Zeitschrift: Cahiers d'archéologie romande

Herausgeber: Bibliothèque Historique Vaudoise

Band: 33 (1987)

Artikel: Der Canal d'Entreroches und seine Verbindungsstrassen : die Stellung der Verbindung zwischen Yverdon und Morges in der Geschichte des Waadtländer Strassennetzes = Le contexte routier du canal : la place de la liaison Yverdon-Morges dans l'histoire des c...

Autor: Vion, Eric

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-835424

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 29.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Der Canal d'Entreroches und seine Verbindungsstraßen
Die Stellung der Verbindung zwischen Yverdon und Morges in der Geschichte des Waadtländer Straßennetzes

Le contexte routier du canal
La place de la liaison Yverdon-Morges dans l'histoire des communications vaudoises

Eric Vion

I.

Da die Wasserstraße im Tale der Venoge unvollendet blieb, waren die Benutzer des Kanales weiterhin auch auf den Landweg angewiesen. Das den Kanal umgebende Straßennetz beschränkte sich allerdings nicht nur auf die Verbindungswege der Häfen von Entreroches und Bouquet oder der Städte Cossonay und Morges. Es kann auch nicht von einer eigentlichen Entstehungsgeschichte des Straßennetzes die Rede sein, da im Zusammenhang mit dem Kanalbau keine neue Straße geplant worden war; man begnügte sich vielmehr mit schon bestehenden Verbindungen auf dem Landweg, auch wenn man durch sie oft große Umwege auf sich nehmen mußte.

Im Rahmen der Betrachtungen dieses Straßennetzes wird die Verbindung zwischen Yverdon und Morges im Vordergrund stehen, welche in verschiedener Hinsicht ein Zwischenglied der Wasserstraße durch Rhein und Aare bis nach Genf darstellt. Diese Straße wurde im Jahre 1762 durch die Stadt Yverdon beantragt, »als allfälliger Ersatz für den geplanten Kanal« [1]; zu diesem Zeitpunkt war der Verkehr auf dem bestehenden Kanalabschnitt schon beträchtlich im Rückgang begriffen [2]. Ganz allgemein bestand zu dieser Zeit die Tendenz, infolge der Fortschritte im Wagen- und Straßenbau, den Landweg dem langwierigen Transport zu Wasser vorzuziehen. Im weiteren hatte man in Frankreich [3] und in der Schweiz [4] auf den Kanälen nur all zu oft einen Zoll zu bezahlen, was natürlich zur Unbeliebtheit des Wasserweges beitrug. Die vorgeschlagene Verbindungsachse zwischen Yverdon und Morges als Ersatz eines Kanales sollte jedoch nicht zustande kommen, und das ist in unserem Zusammenhang von großer Wichtigkeit: Das Projekt einer Verbindung zwischen den beiden Seen scheiterte zu jener Zeit als Ganzes, zuerst auf dem Wasserweg und dann aber auch auf dem Landweg. Erst hundert Jahre später wurde diese Verbindung dank der ersten Eisenbahnlinie wieder aufgenommen, währenddem das Straßennetz des Waadtlandes beachtliche Veränderungen durchgemacht hatte.

I.

Par l'inachèvement du projet de voie navigable dans la vallée de la Venoge, les usagers du canal d'Entreroches n'ont pu se passer de la route. Le contexte routier de cette voie d'eau, ce n'est pourtant pas seulement l'histoire des chemins qui reliaient les ports d'Entreroches, du Bouquet ou de Cossonay à Morges. D'ailleurs cette histoire n'en est presque pas une en elle-même: un chemin spécifique ne fut jajamais construit et l'on se borna, sans tenir compte des détours que cela imposait, à utiliser les grands chemins existants.

Le contexte routier du canal, c'est d'abord l'histoire de l'itinéraire Yverdon–Morges qui à bien des égards n'est que le maillon terrestre d'un itinéraire d'eau, du Rhin par l'Aare à Genève. En 1762, la requête de la ville d'Yverdon pour l'établissement d'une nouvelle route qui suppléerait au »défaut du canal projeté« [1] arrive à un moment où l'activité du canal existant est déjà bien décroissante [2].

Généralement, à cette époque, les progrès de la charronnerie, suivis de près par ceux des revêtements routiers qu'ils imposaient, rendaient désuets les lenteurs des voies d'eau. De multiples péages et droits jouaient également en défaveur des itinéraires d'eau, aussi bien en France [3] qu'en Suisse [4]. Pourtant, et c'est là l'essentiel, l'axe routier Yverdon–Morges ne vit pas le jour en remplacement du canal. C'est donc l'itinéraire dans son entier qui a trépassé et qu'il ait été d'eau ou de terre n'a rien changé à l'affaire. C'est la première voie ferrée, un siècle plus tard, qui le remettra en usage à une époque où le réseau routier vaudois aura déjà été bien transformé.

