mittellandes fortschreitet, je mehr Bauernhöfe jährlich verschwinden, desto mehr wird die örtliche und planlich naturtreue Festhaltung der Reste Pflicht der Behörden und Augenmerk des Technikers werden müssen.

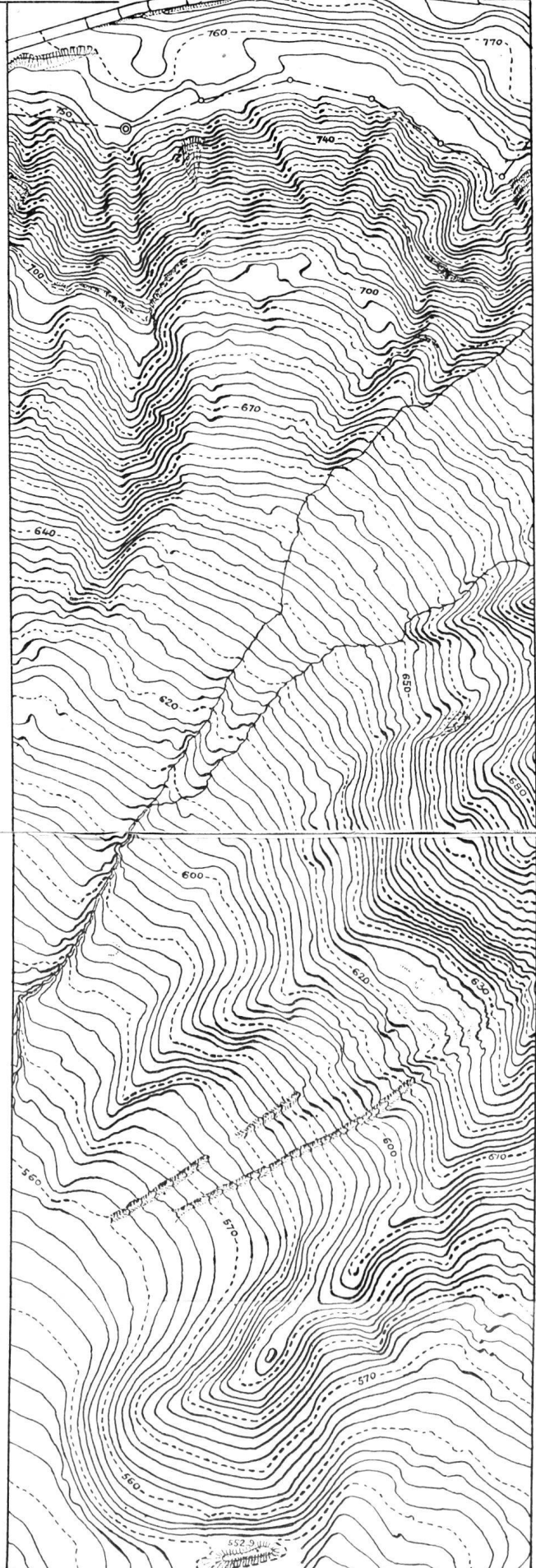
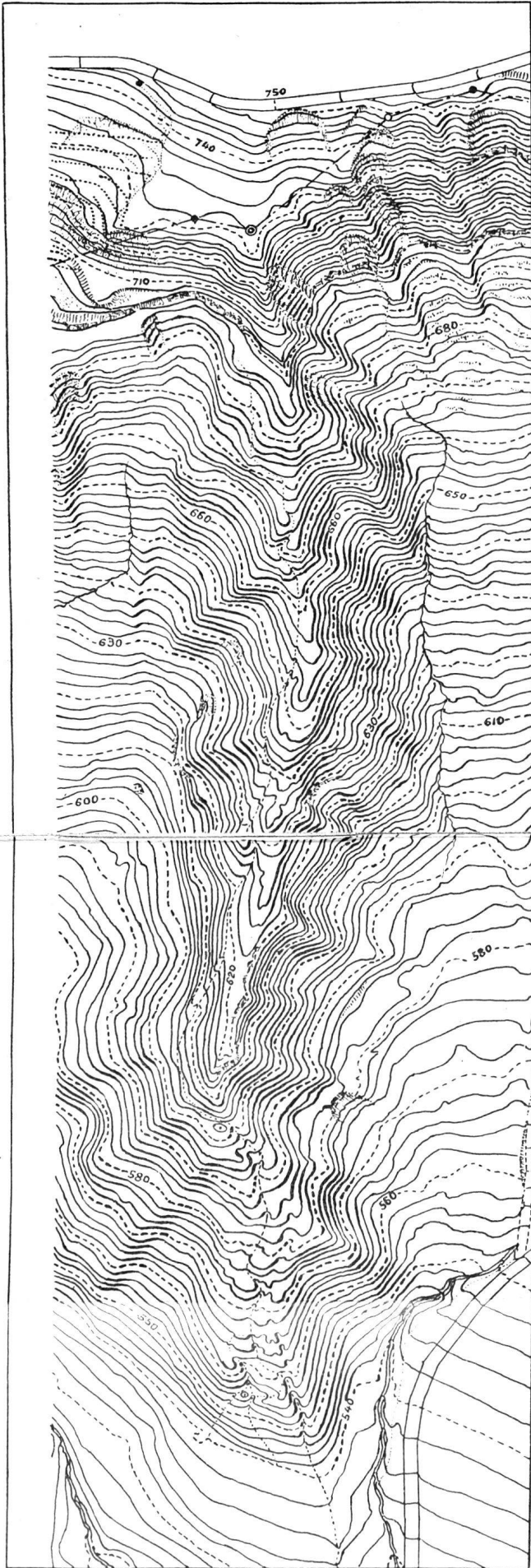
Die Betonung würde demnach auf dem offiziellen Übersichtsplan der Grundbuchvermessung liegen, im vornehmen Tiefdruck, die Begleitung auf einem fakultativen, vornehm farbigen, reliefhaltigen Gemeinde-Beiblatt, dort, wo Planfreude und Verständnis mit bildlicher Heimatkunde die Budgetbedenken überholen. Dieses Gemeinde-Reliefprodukt gehört dann natürlich aufgehängt in Veranda, Laube, Vorhalle usw. (um manche Gemeindefrage besser ins Auge zu fassen), aber auch wie eine schöne Landkarte in jedes technische Büro!

