

Unvollendet und von der Geschichte überholt

Der Canal de la Haute-Saône à Montbéliard

Veränderungen der politischen Konstellationen haben immer wieder die Gunst verschiedener Routen beeinflusst und zum Bau neuer Verkehrswege geführt. Der Canal de la Haute-Saône à Montbéliard in Frankreich nahe der Schweizer Grenze ist ein anschauliches Beispiel eines solchen politisch motivierten Bauwerks aus dem späten 19. Jahrhundert. Vollendet wurde er nie.

Andres Betschart

Als Deutschland nach dem Deutsch-Französischen Krieg von 1870/71 das Elsass und Lothringen besetzte, blockierte es damit auch das Kanalsystem im Osten Frankreichs: Der Rhein-Rhone-Kanal (Canal du Rhône au Rhin), der besonders für den Transport von Rohstoffen und Kohle zwischen Nordostfrankreich und den Industriezentren im französischen Jura von Bedeutung war, konnte nicht mehr durchgehend befahren werden. Ein Transport von Nancy nach Montbéliard führte so nicht mehr wie zuvor via Strassburg über 296 Kilometer Distanz, sondern man musste den Umweg westwärts über die Saône in Kauf nehmen, der mit 481 Kilometern zu Buche schlug. Als Reaktion auf diese Situation plante das zuständige französische Ministerium noch in den 1870er-Jahren einen direkten,

83 Kilometer langen Kanal zwischen Conflandey an der Saône und Fesch-le-Châtel bei Montbéliard am Rhein-Rhone-Kanal. Er sollte die Verbindung von Nancy nach Montbéliard sogar noch um 50 Kilometer verkürzen.

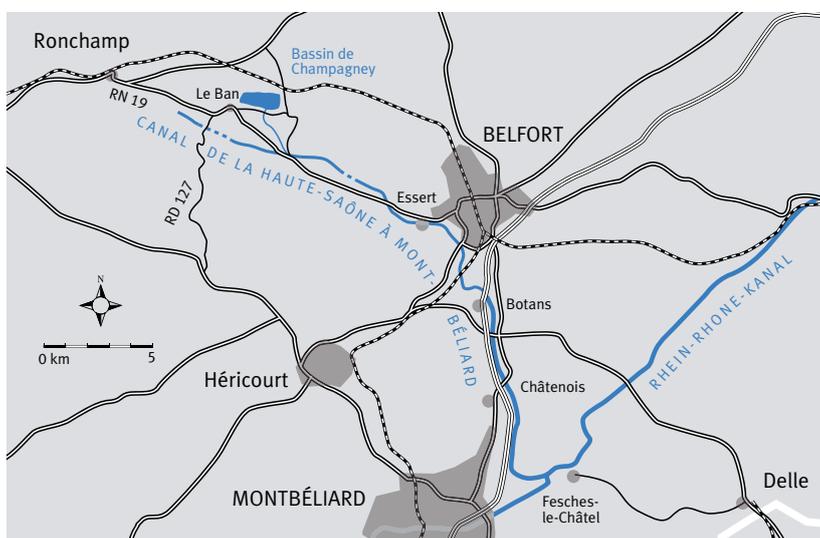
Die vorgesehene Linienführung war anspruchsvoll: Um die Hügelkette des Chérimont südlich von Ronchamp zu überwinden, waren 54 Schleusen vorgesehen (im Vorprojekt gar 85), und die beiden höchsten Erhebungen mussten in Tunnels unterquert werden. Da der Kanal eine Wasserscheide überquert, war die konstante Versorgung mit Wasser aus einem höher gelegenen Reservoir zu sichern. Andererseits erlaubte der Kanal auch die Anbindung der grossen Kohleminen von Ronchamp ans Netz der französischen Wasserstrassen, und die Stadt Belfort erhielt einen Hafen und Anschluss ans Kanalnetz. Die vorgesehenen Schleusenmasse entsprachen der so genannten Freycinet-Norm von 1879, der Kanal konnte so mit den ebenfalls genormten *péniches* von 38.5 Metern Länge und 5.05 Metern Breite befahren werden, die ein Ladegewicht von 250 bis 300 Tonnen zuließen. Ein Treidelpfad begleitete den Kanal auf seiner ganzen Länge. Auf ihm bewegten sich die Pferde, welche die *péniches* zogen. Ein Zweiergespann zog gemäss damaliger Rechnung eine beladene *péniche* auf den Kanälen mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 2 Kilometern pro Stunde, die Verlangsamung durch die Schleusen eingerechnet (Barrière 1903, 55).