Il nous faut placer cet itinéraire dans le contexte de concurrence des voies de transit en Pays de Vaud à l'époque bernoise. Le carrefour vaudois ne doit en effet pas être pensé comme un simple croisement. Sa topographie impose naturellement de nombreux parallèles et ce particulièrement sur l'axe Léman–Rhin, espace privilégié des échanges helvétiques. Au cours des âges, des forces politiques se sont disputées ces différentes routes et il convient

Im folgenden soll die Strecke Yverdon–Morges im Zusammenhang mit den konkurrierenden Durchgangsstraßen zur Zeit bernischer Herrschaft betrachtet werden. Die Straßen des Waadtlandes beschränkten sich bei weitem nicht nur auf eine Kreuzung, sondern verliefen vielmehr als vom Gelände vorgegebene Parallelen vom Rhein in Richtung Genfer See, um das vom inländischen Handel bevorzugte Gebiet verkehrstechnisch zu erschließen.
Im Lauf der Jahre gaben diese Verbindungswege Anlaß zu mehreren Streitigkeiten zwischen den verschiedenen politischen Kräften, und auch der Canal d'Entreroches blieb nicht davon verschont. Somit muß der Kanal ebenfalls in diesem politischen Zusammenhang betrachtet werden.

II.

Abbildung 1 zeigt eine Karte, die die Trassen der Wege im Jahre 1759 darstellt, »welche sich in der Nähe von Vufflens vereinen und so die einzige, heute benutzte Verbindung zwischen Le Bouquet und Morges darstellen ..., wobei man auf Anhieb feststellen kann, daß dieser Weg einen beträchtlichen Umweg beschreibt« [5]. Diese 22 km lange Strecke sollte nun durch einen neuen Weg, welcher von Daillens über Penthaz, Le Moulin de la Palaz und Romanel bis nach Morges geplant war, um 5 km verkürzt werden (Abb. 2). Dieses Projekt wurde allerdings nicht in seiner ursprünglichen Form verwirklicht; einige Teilstrecken davon wurden im Laufe des 19. Jahrh. in einem anderen Zusammenhang gebaut, als man eine allgemeine Erneuerung des waadtländischen Straßennetzes unternahm. Dies traf zu beim Bau des Verbindungsstückes zwischen Daillens und Penthaz, dessen Verlauf demjenigen des ehemaligen Projektes entsprach [6]. Bei derselben Gelegenheit wurde auch die Straße von Morges nach Cossonay nach den Plänen des Jahres 1759 konstruiert.

Die zu dieser Zeit gebauten Kanalstraßen nahmen im Allgemeinen schon bestehende Linienführungen wieder auf: Bis zur Wegkreuzung zwischen den Dörfern Villars St.-Croix, Bussigny und Crissier übernahm man den Verlauf der Straßen, welche nach Lausanne weiterführten; dann schloß man sich dem Weg an, welcher Payerne über Donneloye und Echallens mit Morges verband. Diese Verbindungsstrecke nahm ihrerseits den Verlauf einer vormittelalterlichen Straße auf, die man als gerade Verbindungslinie zwischen Gressy und der Brücke von Echandens verfolgen kann. Kurz nach der Brücke wurde die alte Route wieder verlassen, und der Weg führte in einem Bogen um den Monteiron nach Denges und de replacer dans ce contexte le canal d'Entreroches qui fut l'une d'elles.

II.

Une carte ci-jointe (fig. 1) figure, pour 1759, le tracé des chemins »qui se réunissent près de Vufflens, formant la seule route actuellement

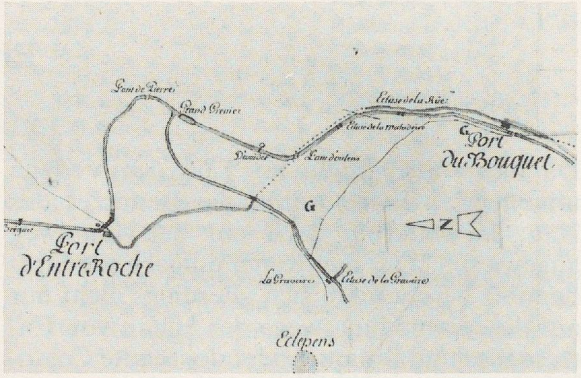

Abb. 1 Der Kanal und seine Speisungsstaustufe, zwischen den Häfen von Entreroches und von Le Bouquet. Das vorhandene Straßennetz; die punktierte Linie entspricht dem Straßenprojekt des Jahres 1759. Karte von F.-L. Haldimand, 1759 (Waadtländer Kantonsarchive).
Fig. 1 Le canal et son bief d'alimentation, du port d'Entreroches au port du Bouquet. Le réseau routier existant avec, en pointillé, le projet de route de 1759. Carte F.-L. Haldimand. 1759 (Archives cantonales vaudoises).

