

# Au Milieu du Monde = Mitte der Welt

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

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : offizielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]**

Band (Jahr): **47 (1974)**

Heft 3

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-775233>

## **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.



*Der Weiher «au milieu du monde» bei der Mühle Bornu zwischen La Sarraz und Pompaples. Der Abfluss oben im Bild führt zum Rhein und zur Nordsee, der zur Rechten in die Rhone und das Mittelmeer*

*L'étang du Milieu du Monde, près du Moulin Bornu entre La Sarraz et Pompaples. En haut sur la photo, les eaux qui s'écoulent vers le Rhin et la mer du Nord et, à droite, celles qu'on a détournées vers le Rhône et la Méditerranée*

*Il piccolo lago «au milieu du monde» presso il mulino Bornu tra La Sarraz e Pompaples. Lo scarico, sopra in alto nella fotografia, conduce al Reno e al Mare del Nord e a destra nel Rodano e nel Mare Mediterraneo*

*The pond known as "the middle of the world" near the mill at Bornu between La Sarraz and Pompaples. The outlet at the top leads to the Rhine and the North Sea, that on the right to the Rhone and the Mediterranean*  
*Photo W. Studer*

# Au Milieu du Monde

A la fin de la dernière période glaciaire, un lac long de 100 km s'étendait au pied du Jura, de Soleure jusqu'à la chaîne de collines du Mormont, près de La Sarraz. Ce n'est que plus tard que les cônes alluviaux des rivières du Jura et de la région préalpine formèrent des lacs distincts: ceux de Bienne, de Neuchâtel et de Morat. L'Orbe, le Nozon, le Talent, et d'autres rivières qui forment la Thielle, ont peu à peu comblé la plaine de l'Orbe, qui s'étend au sud d'Yverdon. Mesurant plus de 16 km de long sur un à quatre de large, elle est devenue aujourd'hui très fertile grâce aux travaux d'amendement entrepris pendant plusieurs décennies. Le Mormont, contrefort avancé du Jura qui domine la plaine de 160 m et la ferme du côté du sud, marque la séparation des deux bassins fluviaux du Rhône et du Rhin. Il forme ainsi la ligne continentale de partage des eaux entre la Méditerranée et la mer du Nord. C'est là que, de temps immémorial, se rejoignent les routes de communication entre le sud et le nord. Depuis le XI<sup>e</sup> siècle, un puissant château fort domine le défilé de La Sarraz.

## Le Milieu du Monde

Au XVI<sup>e</sup> siècle, un châtelain eut l'idée, pour faire tourner son moulin près de Pompaples, de détourner le cours du Nozon qui coule vers le lac de Neuchâtel, puis de le diriger au sud vers la Venoge, à travers le défilé de La Sarraz. Mais les habitants du village d'Orny ne l'entendirent pas de cette oreille: ils creusèrent un fossé jusqu'au moulin pour récupérer leur Nozon. Un jugement mit fin à la querelle en partageant les eaux de la rivière entre le nord et le sud. C'est ainsi qu'on voit aujourd'hui, devant le Moulin Bornu, un étang artificiel dont l'eau s'écoule dans deux directions opposées: vers la Méditerranée et vers la mer du Nord. On nomme cet endroit «Milieu du Monde».

Si, de la route qui relie La Sarraz à Bavois au nord du Mormont, nous bifurquons vers le sud à environ 300 m à l'ouest du passage sous-voie, en direction d'une vieille bâtisse isolée qu'on nomme maison d'Enteroches, nous découvrons un second défilé à travers le Mormont entre d'a-

bruptes parois de rochers. Après avoir traversé avec précaution la ligne de chemin de fer dont un tronçon émerge entre deux tunnels, on pénètre dans un sous-bois broussailleux. Tout à coup, le sentier s'élargit et l'on voit de chaque côté se dresser de puissantes murailles d'aspect cyclopéen: ce sont les vestiges du canal d'Enteroches, aujourd'hui oublié mais qui fut jadis célèbre. L'idée d'un canal transhelvétique reliant la mer du Nord à la Méditerranée n'est donc pas nouvelle: elle avait germé déjà il y a 350 ans.

## Amsterdam—Venise via Enteroches

D'étroites relations culturelles liaient au XVII<sup>e</sup> siècle les Pays-Bas et la Suisse. Les universités hollandaises accueillèrent de nombreux étudiants suisses, tandis que de jeunes Hollandais venaient étudier dans notre pays, surtout à Bâle où avait enseigné naguère Erasme de Rotterdam. Signalons aussi les peintres hollandais qui se rendaient en Italie à travers la Suisse et peignaient, au passage, des paysages alpestres. Quant à Genève, la cité de Calvin, elle était pour les calvinistes hollandais un lieu de pèlerinage.

Elie Gouret-Du Plessis, seigneur de la Primaye, gentilhomme breton issu d'une famille huguenote, qui était entré au service de la famille d'Orange dans les Provinces-Unies des Pays-Bas, se rendit plusieurs fois à Genève, empruntant la route de la vallée d'Orbe, qui lui rappelait sans doute les plaines de Hollande. C'est au cours d'un de ces voyages que lui vint l'idée d'une voie navigable qui relierait le lac de Neuchâtel au lac Léman. En Hollande, creuser un canal était une entreprise courante dont on possédait déjà une longue expérience. Mais Gouret concevait le futur canal dans le contexte de la grande politique de l'époque.

La Hollande entretenait un commerce actif avec les ports de la Méditerranée, surtout avec Gênes et Venise, et recherchait une liaison terrestre avec l'Inde à travers la Syrie. Or la voie de mer passait entre de redoutables écueils; l'Espagne ennemie, d'un côté, les pirates mauresques de l'autre: c'était s'aventurer entre Charybde et Scylla. Quant à d'autres voies navigables à travers le continent — le canal de l'Est entre la

Meuse et la Saône, ou le canal du Rhône au Rhin qui fut creusé plus tard — elles traversaient également des territoires ennemis: la Belgique et la Franche-Comté, toutes deux sous domination espagnole.

