

Begrabener Kanal

Vor 40 Jahren geisterte die Idee eines Kanals für die Frachtschifffahrt durchs Seeland.

VON HANS-UELI AEBI
 «Überflutet – überlebt – überlistet». So lautet der Titel des ersten umfassenden Buches zur Geschichte der Juragewässerkorrekturen (JGK). «Die JGK stellt einen der grössten Eingriffe des Menschen in die Schweizer Natur dar», erklärt Matthias Nast. Der Berner Historiker spannt seinen Bogen von den ersten Versuchen der Seeländer, die Wassermassen zu bändigen, über die beiden Juragewässerkorrekturen bis zu den heutigen Herausforderungen.

Visionär. Die bedeutendsten Bauwerke in unserer Region sind der Hagneck-Kanal und der Nidau-Büren-Kanal. Ein weiteres visionäres Projekt war der transhelvetische Kanal. Dieser sollte den Rhein mit der Rhone verbinden und somit die Nordsee mit dem Mittelmeerraum.

1957 war die Planungsphase zur 2. JGK (1962 – 1973) in vollem Gange. Damals reichte eine nationalrätliche Kommission ein Postu-

überflutet – überlebt – überlistet. Die Geschichte der Juragewässerkorrekturen, 200 Seiten, rund 200 Illustrationen, Preis: 44 Franken (+ Portokosten). Bezug: Im Buchhandel oder online: www.schlossmuseumnidau.ch.

lat ein, welches die Prüfung der Schiffbarmachung der Aare, der Juraseen und eine Verbindung zwischen Neuenburger- und Genfersee verlangte.

Auf der Flussstrecke zwischen Bielersee und Aaremündung in den Rhein waren 14 Staustufen vorgesehen. Eine erste in Form eines massiven Ausbaus der Schleuse in Port. Der Zihlkanal und der Nidau-Büren-Kanal wären 80 Meter breit geworden mit einem Ufer aus Blockwurf. Im Raume Altreu hätten die Flussmäander geopfert werden müssen. Alleine auf der Strecke Nidau-Solothurn hätten elf Brücken angepasst oder neu gebaut werden müssen. Grössere Hafenanlagen waren in Sugiez, Cressier und Altreu geplant.

Widerstand. Doch der Kanal war Naturfreunden ein Dorn im Auge: Sie gründeten 1964 die interkantonale Arbeitsgemeinschaft zum Schutze der Aare (ASA), die solchen Projekten den Garaus machen wollte. Schützenhilfe erhielt die ASA von der Interessengemeinschaft Bielersee. «Wir wollten die restlichen natürlichen Flusslandschaften erhalten. Auch ein Seehafen wäre keine Augenweide gewesen», sagt deren Präsident Adrian Jakob.

Beim Nidauer Pädagogen und Lehrer Rudolf Wehren erregte die 2. JGK grundsätzlich «Verdacht und Misstrauen». Er vermutete darin ein gewal-

Ein Vision ging den Fluss hinab: Der transhelvetische Kanal Rhone-Rhein.

tiges Tarnunternehmen für den transhelvetischen Kanal sei. Robert Müller, Leiter der 2. JGK, wies den Verdacht entschieden von sich. Der Bundesrat wand sich: Bis heute existiert kein Freihaltengesetz, nur eine Verordnung von 1993 regelt die Freihaltung von Wasserstrassen.

Die Kantone glauben nicht mehr an den Rhone-Rhein-Kanal. Aargau, Bern und Solothurn haben die benötigten Grundstücke umgezont. Am 26. September dieses Jahres beschloss auch die Waadt, die für den transhelvetischen Kanal vorgesehenen Landstriche freizugeben. Damit dürfte dieses Jahrhundertprojekt endgültig begraben sein. ■

Une idée enterrée



Le canal Rhône-Rhin a succombé devant la protection de la nature.

Il y a 40 ans, l'idée d'un canal transhelvétique germe dans le Seeland.

PAR HANS-UELI AEBI
 «Terres du lac». C'est le titre du premier livre consacré à toute l'histoire de la Correction des eaux du Jura (CEJ). «La CEJ constitue l'une des plus grandes interventions humaines sur la nature suisse», explique Matthias Nast. L'historien bernois a étudié les rapports du Seeland avec ses cours d'eau, des premières tentatives de cohabitation aux défis actuels, en passant par les deux Corrections des eaux du Jura.

Visionnaires. Les chantiers les plus importants dans notre région furent le canal de Hagneck et le canal Nidau-Büren. Un autre projet ambitieux existait: le canal transhelvétique, qui devait relier le Rhône au Rhin, la Méditerranée à la Mer du Nord.

En 1957, la deuxième CEJ (1962-1973) était en pleine phase de planification. Une commission du Conseil national avait alors déposé un postulat réclamant d'étudier la possibilité de rendre l'Aar navigable et de relier les lacs de Neuchâtel et Léman.

Quatorze écluses auraient dû jaloner la voie entre le lac de Biemme et l'embouchure de l'Aar dans le Rhin. Le projet prévoyait d'agrandir considérablement l'écluse de Port. Le canaux de la Thièle et Nidau-Büren auraient été élargis de 80 mètres, avec une rive en dur. Cela aurait impliqué le sacrifice des méandres de la rivière dans la région d'Altreu.

Entre Nidau et Soleure, il aurait fallu abattre ou adapter onze ponts. Sugiez, Cressier et Altreu auraient accueilli de grandes installations portuaires.

Opposition. Mais les amis de la nature voyaient d'un mauvais œil ce canal. En 1964,

ils fondaient la communauté de travail pour la protection de l'Aar (ASA), qui voulait donner le coup de grâce au projet. Elle était soutenue par la communauté d'intérêt lac de Biemme. «Nous voulions conserver les paysages fluviaux naturels restants. De même, un port sur le lac n'aurait pas été très beau», explique leur président Adrian Jakob.

La deuxième CEJ inspirait également «suspçon et méfiance» au pédagogue et enseignant nidovien Rudolf Wehren. Il soupçonnait qu'elle ne serve que de prétexte au canal transhelvétique. Robert Müller, chef de la 2^e CEJ, laissait les doutes se dissiper d'eux-mêmes. Le Conseil Fédéral s'est défilé. Jusqu'ici, il n'existe pas de loi, mais une simple ordonnance, datée de 1993, sur la protection du tracé des voies navigables.

Les cantons ne croient plus au canal Rhin-Rhône. L'Argovie, Berne et Soleure ont dézoné les parcelles nécessaires. Le 26 septembre dernier, Vaud a décidé de libérer le terrain prévu pour le canal transhelvétique. Ce projet séculaire est ainsi définitivement enterré. ■

Terres du lac. L'histoire de la correction des eaux du Jura, 200 pages, près de 200 illustrations, prix 44 francs (+ frais de port). Disponible en librairie ou sur www.schlossmuseumnidau.ch.