Fehlende Finanzen, technische Probleme

1882 setzten die Bauarbeiten am 23 Kilometer langen östlichen Teil des Kanals zwischen Ronchamp und dem Rhein-Rhone-Kanal ein. Schlüsselstellen waren hier die beiden Tunnels von 1330

Der Canal de la Haute-Saône à Montbéliard, Situation:

- schiffbarer Kanal
- nicht schiffbar
- - - Tunnel
- ≡≡≡ Autobahn
- ≡≡≡ Hauptstrasse
- Nebenstrasse
- +— Eisenbahn



und 640 Metern Länge. Auch am *Bassin de Champagne*, dem Speichersee für die Wasserversorgung des Kanals, begannen die Arbeiten. Die Staumauer, fast 800 Meter lang und bis 36 Meter hoch, hielt gut 13 Millionen Kubikmeter Wasser zurück. Innert vier Jahren sollten die Mauer und der östliche Kanalabschnitt fertiggestellt sein; im Jahr 1884 waren jeweils gut 600 Arbeiter auf den Baustellen tätig.

Bald gerieten die Arbeiten aber aus finanziellen Gründen ins Stocken, und auch technische Probleme machten den Verantwortlichen zu schaffen. So erwiesen sich nicht nur grössere Kanalabschnitte, sondern auch die Sandsteinmauer des Stausees als undicht. Bergseits wurde daher eine zweite Mauer aus Beton erbaut, und zusätzlich dichtete man den Bau mit Bleiplatten und Teer ab. Bis im Jahr 1908 war die riesige Summe von 22 Millionen französischen Francs verbaut, ohne dass ein Ende abzusehen gewesen wäre – und für den Kanalabschnitt westlich von Ronchamp stand noch nicht einmal die Linienführung fest. Trotzdem hielt die französische Regierung am Projekt fest, um wenigstens die bereits getätigten Investitionen nutzen zu können. Als im Jahr 1914 die Bauarbeiten mit Kriegsbeginn ganz eingestellt wurden, waren aber weder der östliche Abschnitt noch das *Bassin de Champagne* betriebsbereit.

Ein Kanal für die Kohleminen von Ronchamp

Mit dem Ausgang des Ersten Weltkriegs änderten sich die politischen und territorialen Verhältnisse in der Region erneut: Das Elsass gehörte nun wieder zu Frankreich, und der Canal de la Haute-Saône à Montbéliard verlor seine ursprüngliche Bestimmung, da der Rhein-Rhone-Kanal für französische Schiffe wieder durchgehend zugänglich war. Dennoch entschied sich die französische Regierung noch 1923 für die Vollendung des Baus; der Anschluss der Kohleminen von Ronchamp ans



Kanalnetz stand nun im Vordergrund. Die Arbeiten verliefen aber erneut nur schleppend, und immer noch machten Wasserverluste den Bauleuten zu schaffen. Verschiedene Versuche, den Kanal zu wässern, scheiterten in den 1930er-Jahren. Wenigstens zwischen dem Rhein-Rhone-Kanal und dem kleinen Hafen von Botans, 5 Kilometer südlich von Belfort, konnte er 1923 eröffnet werden. 1943 erfolgte die Verlängerung bis zum Hafen von Belfort – dies allerdings nur theoretisch, denn wegen der anhaltenden Wasserverluste blieb der Wasserstand für das Befahren mit den *péniches* oberhalb des Hafens von Botans ungenügend. So entwickelte sich Botans zur Endstation für den – zu allen Zeiten nur spärlichen – Warenverkehr. Als nach dem Zweiten Weltkrieg die Fördermengen der Minen von Ronchamp nachliessen, zeichnete sich das Ende der Bemühungen um den Kanal ab, und 1957 strich ihn die französische Schifffahrtsbehörde oberhalb von Botans definitiv aus der Liste der schiffbaren Gewässer. Wie um dies zu besiegeln, baute man dort im selben Jahr eine niedrige Strassenbrücke, die seither jeglichen Schiffsverkehr nordwärts unterbindet.

Ganz oben: Beim östlichen Ausgang des *Souterrain du Chérimont* ist der Kanal tief ins Gelände eingeschnitten. Der Treidelpfad (rechts im Bild) begleitet ihn auf seiner ganzen Länge.

Oben: Die Staumauer des *Bassin de Champagne* ist fast 800 m lang und bis zu 36 m hoch. Es wird heute für die Speisung des Rhein-Rhone-Kanals genutzt.



Andres Betschart
ist freier Historiker und Redaktor. Er war mehrere Jahre Mitarbeiter von ViaStoria und betreut die Zeitschrift «Wege und Geschichte».
www.buerobetschart.ch



Der Kanal bildet heute streckenweise die Siedlungsgrenze von Belfort. Die *Coulée verte du canal* ist eine beliebte Naherholungszone der Stadt.