La seule voie navigable qui pût assurer la sécurité aux Hollandais devait donc passer par la Suisse: d'abord par le Rhin et l'Aar jusqu'aux lacs de Bienne et de Neuchâtel, puis, grâce à un futur canal d'Enteroches, à travers le Léman jusqu'au Rhône. Le projet de Gouret fut accueilli aux Pays-Bas très favorablement. En 1635, un mémoire vantant les avantages du futur canal fut communiqué au Gouvernement de Berne, dont dépendait alors le Pays de Vaud; Gouret prit soin toutefois de ne pas mentionner la grande idée d'une liaison fluviale entre la mer du Nord et la Méditerranée, qui eût paru inquiétante. Les conditions de la concession furent négociées avec une rapidité étonnante et les travaux purent commencer déjà en 1638. La majeure partie du capital provenait des Pays-Bas; ce furent au début des Hollandais qui dirigèrent l'entreprise, avec le concours d'un seul Bernois, David Morlot, mais qui était au service de la Hollande. Les ingénieurs, les techniciens et les charpentiers chargés de la construction des écluses et des barques étaient également Hollandais. Quelques-uns d'ailleurs demeurèrent dans le pays, où ils formèrent une petite colonie.

Les travaux de creusement progressèrent rapidement: commencés à Yverdon, ils atteignirent déjà au bout de deux ans le Mormont, où l'on construisit un port et la maison de l'administrateur qui s'y trouve encore. Ces premiers seize kilomètres ne suscitèrent pas de difficultés particulières; pour la première moitié on put utiliser la partie navigable de la Thielle, puis il fallut creuser un fossé qui avait une largeur de 5 m à la surface et de 3 m au fond, et une profondeur de 2,50 m. La différence d'altitude n'étant que de 18 m, on put se contenter de quelques écluses.

Les conditions étaient bien différentes sur le versant sud: la différence de niveau étant de 80 m pour une distance de 20 km jusqu'au Lé-

Deutscher Text Seiten 19/20. Titel: Anschrift der «Auberge au Milieu du Monde» in Pompaples

Der Eid, den die Kanalschiffer alljährlich den Herren von Bern leisteten, sollte sie vor allem hindern, den transportierten Wein zu verfälschen

The oath which the canal boatmen had to swear each year to the authorities in Berne was intended primarily to deter them from watering the wine which they transported

*Serment que doivent prêter les Bateliers d'yverdon  
Toutes les années, pour l'observation des Articles Suivans.*

- 1<sup>o</sup> Vous jurez, d'être fidèles Sujets de Leurs Excellences nos —  
Souverains Seigneurs, de conduire fidèlement leur vins & de  
préférer leur Bateliers à tous autres.*
- 2<sup>o</sup> De conduire Vins & Marchandises qui vous seront confiés —  
en toute loyauté sans fraude ni tromperie quelconque.*
- 3<sup>o</sup> Vous ne tirerez aucun Vin dans vase ou bouteille, que ce ne  
soit de consentement du Batelier, ou du Conducteur.*

Manuscrit du serment que Leurs Excellences de Berne exigeaient chaque année des bateliers, afin d'éviter les «fraudes et tromperies» sur les transports de vin

Il giuramento che veniva prestato ogni anno dai navigatori di canali ai Signori di Berna doveva impedirli prima di tutto a non adulterare il vino trasportato

man, la technique en usage à l'époque nécessitait la construction de 47 écluses.

Il fallait en outre endiguer le canal entre de hauts murs à travers la gorge. Par conséquent, les travaux de creusement jusqu'à Cossonay durèrent huit ans, ce qui épuisa le capital disponible. En 1664, les entrepreneurs furent dispensés de l'obligation de poursuivre les travaux jusqu'à la rive du lac. Ainsi fut enterrée la grande destinée européenne du canal, qui n'eut plus dorénavant qu'une importance locale. Une entreprise analogue, de grande envergure, fut abandonnée presque simultanément: le canal Stockalper en Valais, dont les travaux avaient commencé en 1651 et qui devait, conjointement avec celui d'Entreroches, assurer une liaison fluviale depuis Brigue, au pied du Simplon, jusqu'aux Pays-Bas.

#### *Du vin pour ces Messieurs de Berne*

A certaines périodes, seize bateaux naviguaient sur le canal. On les nommait les «razelles»; elles mesuraient 20 m de long et 3,50 m de large et pouvaient transporter des cargaisons de 15 tonnes. Mais que transportaient-elles? Evidemment pas de marchandises internationales en transit, mais simplement le vin des vignobles que les patriciens de Berne possédaient sur la côte du lac et dans le Chablais, et qui constituait le fret de beaucoup le plus important (85%). Le reste consistait en sel des salines de Bex, en blé et en d'autres marchandises périssables qui craignaient les cahots de la route: porcelaine, verrerie, fruits, savon, beurre. On y chargea aussi parfois, mais très rarement, une meule de moulin ou une cloche d'église et même trois fois au cours de 280 années un canon...

Il fallait que l'année fût très favorable pour que les frais d'exploitation et d'entretien fussent couverts par les recettes. Par conséquent, dans la seconde moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle, l'entreprise tourna au désastre.