pratiquée dès le Bouquet à Morges ... l'on voit d'un seul coup d'oeuil qu'elle fait un bien grand détour« [5]. Si le trajet est de 22 km, le projet de nouveau chemin, qui après Daillens et Penthaz se poursuit sur le Moulin de la Palaz et Romanel sur Morges, le réduit de 5 km (fig. 2). Il ne sera pourtant jamais réalisé en tant que tel. Lors de la reconstruction générale du réseau routier vaudois au cours du 19ème siècle, quelques segments en verront le jour, mais dans un contexte bien différent. Il en est ainsi du chemin de Daillens à Penthaz dont le tracé reprend exactement le projet [6] ou encore de la route Morges–Cossonay, également pour partie en reconstruction au milieu du siècle et qui suivra la ligne générale du plan de 1759 aux abords de Morges.
Les routes du canal ne font donc à cette époque que reprendre les tracés préexistants: d'abord, et jusqu'au carrefour situé aux confins de Villars Ste.-Croix, Bussigny et Crissier, on suit des chemins tendant à Lausanne. Puis on vient se brancher sur l'extrémité du tracé de la route de Payerne à Morges par Donneloye et Echallens, qui elle-même reprend ici celui d'une voie pré-médiévale que l'on peut suivre en ligne droite de Gressy au pont d'Echandens. Passé ce dernier, on l'abandonne bientôt pour passer par Denges et Préverenges tout en évitant le Monteiron, ce qui occasionne un nouveau crochet. Le tracé général n'a ainsi pas de cohé-

