

Canal d'Entreroches

Anforderung



4h30min **Wanderkarte/n 1:50'000 222T**
Gesamtaufstieg 547m

Länge 17.0km
Gesamtabstieg 489m



Vom Bahnhof Chavornay (448), einem Dorf mit etwa 3600 Einwohnern, gelange ich in südöstlicher Richtung quer durch die Ortschaft und unter der Autobahn hindurch zur Sägerei am Flüsschen Le Talent. Wieso es so heisst, weiss ich nicht, aber es muss schon ein besonderes Talent haben! Diesem Bach folge ich nun gegen die Flussrichtung und erreiche die kleine Brücke, welche mich nach der alten Mühle zur Moulin de Bavois hinüber führt. Nach etwa einer Stunde verlasse ich den malerischen Bach zum brasilianischen Golfplatz. Südlich davon liegt den Weiler Goumoens-le-Jux, wo ich ohne gelbe Wegweiser den Talent nach La Coudray überquere.

Jenseits der Autobahn geht's abwärts über ein Bächlein zur grossen Lichtung Tilérie. Bei deren nordwestlicher

Ecke nimmt mich ein Pfad auf, der mich hinunter führt zur Bahnlinie, die fast genau da in einem kurzen Tunnel verschwindet.

Hier zweigt der Weg ab, der durch die Überreste des einstmals geplanten Jahrhundert-Bauwerks. Der vorgesehene Kanal verläuft zwischen schroffen Felsbändern und führt sogar noch etwas Wasser. Südlich dieser Enge hätte dann der grosse Abstieg an den Genfersee begonnen, an dem das Projekt schliesslich scheiterte. Dort kann ich die ganze Geschichte dieser grossartigen Vision auf einigen Infotafeln nachlesen.

Auf dem Strässchen kehre ich zum Wanderweg zurück und starte beim Punkt 485 über eine weite Spitzkehre und unendlich viele Schlenker die Besteigung des markanten und steilen Hügels Mormont. An der Kante eines gigantischen Steinbruchs bei La Binette erreiche ich dessen Südflanke und den Abstieg ins Neubaugartier Gondoux von Eclépens. Der Dorfkern liegt jenseits der Bahnlinie.

Meine Route führt mich oberhalb des schmalen Rebhangs parallel zu den Gleisen nach La Sarraz mit dem stolzen Schloss. Hier gibt es - im Gegensatz zu Eclépens - eine Bahn-Haltestelle. Allerdings hält der französische TGV an der bescheidenen Station nicht!

Der Kanal

In der allgemeinen Aufbruchstimmung nach dem Dreissigjährigen Krieg, also im frühen 17. Jahrhundert, entstanden in ganz Europa neue Verkehrswege zu Land und zu Wasser. Durch dieses Netz war es möglich, einen regen Warenhandel aufzuziehen, ohne weite Umwege über das Meer in Kauf zu nehmen. Vor allem die reformierten Niederlande fürchtete den Weg durch die Strasse von Gibraltar, die vom katholischen Spanien kontrolliert wurde.

Die Franzosen galten weit herum als Spezialisten im Bau von schiffbaren Kanälen. Deshalb verwundert es nicht, dass ein Bretoner namens Gourmet 1638 mit der Verwirklichung einer Schiffsstrasse im schweizerischen Mittelland begann. Zehn Jahre später war mit dem Durchbruch in der Klus von Entreroches die Ziel beim Neuenburgersee mit der Venoge verbunden. Aber das Ziel lag noch in weiter Ferne. Aufrt 12 Kilometern wäre ein Gefälle von ganzen 59 Metern zu überwinden gewesen, und das hätte an die 40 Schleusen erfordert. Das hätte nicht nur eine Unmenge Geld verschlungen, sondern nachher die Fahrt mit dem Schiff fast unerträglich verlangsamt. Somit mussten die Waren trotz des Kanals für dieses letzte Stück umgeladen und auf der Strasse transportiert werden.



Weil deshalb der Kanal lediglich regionale Bedeutung er-

Canal d'Entreroches

langte, rentierte der Betrieb ab Mitte des 18. Jahrhunderts nicht mehr und der Betrieb musste nach einem Brückeneinsturz im Jahre 1829 gänzlich aufgegeben werden. In den ersten Jahren des letzten Jahrhunderts fassten einige Investoren die Reaktivierung des Kanals ins Auge, mussten aber aus den gleichen Gründen wie beim ersten Versuch aufgeben.

Heute besteht noch ein schnurgerader Bach in der Ebene bei Chavornay, welcher jedoch nicht mehr befahrbar wäre und in der Klus von Entreroches (Zwischenfelsen) sind noch Spuren des damaligen Bauwerks zu sehen. Allerdings wurde dessen Profil beim Bau der Bahnlinie mit Ausbruchmaterial aus den beiden Tunnels zugeschüttet. Auch an der Südseite der Klus bei Eclépens täuscht das heutige Profil über die wirkliche, ehemalige Tiefe hinweg, weil er auch hier als Deponie für Kies und Erde erhalten musste.