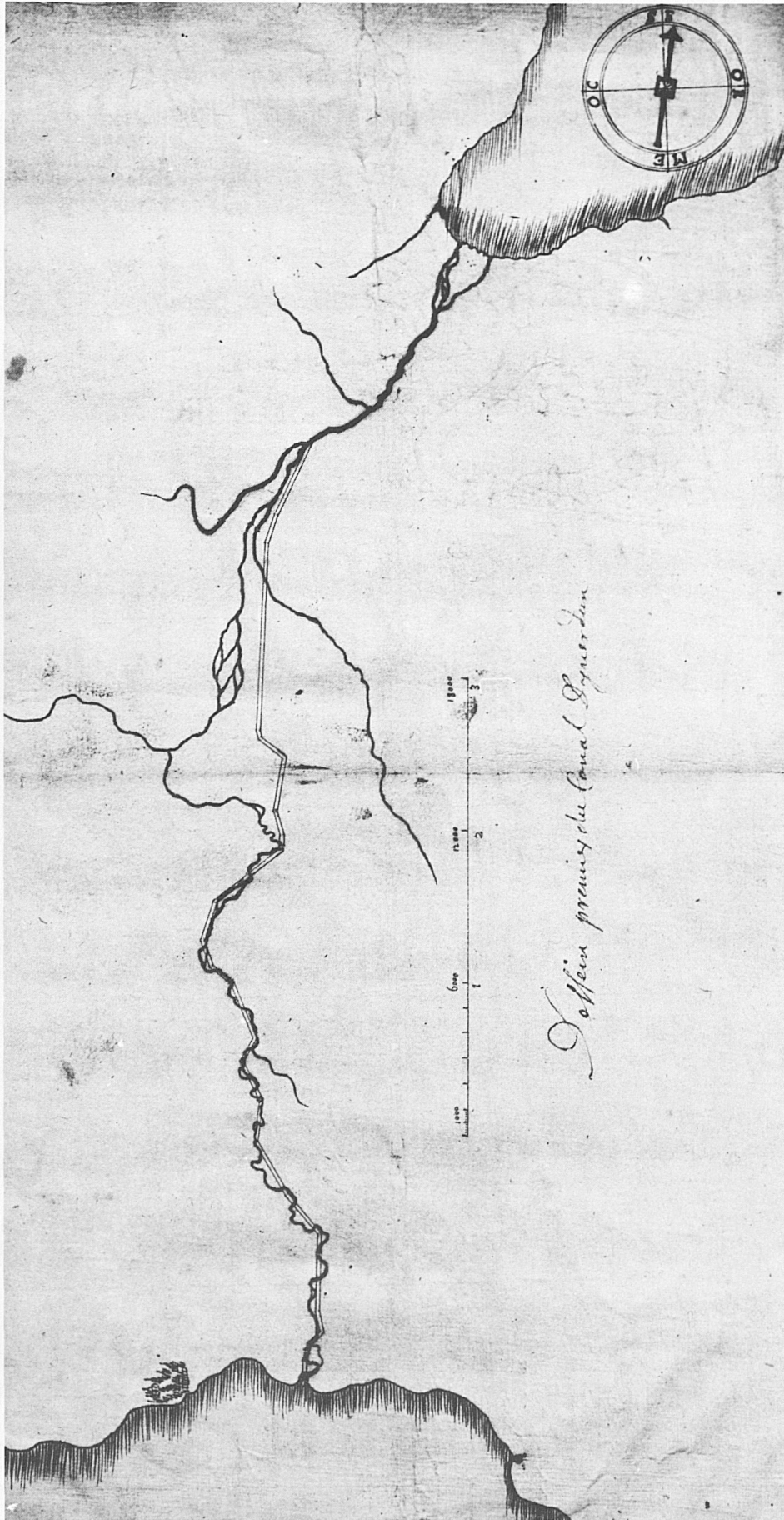
#### *Le trafic à travers la Suisse menacé*

Dans la Franche-Comté, que Louis XIV avait annexée, les routes étaient meilleures et les droits de douane moins élevés. Si donc l'Etat de Berne tenait à maintenir le transit des marchandises à travers son territoire, il devait y construire des routes et réduire les droits de douane. Mais améliorer les routes, c'était condamner à mort le canal. L'exploitation dut être abandonnée en 1829 et les installations tombèrent en ruines. Aujourd'hui, les fossés sont partiellement convertis en canaux de drainage et les écluses de bois ont entièrement disparu.

La première ligne de chemin de fer de Suisse romande, inaugurée en 1855, suivait le tracé du canal, dont elle assumait aussi la fonction. En effet, elle ne reliait pas Yverdon à Lausanne, mais à Morges, unissant ainsi les deux ports lacustres qui devaient être les terminus du canal et d'où le transport aurait continué sur une sorte de ferry-boat. Mais ces plans furent déjoués par le rapide développement du réseau ferroviaire suisse.

Cependant, l'idée d'un canal transhelvétique ne fut jamais tout à fait abandonnée. Les moyens techniques se sont aujourd'hui incommensurablement accrus. Les ouvrages d'art des siècles passés modifiaient très peu le paysage; ils s'efforçaient de vaincre la nature, mais la victoire n'était jamais certaine. Aujourd'hui, la lutte est devenue inégale: sur les traces des pas de l'homme faber moderne, aucune herbe ne pousse plus.





*Dem Canal d'Enteroches auf der Spur! Photo W. Studer*  
Der Plan, eine um 1700 entstandene Kopie des ersten Entwurfs, den die bernische Kanalkommission 1637 angefertigt hatte, zeigt den geplanten Verlauf des Kanals vom Neuenburgersee (oben) zum Genfersee. In der Mitte ist auch die Bachverzweigung des Nozon bei Pompaples zu erkennen.  
Staatsarchiv Bern

*A la recherche du canal d'Enteroches!*  
Cette copie (exécutée vers 1700) du plan original établi en 1637 par la commission bernoise du canal montre le projet de tracé entre le lac de Neuchâtel (en haut) et le lac Léman. On distingue au milieu l'embranchement du Nozon près de Pompaples

*Sulle tracce del Canale d'Enteroches!*  
Il piano, una copia che è stata effettuata nel 1700 della prima pianta, che è stata approntata nel 1637 dalla Commissione Canali di Berna, rappresenta il decorso progettato del canale dal Lago di Neuenburg (in alto) verso il Lago di Ginevra. Nel centro è riconoscibile anche la diramazione del ruscello Nozon presso Pompaples

*Following the traces of the Canal d'Enteroches.*  
This chart, copied from the first plan prepared by the Bernese Canal Committee in 1637, was made about 1700 and shows the intended course of the canal from the Lake of Neuchâtel (top) to the Lake of Geneva. The ramification of the Nozon near Pompaples can be seen near the centre of the chart