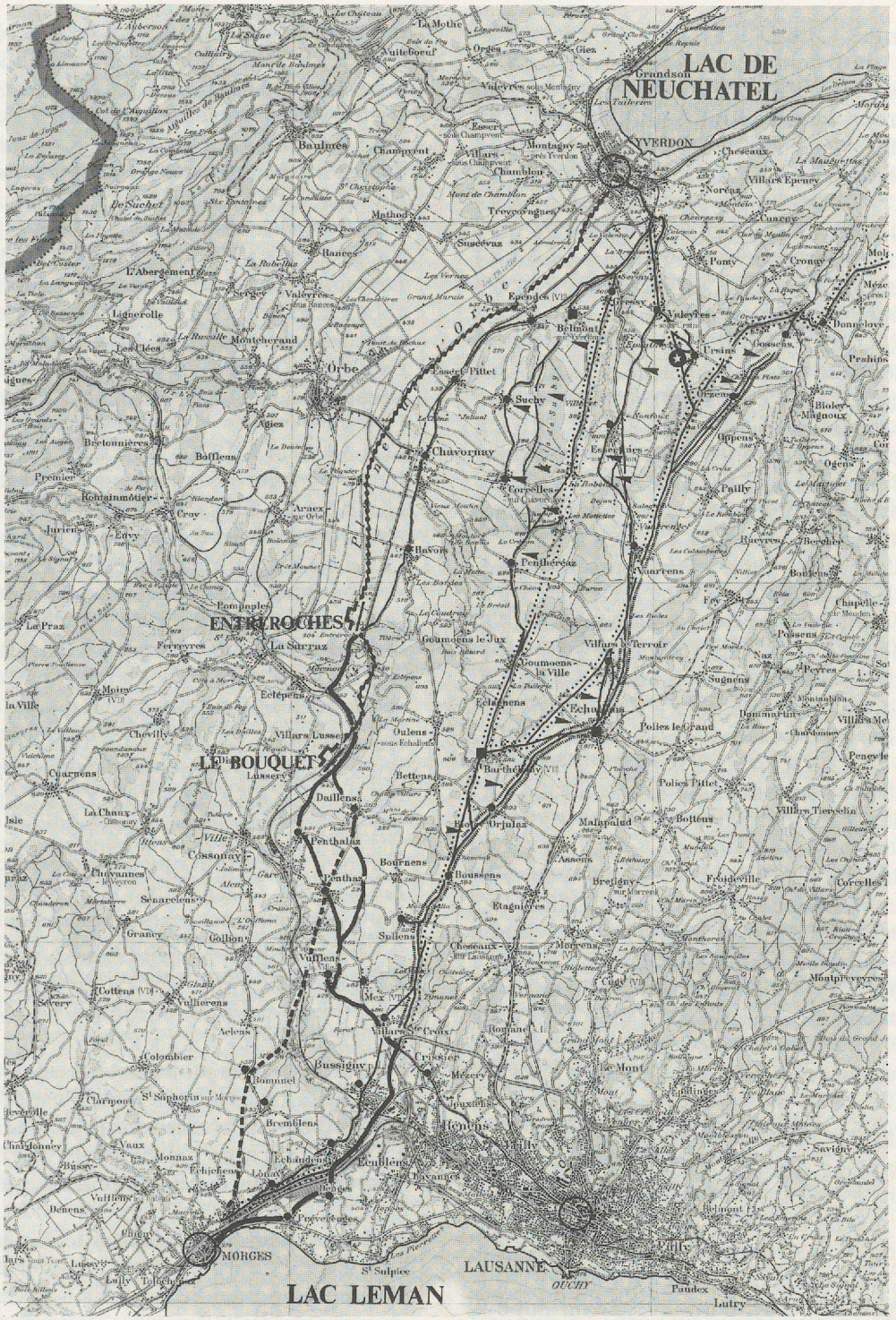

Abb. 2 – Fig. 2

1 *Straßentrassen*
Tracés routiers

2 *Trasse des Kanalweges im Jahre 1759 (von »Le Bouquet« nach Morges)*
Tracé du chemin du canal en 1759 (dès le Bouquet à Morges)

3 *Projekt des Jahres 1759*
Projet de 1759

4 *Trasse des Großen Weges von Payerne über Donneloye und Echallens nach Morges*
Tracé du Grand chemin Payerne-Morges par Donneloye et Echallens

5 *Vormittelalterliche Trassen (Hypothesen)*
Tracés pré-médiévaux (hypothèses)

6 *Der Kanal und seine Häfen*
Canal et ports

7 *Bewohnte Orte*
Lieux habités

8 *Hinweise, die auf eine abweichende Wegführung der vormittelalterlichen Trassen schließen lassen (Hypothesen)*
Indices de dérivation des tracés pré-médiévaux (hypothèses)

9 *Römische Fundstätte. Site romain*
(Reproduktion mit Genehmigung des Bundesamtes für Topographie vom 7.8.1986).
(Reproduit avec l'autorisation de l'Office fédéral de topographie, du 7.8.1986).

Préverenges. Diese Trasse war somit uneinheitlich, und dem Kanal fehlte ein eigener Abschluß. Dies läßt sich daraus erklären, daß man vorerst beabsichtigt hatte, ihn bis zum Genfer See zu führen.
Die Trasse aus dem Jahre 1759 wurde mangels anderer Verbindungswege benutzt: aber stellte sie auch die einzige Möglichkeit dar? Sicherlich nicht, denn sie bedient in erster Linie den Hafen von »Le Bouquet«, und die Verbindungsstrecke zwischen den Häfen »Le Bouquet« und »Entreroches« war in so schlechtem Zustand, daß man gezwungen war, den Weg nach Eclépens einzuschlagen. Von dort aus konnte man ohne weiteres auf einem speziellen Weg nach Cossonay gelangen, ohne einen Umweg über Lussery machen zu müssen. Diese Verbindungsstrecke wurde auf dem Katasterplan der ersten Hälfte des 18. Jahrh. aufgeteilt in den »alten Weg« und »den Weg, der von Entreroches nach Cossonay führt« [7].
In einer Abhandlung vom 9. Dezember 1774 [8] wurde ausdrücklich auf die Straße von Morges nach Entreroches hingewiesen, welche »hinter dem Dorfe Bremblens durchgeht« und über Romanel, Aclens, Gollion, Cossonay und das Gebiet von Lussery führt. Weiterhin wurde darin bemerkt, daß »diese Straße nirgends den Amtsbezirk von Lausanne durchquert«.
Während des ganzen 18. Jahrh. war Entreroches wohl der belebteste aller Häfen.
Paul-Louis PELET erwähnt in seiner Studie gewisse teilweise Reparaturarbeiten, welche nach längeren Auseinandersetzungen um 1738 zwischen Bremblens, Gollion und Penthalaz vorgenommen wurden [9]. Hier handelte es sich erneut um eine Variante der oben erwähnten Straße.

Schließlich ist es auch leicht einzusehen, daß die Bewohner von Aubonne und Umgebung für ihren Weintransport keinen Umweg über Morges machen wollten. Die alte Straße von Etraz endet in Cossonay, und in La Sarraz beginnt sogar ein »Weg von Aubonne«, welcher über Dizy und dem »Wald von Sepey« entlang führt, um schließlich bei Sernaclens in die oben erwähnte Straße einzumünden.
Aus all diesen Angaben kann man schließen, daß die zum Kanal gehörigen Straßen ziemlich zahlreich waren, und daß sie in erster Linie von den verschiedenen Häfen abhängig waren. Diese Straßen waren bei trockener Witterung oder bei Frost am besten befahrbar[21], eine Bedingung, die zu jener Zeit von allgemeiner Gültigkeit war.