Es waren also nicht nur politische, sondern auch technische Gründe, die dem Canal de la Haute-Saône à Montbéliard nach einer langen Leidensgeschichte ein Ende machten. Seine wirtschaftliche Leistungsfähigkeit musste der Kanal gar nie unter Beweis stellen – sie wäre kaum gegeben gewesen, obwohl die von Pferden gezogenen *Péniches* auf den französischen Binnenkanälen als Konkurrenz zur Eisenbahn noch in den ersten Jahrzehnten des 20. Jahrhunderts eine bedeutende Rolle spielten. Heute ist der Canal de la Haute-Saône à Montbéliard ein verkehrsgeschichtliches Relikt. Es zeugt davon, wie schnell sich die verkehrspolitische Gunst für eine Route ändern kann – zum Guten wie zum Schlechten.

Résumé:

Le canal de la Haute-Saône à Montbéliard
Ce canal, abandonné pour des raisons politiques et techniques dans les années 1930, a laissé sur le terrain des vestiges exceptionnels dans la région de Belfort.

Riassunto:

Il canale della Haute-Saône a Montbéliard
Questo canale, abbandonato per ragioni politiche e tecniche negli anni '30 del 20° secolo, ha lasciato tracce eccezionali nella regione di Belfort.

Literatur

Ich danke Peter Greuter, Paris, für wertvolle Hinweise über den Kanal (www.teaser.fr/~pgreuter/canal.htm).
Barrière, Louis: Des voies navigables en France. Montpellier 1903.
Bonnet, Dominique: Le canal fantôme. In: Pays Comtois 47, mars-avril 2003, 54–59.
Groboillot, Bernard: Le canal de Montbéliard à la Haute-Saône. In: La Vöge 26, déc. 2000, 30–35.

Spurensuche am Canal de la Haute-Saône à Montbéliard

Der effektiv gebaute Canal de la Haute-Saône à Montbéliard lässt sich heute in drei Abschnitte gliedern:

■ Der oberste Abschnitt, zwischen Ronchamp und Essert westlich von Belfort, ist nur teilweise zugänglich und steht streckenweise im Verfall. Gerade in diesem Abschnitt weist der Kanal aber die interessantesten Bauwerke auf, so die beiden Tunnels. Rund um den 1330 m langen *Souterrain du Chérimont* ist ein etwa zweistündiger Rundgang ausgeschildert, der u. a. an der östlichsten Schleuse des Kanals, einem Tunnelportal und einem der mächtigen Lüftungsschächte des Tunnels vorbeiführt. Ebenfalls kann in diesem Bereich das *Bassin de Champagne* besichtigt werden. Der als Reservoir des Kanals erbaute Stausee ist heute eine beliebte Freizeitzone.

Von der RN 19 Belfort–Ronchamp–Lure zweigt in Le Ban, rund 15 km westlich von Belfort, die Strasse zum Bassin de Champagne nordostwärts ab. Etwa 1 km westlich von Le Ban zweigt die RD 127 von der RN 19 nach Süden ab. Die erste grosse Kurve dieser Strasse, rund 500 m nach der Abzweigung, ist der Ausgangspunkt der Rundwanderung (Informationstafel).

■ Auf dem mittleren Abschnitt, zwischen Essert und Botans südlich von Belfort, ist der Treidelpfad durchgehend zugänglich. Als *Coulée verte du canal* ist der Kanal eine attraktive Naherholungszone Belforts. Im unteren Bereich dieses Abschnitts sind die Schleusentore geschlossen, und das Kanalbecken ist mit Wasser gefüllt.

■ Im untersten Abschnitt, südlich von Botans, ist der Kanal ausgebaut und schiffbar. Besondere Attraktionen sind hier die Kanalbrücke von Châteinois sowie die verträumte Landschaft bei der Einmündung in den Rhein-Rhone-Kanal bei Feschés-le-Châtel mit einer weiteren Kanalbrücke.

Von Essert bis Feschés-le-Châtel lässt sich der Kanal bequem auf einer Radtour erkunden: Mit der Bahn bis Belfort (ab Basel mit Umsteigen in Mulhouse), Radfahrt von Belfort über Essert–Botans–Feschés-le-Châtel nach Delle (SBB). Rückfahrt via Porrentruy. Distanz rund 30 km. Karten: Carte Michelin n°. 243 Bourgogne Franche-Comté, 1:200 000; IGN Top 25 n°. 3520 ET Ballon d'Alsace, 1:25 000 (für den Abschnitt zwischen Ronchamp und Essert).