Le Chemin de Lausanne

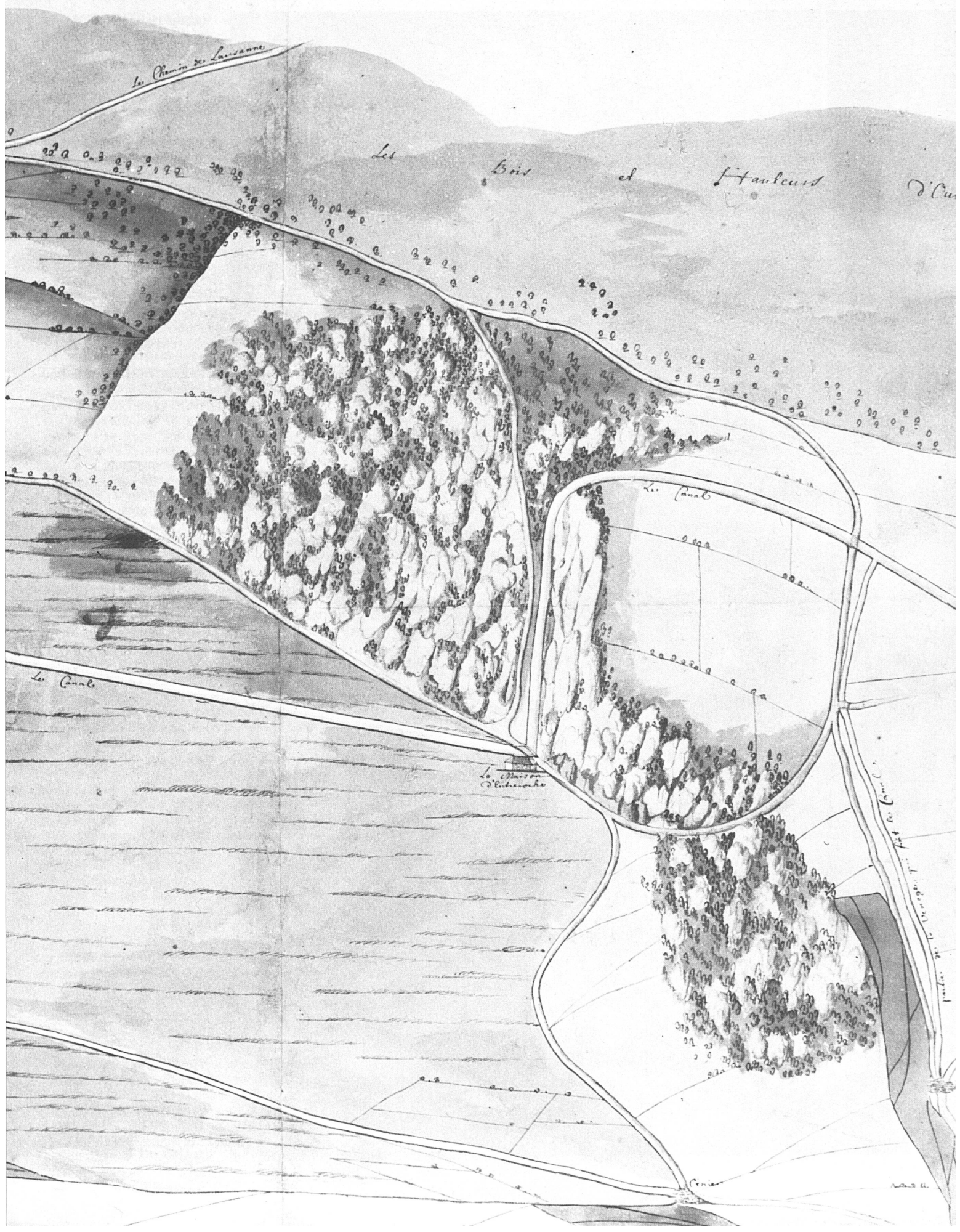
Les Bois et Hauteurs d'Or

Le Canal

Le Canal

La Maison d'Estimote

Le Canal





*In der Schlucht von Entreroches sind Mauerreste des seit bald 150 Jahren verlassenen Kanals erhalten.*

*Links: Dieser Ausschnitt einer 2 m langen, zeitgenössischen Karte des Kanals zeigt das gleiche Gebiet wie die Luftaufnahme auf der folgenden Doppelseite. Staatsarchiv Bern*

*Les vestiges des digues du canal, abandonné depuis près de 150 ans, sont encore visibles dans le défilé d'Entreroches.*

*A gauche: Fragment d'une carte de deux mètres de long montrant le canal au temps de la construction, ainsi que la zone environnante, que l'on voit aussi sur la vue aérienne de la page double qui suit*

*Nella gola di Entreroches sono rimasti conservati i resti delle mura del canale abbandonato già da quasi 150 anni.*

*A sinistra: Questo ritaglio di una carta contemporanea del canale e lunga 2 metri, rappresenta l'identica regione come si nota dalla fotografia aerea sulla doppia pagina che segue*

*Brickwork belonging to the canal walls can still be seen in the gorge of Entreroches nearly 150 years after the abandonment of the project.*

*Left: This detail of a contemporary map of the canal some 6 ft. 6 in. in length shows the same region as the aerial photograph on the following double-page spread*

Mühle/Moulin Bornu

Le Nozon

Dorf/Village d'Orny

Römerstrasse/Route romaine Losanna-



Schloss/Château de La Sarraz

La Venoge

Dorf/Village d'Eclépens

Eisenbahn/Ligne Lausanne-Vallorbe

Mormont 604 m

Die Kontinentalwasserscheide des Mormont zwischen Orbe- und Venogeebene aus 3000 m Höhe. Am linken Bildrand die Mühle Bornu mit der nord-südlichen Bachbifurkation, in der rechten Bildhälfte drei Generationen Verkehrswege: Römerstrasse, Canal d'Enteroches und Eisenbahn. Luftaufnahme der Eidg. Landestopographie Bern