Da die Gemeindearchive im Bezug auf den damaligen Straßenbau nicht untersucht worden sind, sollen uns die allgemeinen Verhält-

rence et le canal n'a jamais eu de débouché bien à lui, peut-être parce qu'il était initialement prévu de le prolonger jusqu'au Léman.
Le tracé de 1759, à défaut d'être le seul pratiqué, est-il le seul possible? Certainement pas: il dessert en effet essentiellement le port du Bouquet et la liaison entre celui-ci et celui d'Entreroches est telle que l'on est d'abord obligé de suivre le chemin tendant à Eclépens. De là, il est aisé de monter à Cossonay par un chemin spécifique, évitant le village de Lussery, et que le plan cadastral de la première moitié du 18ème siècle dédouble en »vieux chemin« et »chemin tendent d'Entreroches à Cossonay« [7]. Un mémoire daté du 9 décembre 1774 [8] indique d'ailleurs expressément la route de Morges à Entreroches par »derrière le village de Bremblens«, Romanel, Aclens, Gollion, Cossonay et le territoire de Lussery. Est ajouté que »la dite route ne passe nulle part sur le bailliage de Lausanne«.
Or, pendant tout le 18ème siècle, c'est le port d'Entreroches qui connaît la plus grande activité.

Paul-Louis PELET indique d'ailleurs quelques réparations partielles effectuées vers 1738, après de longues querelles, entre Bremblens, Gollion et Penthalaz [9]. C'est encore une variante de la route précédente.

Enfin, il est certain que ceux d'Aubonne et de la région ne faisaient pas le détour de Morges pour transporter leurs vins: l'ancienne Vy d'Etraz aboutit à Cossonay et de La Sarraz même, un »Chemin d'Aubonne« la rejoint à Senarclens après avoir traversé Dizy et longé le Bois du Sepey.

Autant d'indices montrant que les chemins du canal sont relativement multiples et dépendent d'abord des ports. Le fait qu'ils soient surtout praticables par temps secs et de gel [21] est une condition qui s'applique généralement à tous les tracés existants.
A défaut d'avoir déjà dépouillé les archives des communes des itinéraires, le contexte général de l'époque comme les indices livrés par les documents de l'affaire de 1762 (cf., plus loin, section IV) nous renseignent sur l'état déplorable des chemins du canal. Encore une fois, le fait que ces routes soient surtout praticables par »tems secs et de gel« [21] ne plaide certainement pas en faveur du bon état de celles-ci. Même si à Jougne également, les variations saisonnières du péage, en relation avec les rythmes commerciaux et les cycles de la vie paysanne de la même époque montrent que beaucoup des transports se faisaient en hiver [10]. Il en est de même du plan cadastral d'Eclépens précité: la mention du vieux chemin indique que le passage est devenu si diffi-

nisse sowie die Dokumente der Affäre aus dem Jahre 1762 (siehe weiter unten, Abschnitt IV) über den erbärmlichen Zustand der Kanalstraßen unterrichten. Der Hinweis zum Beispiel, daß die Straßen vor allem bei »trockener Witterung und bei Frost«[21] benutzbar seien, läßt wohl durchblicken, daß ihr Zustand bei weitem nicht einwandfrei war. Jougne mag ebenfalls als Beispiel dafür gelten, denn aus den mit der Saison variierenden Zollgebühren, die von der Intensität des Handels und den Zyklen des Landlebens abhängig waren) wird ersichtlich, daß die Warentransporte häufig im Winter abgewickelt wurden [10]. Aus dem Katasterplan von Eclépens, wovon weiter oben die Rede war, geht hervor, daß der »vieux chemin« in derart schlechtem Zustand war, daß man für seinen Unterhalt nichts mehr unternehmen wollte, und daß sich die Passanten einen neuen Durchgang suchen mußten.

Die Unterstützung des Staates machte sich nur sehr langsam bemerkbar, und die Gemeinden waren weiterhin für den Unterhalt ihrer Wege verantwortlich; somit wurden Reparaturarbeiten nur streckenweise und im äußersten Notfall vorgenommen. Bis um 1830 war man mehr oder weniger gezwungen, für den Straßenbau Holz zu verwenden, da Gesteinsmaterial kaum zur Verfügung stand. Die Straßenbeläge bestanden also aus »bauderons« (d.h. aus zusammengefügten Eichenklötzen) oder aus Reisigbündeln.

Die Gemeindeabrechnungen enthalten zahlreiche Bemerkungen bezüglich der unzähligen Straßenflickarbeiten, die ihrer schlechten Qualität wegen wiederholt vorgenommen werden mußten: »Desgleichen ...für die Wiederherstellung des Weges von Arsilliez, jedem Bürger der ein Reisigbündel herbeigebracht hat ...?« aus dem Jahre 1688 [11].

Im Jahre 1762 erschien eine neue Abhandlung »bezüglich der zu erstellenden Wege von Yverdon nach Morges und Lausanne« [12], welche dem Antrag des Rates von Yverdon folgte, aber dessen im Jahre 1759 vorgeschlagene Straßen nicht wieder aufnahm. Somit wissen wir nichts Genaueres über ihren damaligen Zustand, abgesehen von einem Abschnitt zwischen Entreroches und Morges, welcher eingehend beschrieben wurde (Abb. 3).