E. Fischli, Meilen

Le canal d'Enteroches

Bn. Monsieur Dr. Paul-Louis Pelet à Lausanne a écrit, il y a 4 ans, un ouvrage historique très intéressant du développement de la navigation fluviale en Suisse et s'est occupé avant tout d'un canal entre Yverdon et Cossonay, nommé canal d'Enteroches. Au moment où l'opinion publique se préoccupe de la question de l'établissement d'une voie fluviale reliant le Rhône au Rhin à travers la Suisse, il est intéressant de rappeler qu'un tronçon de ce canal a été amorcé au 17^e siècle et qu'il a été exploité jusqu'en 1829.

Au 17^e siècle comme aujourd'hui, la grande voie de communication entre Bâle, Zurich et Genève passait par Bienne, Neuchâtel, Yverdon mettant à profit le transport par bateau sur les lacs de Bienne et Neuchâtel. Les bonnes routes étant rares, les communications par voie fluviale rendaient de grands services. Le citoyen genevois, Jean Turettini, agissant pour le compte d'Elie Couret, seigneur de la Primaye en Bretagne, prit l'initiative de construire un canal navigable destiné à ouvrir une voie de transport entre le lac Léman et le lac de Neuchâtel. Le gouvernement bernois délivra la concession le 10 février 1637 et les travaux commencèrent 3 ans plus tard. Depuis Yverdon, le nouveau canal utilisait le cours de l'Orbe jusqu'à l'embouchure du Talent, cours déjà rehaussé pour la

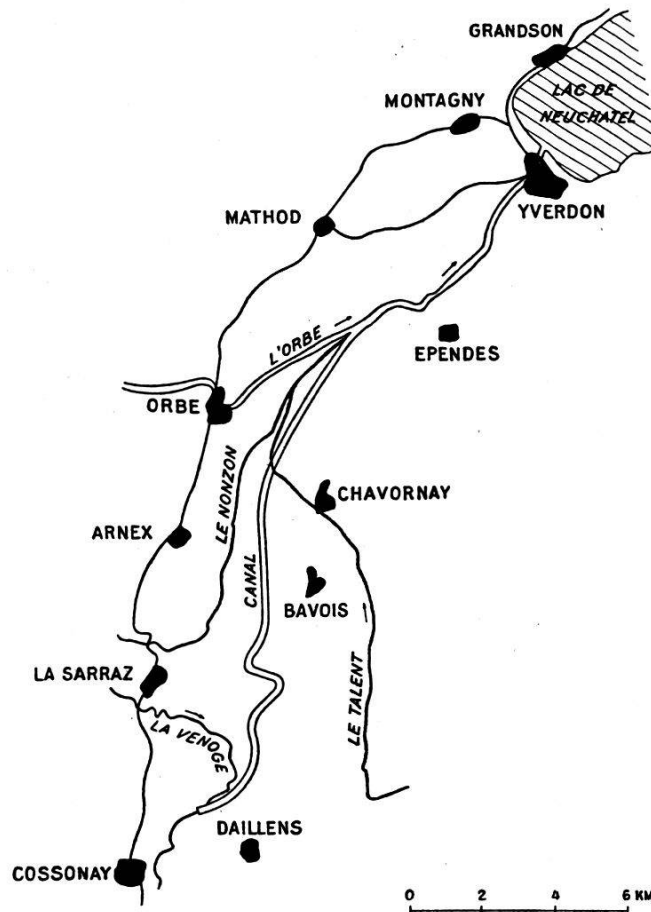


Oberer Steilhang 50 m, Südlicher Längsgrat reiche Gesamt- und Detailmodellierung Lg 480, Br 100, H 30, Seitl. 170 m

Nördlicher Gabelgrat, Partie unterhalb «Buchsatz» Bl 3
Schöne Kleingräte. Kesselbreite oben 400, unten 100 m

Kuppenfuß Süd 540, Nord 550 m ü. M.

chute motrice des Moulins d'Yverdon. Le second tronçon qui représentait un canal ayant 3 m à la base et 5,4 m à la surface avec une profondeur de 2,4 m, traversait le Moremونت dans une tranchée étroite et allait rejoindre la Venoge près de Lussery.



Seule la partie nord du canal, d'Entreroches à Yverdon a été exploitée de manière durable. Elle avait une longueur de 16,5 km et la dénivellation totale entre les points extrêmes était de 8,90 m. Le canal était divisé en 12 biefs par des écluses ou vannes qui servaient à arrêter l'eau, de manière à créer un flot capable d'entraîner un convoi de quatre bateaux, chacun de 15 tonnes, d'Entreroches à Yverdon. Pour le retour, deux bateliers sur la rive gauche et deux sur la rive droite halaient chaque bateau à la remonte. La descente se faisait en une heure et demie, la montée en quatre heures. Le tronçon sud n'a pas été exploité sinon pour fournir la force motrice à quelques moulins.

L'amélioration des routes au début du 19^e siècle ainsi que les frais d'entretien considérables amenèrent la ruine de l'entreprise qui cessa son exploitation en 1829.