La ligne continentale de séparation des eaux du Mormont, entre les plaines de l'Orbe et de la Venoge (vue prise de 3000 mètres d'altitude). Sur le bord gauche de l'illustration, le Moulin Bornu et la bifurcation nord-sud de la rivière; au milieu à droite, trois générations de voies de communications: la route romaine, le canal d'Enteroches et le chemin de fer





Reste des Kanals/Vestiges du canal Station/Gare d'Eclépens

Canal d'Enteroches

Lo spartiacque continentale del Mormont tra la pianura Orbe e Venoge fotografato a 3000 metri di altezza. Al margine sinistro della fotografia: Il mulino Bornu con la biforcazione nord-sud del ruscello, nella metà destra dell'illustrazione, tre generazioni di strade di comunicazione: la Strada dei Romani, il Canale d'Enteroches e la ferrovia

The continental watershed of the Mormont between the Orbe and Venoge plains seen from a height of nearly 10,000 ft. On the left-hand edge of the picture Bornu Mill with the north-south bifurcation of the stream, on the right-hand side the thoroughfares of three ages: the Roman road, the Canal d'Enteroches and the railway



*Das Schloss La Sarraz beherbergt das sehenswerte «Musée romand» und Wechselausstellungen moderner Kunst (geöffnet April bis Ende Oktober). Es bewacht den Engpass zwischen Orbe- und Venogeebene, durch den heute die Bahnlinie von Lausanne über Vallorbe nach Paris führt. Der Kanal jedoch wurde seinerzeit nicht hier, sondern bei Entreroches gebaut, um das Gebiet von Orbe, das Gemeine Herrschaft war, zu meiden. So weit ging die freundeidgenössische Liebe der Herren von Bern nicht, dass sie die Gewalt über den wichtigen Kanal geteilt hätten. Photo W. Studer*

*Le Château de La Sarraz, ouvert au public d'avril à la fin octobre, abrite un intéressant «Musée romand» et des expositions temporaires d'art moderne. Il domine le défilé entre les plaines de l'Orbe et de la Venoge, par lequel passe la ligne de chemin de fer Lausanne-Paris via Vallorbe. Ce n'est toutefois pas là que le canal fut creusé, mais à Entreroches, afin d'éviter le territoire d'Orbe, qui était un bailliage commun. Quelle que fût leur fidélité à l'alliance confédérale, Leurs Excellences de Berne préféraient être seuls maîtres de cette importante voie navigable*

*Il Castello La Sarraz ospita l'interessante «Musée romand» e le esposizioni alternate di arte moderna (dal mese di aprile fino alla fine del mese di ottobre). Esso sorveglia la gola tra la pianura Orbe e Venoge in mezzo alla quale oggi la linea ferroviaria conduce da Losanna, passando per Vallorbe a Parigi. Però a suo tempo il canale non era stato costruito qui, bensì a Entreroches e questo allo scopo di evitare la regione di Orbe che era un dominio comune. L'amore benevole elvetico dei Signori di Berna non era poi così grande, tanto da acconsentire di spartire il dominio di questo canale*

*The castle of La Sarraz houses the rewarding "Musée romand" as well as changing exhibitions of modern art (open from April to the end of October). It guards the narrow passage between the plains of the Orbe and Venoge through which the railway line from Lausanne to Paris via Vallorbe today runs. The canal was not built here, but at Entreroches, so as to avoid the Orbe area, which was under joint rule. The federal spirit of the Bernese authorities was not so strong that they would have wished to share their control of this important canal*

# Mitte der Welt

Ein 100 km langer See erstreckte sich zur Nacheiszeit am Fusse des Jura von Solothurn bis zum Hügellzug des Mormont bei La Sarraz. Durch Schwemmkegel der Flüsse von Jura und Alpenrand und nach Absinken des Wasserspiegels wurden einzelne Seen abgetrennt: Bieler-, Neuenburger- und Murtensee. Die zur Thielle vereinigten Flüsse Orbe, Nozon, Talent und andere schütteten die Orbe-Ebene auf, die sich südlich von Yverdon über 16 km Länge und 1 bis 4 km Breite dehnt und die nach jahrzehntelangen Meliorationsarbeiten heute fruchtbares Land abgibt. Am Mormont, einem abgeirrten Ausläufer des Jura, der die Ebene um 160 m überragt und sie nach Süden abschliesst, scheiden sich die Wasser, die zur Rhone und zum Rhein fließen. Der Riegel des Mormont bildet die Kontinentalwasserscheide zwischen Mittelmeer und Nordsee. Hier bündeln sich von alters her die Verkehrswege. Der Engpass von La Sarraz wird von einem mächtigen Schloss aus dem 11. Jahrhundert bewacht.

## Im Mittelpunkt der Welt

Im 16. Jahrhundert hatte ein Schlossherr die Idee, das Wasser des Nozon vom Weg zum Neuenburgersee abzulenken, um damit seine Mühle bei Pompaples anzutreiben, und es dann durch die Enge von La Sarraz südwärts der Venoge zuzuführen. Das liessen sich die Einwohner von Orny nicht gefallen: sie zogen einen Graben zur Mühle, um ihren Nozon zurückzuholen. Den Streit beendete ein Schiedsspruch, wonach ein Teil des Wassers nach Süden, ein anderer nach Norden fließen sollte. Heute liegt vor der Mühle Bornu ein künstlicher Teich, der aus zwei Abflüssen sowohl das Mittelmeer wie die Nordsee speist. Der Ort heisst Milieu du Monde, Mittelpunkt der Welt.