Das Wegstück zwischen Entreroches und Eclépens ist zufriedenstellend »und sollte zum Teil verbreitert werden«, aber die Fortsetzung in Richtung Cossonay »ist schlecht unterhalten, obwohl Steine und Kies in Überfluß zur Verfügung stünden«. Zwischen Cossonay und Morges »wäre die Straße mühelos wiederherzustellen und zu unterhalten, da große Mengen von Baumaterial vorhanden sind«. Auch

cile qu'on a renoncé à l'entretenir et que l'on passe désormais à côté.

L'intervention de l'Etat ne s'étant fait sentir que très progressivement, l'entretien des chemins est encore à la charge des communes et les travaux, ponctuels, ne sont effectués que lorsque les chemins deviennent localement trop impraticables. Si les matériaux pierreux font défaut, le bois est encore largement utilisé jusqu'à la fin du premier tiers du 18ème siècle, que ce soit sous forme de bauderons (assemblage de quartiers de chêne) ou de fagots. Les comptes communaux abondent en mentions révélant d'innombrables rapiéçages des mauvais pas des chemins et dont la qualité est telle qu'il faut toujours les recommencer: »Item pour journées prises le 24 mars pour avoir raccomodé le chemin de l'Arsilliez, chaque bourgeois y ayant porté une fassine estant 69 hommes« en 1688 [11].

En 1762, le »Mémoire concernant les routes à établir depuis Yverdon à Morges et Lausanne« [12], qui fait suite à celui du conseil d'Yverdon, ne reprend pas les tracés utilisés en 1759. La description de leur état nous échappe donc pour une large part, et un seul itinéraire joignant Entreroches à Morges est décrit (fig. 3). Si le chemin entre Entreroches et Eclépens est bon et »a besoin en quelques endroits d'être élargy«, jusqu'à Cossonay il est ensuite »mal entretenu, quoiqu'il y aye des pierres et du gravier en abondance«. Entre Cossonay et Morges, enfin, le chemin serait »très aisé à réparer, et entretenir par l'abondance des matériaux«. Ailleurs à des degrés divers, les chemins sont aussi encore à faire. Seules deux routes, en ces années 1760 commencent à être en état: d'Yverdon à Entreroches par Orbe et Bavois, et d'Yverdon à Lausanne par Echallens, encore que pour cette dernière, la moitié du tracé n'est pas encore commencé [13]. Et Cheseaux-sur-Lausanne, bifurcation possible pour Morges restera encore longtemps un passage »affreux« [14].

Enfin, à Villars-Ste.-Croix, la route de Lausanne qu'empruntent les voituriers en 1759 n'a toujours pas reçu un revêtement solide trente ans plus tard: elle a grand besoin de réparations, »il faudrait y faire sauter le roc ... combler les ornières, briser les gros cailloux, mettre du gravier en quantité suffisante, et curer les fossés; de même aussi faire extirper, ou du moins couper les gros buissons, (et) ébarber les hayes« [15].

III.

L'affaire de la requête de la ville de Lausanne, qui marque une importante poussée mercantiliste de l'attitude des autorités bernoises qui se

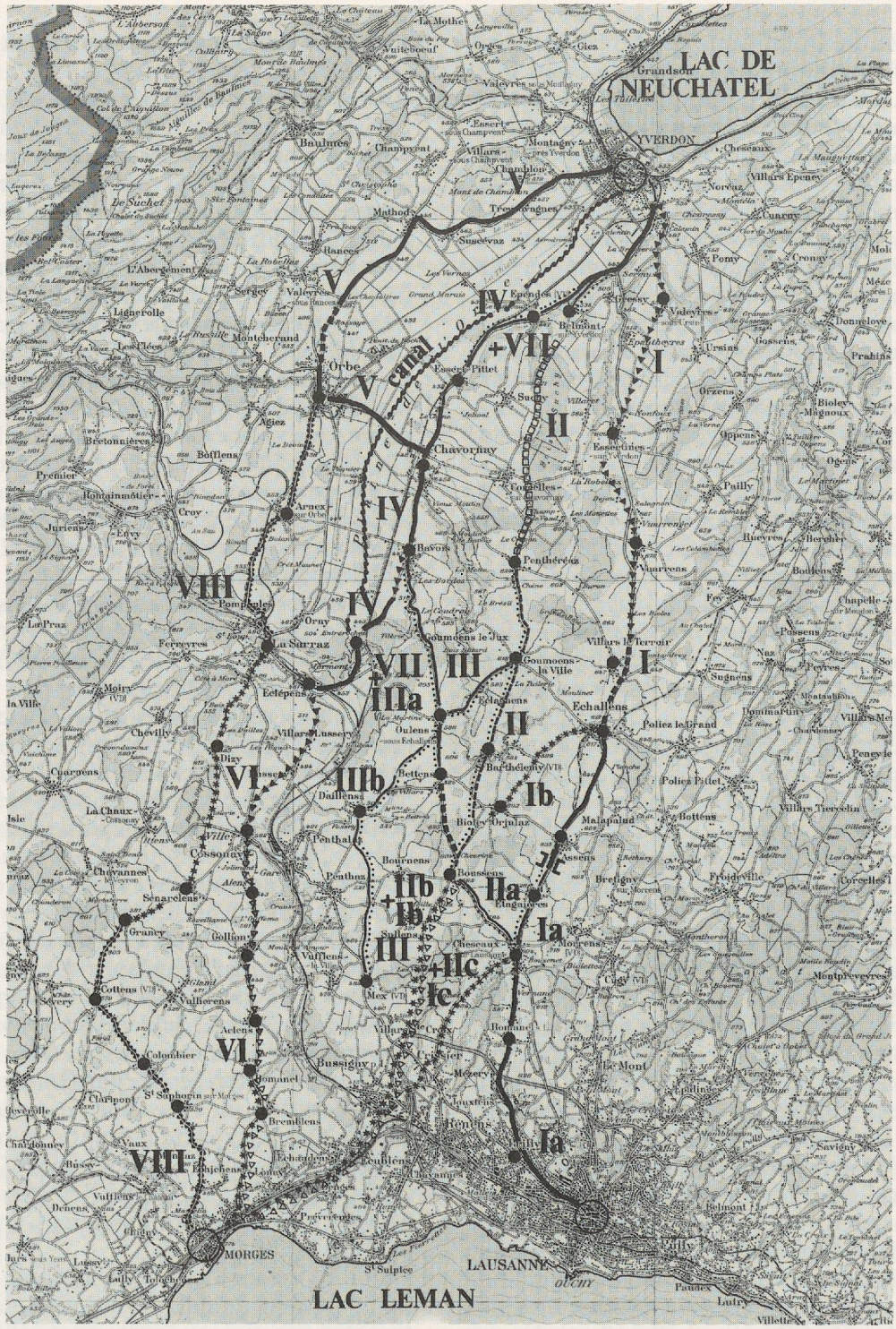

Abb. 3 Straßenprojekte von Yverdon nach Morges und nach Lausanne, 1762
Fig. 3 Mémoire concernant les routes à établir depuis Yverdun à Morges et à Lausanne. 1762.

1 *Guter, beinahe fertiggestellter Weg*
Chemin bon, presque terminé

2 *Begonnener Weg*
Chemin commencé

3 *Weg bei trockener Witterung gut, bei Regen jedoch schlecht bis sehr schlecht*
Chemin bon par temps sec, mauvais à très mauvais par temps de pluie

4 *Schlechter bis sehr schlechter Weg*
Chemin mauvais à très mauvais

5 *Schlechter und unvollständiger Weg*
Chemin très mauvais et commencé

6 *Weg, der leicht instand zu setzen wäre*
Chemin aisé à réparer

7 *Schlechter Weg, der ohne weiteres zu reparieren wäre*
Chemin mauvais, aisé à réparer

8 *Vorgeschlagener Verlauf eines Weges*
Chemin suggéré

9 *Weg ohne jegliche Angabe*
Chemin sans informations.

(Reproduktion mit Genehmigung des Bundesamtes für Topographie vom 7.8.1986).
(Reproduit avec l'autorisation de l'Office fédéral de topographie du 7.8.1986).

anderenorts ließ die Qualität der Straßen zu wünschen übrig. Um 1760 existierten nur zwei mehr oder weniger einwandfreie Verbindungsstraßen, nämlich diejenige von Yverdon über Orbe und Bavois nach Entreroches und diejenige von Yverdon über Echallens nach Lausanne, wobei letztere in ihrer zweiten Hälfte noch nicht einmal begonnen worden war [13]. Bei Cheseaux-sur-Lausanne befand sich eine Abzweigung in Richtung Morges, welche noch für längere Zeit »ein furchtbarer Durchgang« [14] bleiben sollte. Die Straße, welche über Villars-Ste.-Croix nach Lausanne führte, und welche die Fuhrleute schon um 1759 benutzt hatten, war dreißig Jahre später immer noch ohne jeglichen festen Belag. Sie bedurfte dringendst verschiedener Reparaturarbeiten« ... man sollte dort einen Fels sprengen ... die Radspuren ausebnen, die Steine zerkleinern, Kies in genügender Menge auftragen und die Gräben reinigen; im weiteren sollte man die dichten Büsche ausreißen oder zumindest zurückschneiden, sowie die Hecken stutzen lassen« [15].

III.