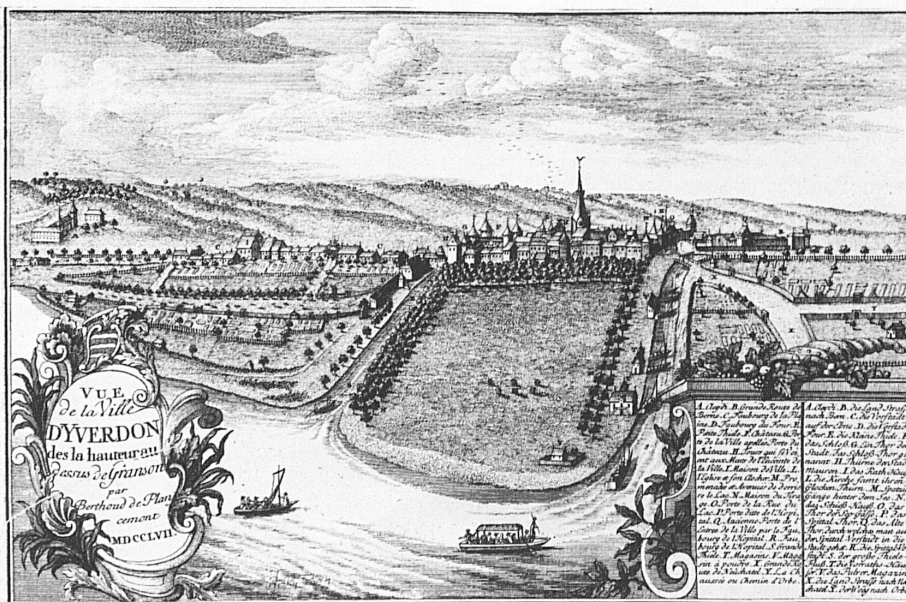
Wer von der Strasse, die auf der Nordseite des Mormont von La Sarraz nach Bavois führt, 300 m westlich der Bahnunterführung nach Süden abzweigt zu dem einsam gelegenen, alten Haus, Maison d'Enteroches genannt, entdeckt zwischen steilen Felswänden einen weiteren Engpass durch das Mormontmassiv. Nachdem er mit Vorsicht die Bahnlinie überschritten, die zwischen zwei Tunneln zum Vorschein kommt, und sich auf überwachsenem Pfad durchs Buschwerk gedrängt hat, entdeckt er plötzlich beidseits meterhohes, wie von Zyklopen aufgeschichtetes Mauerwerk: es sind die Überreste des einst berühmten, heute fast vergessenen Canal d'Enteroches. Die Idee eines transhelvetischen Kanals, der Nordsee und Mittelmeer verbinden sollte, stammt nicht erst aus unserem Jahrhundert; sie wurde vor 350 Jahren geboren.

## Amsterdam-Venedig via Enteroches

Im 17. Jahrhundert bestanden enge kulturelle Beziehungen zwischen den Niederlanden und der Schweiz: Schweizer Studenten zogen an die holländischen Universitäten, Holländer studierten in der Schweiz, vor allem in Basel, wo Erasmus von Rotterdam gelehrt hatte. Holländische Maler reisten durch die Schweiz nach Italien und hielten die Alpenlandschaft im Bilde fest; Genf, die Stadt Calvins, war ein Ziel für holländische Glaubensgenossen.

Elie Gouret-du Plessis, Herr de la Primaye, ein bretonischer Edelmann aus einer Hugenottenfamilie, in Diensten am Hof der Oranier in den Vereinigten Provinzen der Niederlande, reiste mehrfach nach Genf, und beim Durchqueren der Orbe-Ebene, die ihn wohl an das holländische Tiefland erinnerte, kam er auf die Idee einer Wasserstrasse zwischen Neuenburger- und Genfersee. In Holland war ein Kanal nichts Ungewöhnliches, man hatte lange Erfahrung im Wasserbau. Gouret sah den neuen Wasserweg im grossen Zusammenhang der Weltpolitik: Holland pflegte enge Handelsbeziehungen mit Häfen des Mittelmeers, vor allem mit Genua und Venedig, und suchte über Syrien Verbindung mit Indien. Der Weg übers Meer jedoch führte zwischen der Skylla des feindlichen Spanien und der Charybdis der maurischen Seeräuber an der nordafrikanischen Küste durch. Kontinentale Wasserstrassen, wie sie durch den Bau des Canal de l'Est zwischen Maas und Saône und später des Canal du Rhône au Rhin geschaffen wurden, waren damals für die Holländer uninteressant, da beide durch feindliches

Gebiet führten: Belgien und die Franche-Comté waren von Spanien beherrscht. So drängte sich den Holländern als einzig sicherer Wasserweg die Verbindung über die Schweiz auf: vom Rhein über die Aare zum Bieler- und Neuenburgersee und von da durch einen Canal d'Enteroches zum Genfersee und zur Rhone. Gourets Projekt fand denn auch in den Niederlanden Interesse und Unterstützung. 1635 reichte er den Herren von Bern, unter deren Herrschaft die Waadt damals stand, eine Denkschrift ein, die ihnen den Kanalbau mundgerecht machte. Die grosse Idee der Verbindung Nordsee-Mittelmeer erwählte er freilich nicht – sie hätte die Herren kopfscheu gemacht. Überraschend schnell waren die Konzessionsbedingungen ausgehandelt; schon 1638 wurde mit dem Bau begonnen. Ein bedeutender Teil des Kapitals kam aus den Niederlanden, Holländer waren zunächst die leitenden Köpfe (nur einer, David Morlot, war Berner in holländischen Diensten), und aus Holland holte man Wasserbautechniker und Zimmerleute für den Bau der Schleusen und Barken. Einige blieben im Land und bildeten



Yverdon ein Welthafen..., wäre die Verbindung zwischen Nordsee und Mittelmeer durch den Canal d'Enteroches je zustande gekommen. So aber blieb die Stadt belebter Umschlagplatz im Lokalverkehr. Immerhin, seit Mitte des 17. Jahrhunderts fuhr einmal jährlich ein direktes Schiff von Yverdon nach Rotterdam! Stich von Herrliberger, Schweiz. Landesbibliothek Bern

La ville d'Yverdon, qui serait devenue un port international si la liaison entre la mer du Nord et la Méditerranée par le canal d'Enteroches avait été menée à chef. Elle n'en est pas moins aujourd'hui une localité importante de transit, mais sur le plan régional. On a même tout à fait oublié que, depuis le milieu du XVII<sup>e</sup> siècle, un bateau reliait une fois par an Yverdon directement à Rotterdam

Yverdon un porto mondiale... se il collegamento tra il mare del Nord e il Mare Mediterraneo fosse arrivato alla sua realizzazione. Per conseguenza, la città rimase una animata piazza di trasbordo per il traffico locale. Tuttavia, dalla metà del XVII secolo si mise in viaggio direttamente una volta all'anno una nave da Yverdon fino a Rotterdam!

The international port of Yverdon... the name might not sound so fantastic if the North Sea and the Mediterranean had been connected by means of the Canal d'Enteroches. As it is, the town has remained a turn-round point for local transport only. Yet from the middle of the seventeenth century onwards one boat a year used to travel direct from Yverdon to Rotterdam!

eine kleine holländische Kolonie. Nach zwei Jahren Bauzeit war von Yverdon aus bereits Entreroches am Mormont erreicht. Dort wurde ein Hafen angelegt und für den Verwalter das Haus gebaut, das heute noch steht. Diese ersten 16 km waren verhältnismässig leicht zu bewältigen: bis zur Hälfte konnte die schiffbare Thielle benützt werden, dann erst musste ein Graben ausgehoben werden, oben 5 m, an der Sohle 3 m breit und 2½ m tief. Bei einer Höhendifferenz von nur 18 m genügten wenige Schleusen. Anders waren die Verhältnisse auf der Südseite: 80 m Höhendifferenz auf die Distanz von 20 km bis zum Genfersee hätten nach dem damaligen Stand der Technik 47 Schleusen erfordert. In der Schlucht musste der Kanal ausgemauert werden. So dauerte es weitere 8 Jahre, bis der Kanal Cossonay erreichte. Dann aber war man mit den Finanzen am Ende. 1664 wurden die Unternehmern von der Pflicht zur Fortsetzung bis zum Genfersee befreit. Die Idee eines europäischen Kanals war damit begraben; er hatte fortan nur lokale Bedeutung. Ein anderes gross geplantes Unternehmen wurde gleichzeitig aufgegeben: der 1651 begonnene Stockalper-Kanal im Wallis, der mit dem Canal d'Entreroches eine durchgehende Schiffsverbindung von Brig am Fuss des Simplon nach den Niederlanden ermöglicht hätte.

#### Wein für die Herren von Bern

Zeitweise verkehrten auf dem Kanal 16 Schiffe, die 20 m langen und 3½ m breiten «razelles», die bis zu 15 Tonnen trugen. Was transportierten sie? Internationale Transportgüter kamen nicht mehr in Frage. Weit aus die wichtigste Fracht (85%) war der Wein aus den Rebbergen der Herren von Bern in der Côte und aus Savoyen. Daneben Salz aus Bex, Korn und empfindlichere Güter, welche die schlechten Stras-

sen mieden: Geschirr und Glas, Früchte, Seife, Butter. Nur selten ein Mühlstein oder eine Kirchenglocke, und in 280 Jahren nur dreimal eine Kanone... Auch in den besten Jahren überstiegen die Einnahmen nur um wenig die Unterhalts- und Betriebskosten. In der 2. Hälfte des 18. Jahrhunderts wurde der Kanal für die Geldgeber zur Katastrophe.

#### Drohende Umfahrung der Schweiz

In der von Ludwig XIV. annektierten Franche-Comté waren die Strassen besser und die Zölle geringer. Wollten die Herren von Bern den Fernverkehr durch ihr Gebiet erhalten, mussten auch sie Strassen ausbauen und Zölle abbauen. Bessere Strassen aber waren der Tod des Kanals. 1829 wurde der Betrieb eingestellt, die Anlagen zerfielen. Die Gräben sind zum Teil in den modernen Entwässerungskanälen aufgegangen, die hölzernen Schleusen gänzlich verschwunden.

Die erste Eisenbahnlinie der Westschweiz (1855) folgte den Spuren des Kanals und übernahm seine Funktion, indem sie Yverdon nicht etwa mit Lausanne, sondern zuerst mit Morges verband, also die beiden Hafenstädte, die auch zu Endpunkten des Kanals bestimmt waren. Von hier sollte sie als «schwimmende Eisenbahnbrücke», das heisst im Trajektbetrieb, fortgesetzt werden, doch wurden solche Pläne durch die rasche Entwicklung des schweizerischen Eisenbahnnetzes überholt.

Die Idee des transhelvetischen Kanals ist nie völlig aufgegeben worden. Technisch würde er keine Schwierigkeiten mehr bieten. Ob er sich allerdings so bescheiden ins Bild der Kulturlandschaft einfügen würde, wie Kunstbauten früherer Jahrhunderte es taten, ist mehr als fraglich. Wo der moderne Homo faber hintritt, wächst für gewöhnlich kein Gras mehr.

Quellen: P.-L. Pelet: *Le canal d'Entreroches, Lausanne 1946.*

G. Duplain/E. Manganel: *La Sarraz, Château du Milieu du Monde, Editions du Verseau, Lausanne*

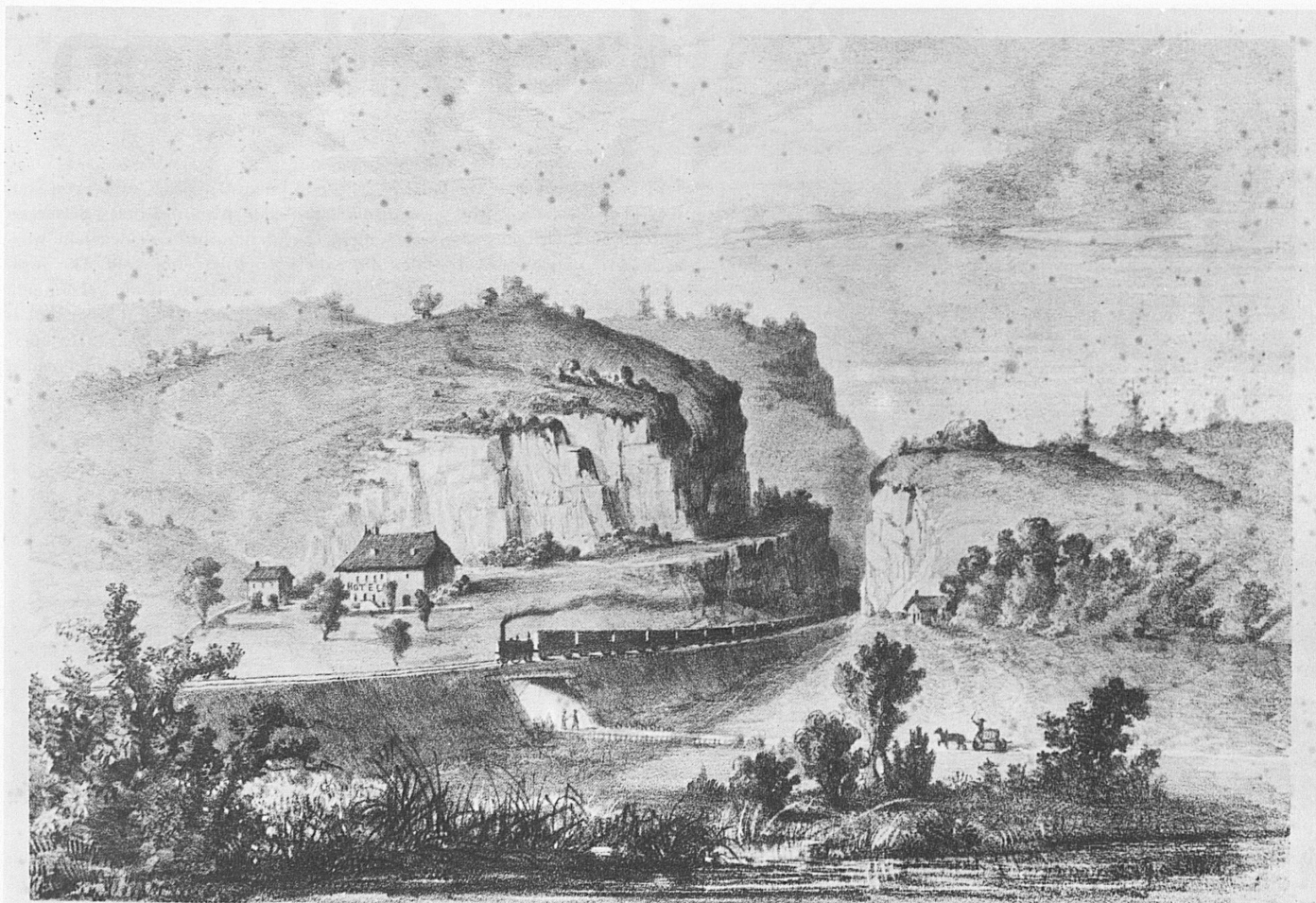
*Das «Maison d'Entreroches», gebaut vor 330 Jahren, Wohnhaus des Hafenverwalters und Schleusenwarts, zeitweise übel beleumdete Schifferschenke, heute einsamer Bauernhof am Nordeingang der Schlucht durch den Mormont. Photo W. Studer*

*La maison d'Entreroches, bâtie il y a 330 ans, où habitaient l'administrateur du port et le gardien des écluses. Après avoir servi périodiquement d'auberge pour bateliers, plutôt mal famée, elle n'est plus aujourd'hui qu'une ferme isolée à l'entrée nord du défilé du Mormont*

*La «Maison d'Entreroches» costruita 330 anni or sono, casa d'abitazione dell'amministratore del porto e custode di cateratta, transitoriamente una malfamata osteria per naviganti ed oggi per contro una solitaria fattoria di contadini situata all'entrata a nord della gola attraverso il Mormont*

*The "Maison d'Entreroches", built 330 years ago and occupied by the port superintendent and lock-keeper — later a notorious alehouse for boatmen, and today a lonely farmhouse at the north entrance to the gorge that cuts through the Mormont*





TUNEL & HOTEL DE MAUREMONT.

*Die Eisenbahn Morges–Yverdon – die erste der Westschweiz – trat 1855 die Nachfolge des 1829 aufgegebenen Canal d'Entreroches an. Den Mormont durchquerte sie mit zwei Tunneln. Die Lithographie zeigt das Südportal bei der Station Eclépens und den alten Gasthof, der heute noch steht. Das Gewässer im Vordergrund soll möglicherweise den stillgelegten Kanal andeuten. Sammlung Paul Perrin, Morges*

*La ligne de chemin de fer Morges–Yverdon – la première de Suisse romande – relaya en 1855 le canal d'Entreroches, abandonné depuis 1829. Elle traversait le Mormont par deux tunnels. Notre lithographie montre la sortie du défilé au sud, près de la station d'Eclépens, ainsi que la vieille auberge qui subsiste encore aujourd'hui. L'eau, qu'on aperçoit au premier plan, est probablement un vestige de l'ancien canal abandonné*

*La ferrovia Morges–Yverdon – la prima della Svizzera occidentale – è entrata in servizio nel 1855 succedendo nel servizio del Canale di Entreroches che è stato sospeso nel 1829. Essa attraversava il Mormont con due gallerie. La litografia rappresenta il portale a sud presso la stazione di Eclépens e il vecchio albergo che esiste ancora oggi. L'acqua che è visibile in primo piano deve probabilmente accennare al canale che è stato chiuso*

*The Morges–Yverdon railway—the first line to be constructed in Western Switzerland—came into service in 1855 and thus replaced the scheme of the Canal d'Entreroches, which had been abandoned in 1829. It negotiated the Mormont by means of two tunnels. This lithograph shows the south entrance near Eclépens Station, with an old inn that is still in existence. The water in the foreground is perhaps meant to recall the canal, which had already been closed*