Ein durch die Stadt Lausanne gestelltes Gesuch markiert den Anfang einer allmählich stärker werdenden merkantilistischen Gesinnung der bernischen Regierung, die bis um 1714 fortdauern sollte. Das Gesuch folgte auf den Befehl der Stadt Bern aus dem Jahre 1698 »die Wege auszubessern und zwar in erster Linie diejenigen des Mont Jorat [16], damit die Fuhrwerke ohne Schwierigkeiten passieren könnten« [17]. Im Laufe des Jahres ließen die Bürger von Lausanne, zumindest nach ihren eigenen Angaben, Straßengräben ausheben und beinahe die ganze Straße mit einem Holzbelag versehen. Man stellte Bauern an, die gegen Entschädigung für den Unterhalt dieser Straßen zu sorgen hatten. Man war jedoch bald gezwungen zuzugeben, daß trotz der Ausgaben von tausend Talern »der Weg nach dem geringsten Niederschlag beinahe so schlecht ist wie zuvor, da die Erde reiner Asche gleichsieht« und »daß die großen Fuhrwerke, die aus Deutschland kommen und nun diesen Weg wählen, nach zwei oder drei Durchfahrten ihres beträchtlichen Gewichtes wegen tiefe Einschnitte im Holzbelag hinterlassen«[17].
Man versuchte, diesen Schwierigkeiten Abhilfe zu leisten, wobei jedoch die Affäre ins Rollen kam: Man machte nämlich den Vorschlag, die Handelsware in den Hallen von Moudon auf kleinere Gefährte umzuladen, um diese dann von den Bauern des Jorat nach Ouchy bringen zu lassen. Diese Leute könnten dadurch ihr tägliches Brot verdienen, was sie prolongera jusque vers 1714, fait suite au commandement reçu en 1698 par celle-ci, »d'accomoder les chemins et Sur tout ceux du Jurat [16] en telle sorte que les voitures se puissent faire avec facilité« [17]. Dans l'année, à leur dire, les Lausannois font faire des fossés et mettent du bois presque partout. Pour conserver ces travaux, ils établissent en outre des paysans auxquels ils donnent pension. Cependant, ils reconnaissent tout aussitôt que malgré les mille écus dépensés, le chemin est »presque aussj mauvais ... dès qu'il vient quelque pluye parque que la terre est comme de la cendre« et »que les grands chariots d'Alemagne quj presentem(en)t ont pris cette route, des qu'ils ont passé deux ou trois fois coupent par les grandes pesanteur le bois que l'on met« [17].
Le remède proposé déclenche l'affaire: on propose de décharger les marchandises dans les halles de Moudon et de les faire voiturer en plus petite quantité à Ouchy par les paysans du Jorat qui ainsi pourraient gagner leur vie et éviteraient de se ruiner, eux et leurs bois à entretenir les chemins.
Deux réponses nous sont connues; une seule est datée, du 27 juin 1699 à Morges: le fait que les chariots d'Allemagne franchissent le Jorat y est également indiqué comme relativement nouveau. Aussi »les chemins doivent se faire bon par les deux côtés aussi bien par la voye de Donneloye que par celle du Jurat & que chacun soit en liberté de passer par la voye qui luy conviendra le mieux« [18]. Il n'est point encore question du canal d'Entreroches mais celui-ci apparaîtra dans la seconde réponse, beaucoup plus détaillée. On y apprend que les réparations de Lausanne n'ont pour le moins pas été correctement faites: on a seulement haussé le chemin avec la terre des fossés et répandu des fascines. Il aurait fallu bauderonner. Un postscriptum ajoutera méchamment que »Mrs de Lausanne ne sauroit faire voir que l'année passée ils ayent employé dix chars de bois pour bauderonner les chemins du Jurat au contraire on a fait touttes choses possibles p(ou)r rendre le chemin difficile aux chars d'Allemagne«. On souligne enfin, qu'entreposer les marchandises à Moudon aurait beaucoup d'inconvénients: retard de celles-ci et augmentation des frais, non-respect du libre passage dû par traité aux confédérés alliés, et surtout tort porté à »Morges qui couste tant à Lex^ces^« d'une part et »les marchands prennant toutjours la route la plus prompte et moing chere«, ils se détourneraient »par terre de Fryïbourg à Eschallens« soit par la voie de Donneloye d'autre part. La réponse est encore conclue par deux moyens à prendre: »rendre les chemins praticables par le péage ... et s'il n'est pas suffisant de l'augmenter« et »faire achever le canal de Cossonay à Morges«

selbst vor dem Ruin bewahren und die Straßenbeläge vor allzu großen Strapazen verschonen würde.
Zwei Antworten sind uns bekannt, wobei nur eine davon datiert ist: Morges, den 27. Juni 1699. Die Tatsache, daß die deutschen Fuhrwerke nun über den Mont Jorat fuhren, war angeblich relativ neu. Im übrigen »sollten beide Strecken gut befahrbar sein, über Donneloye sowie über den Jorat, so daß es jedermann freistehe, den Weg nach seinem Gutdünken zu wählen« [18].
Der Canal d'Entreroches wurde in diesem Schreiben nicht erwähnt, hingegen ist in der zweiten, detaillierten Antwort davon die Rede. Aus diesem Schreiben geht hervor, daß die von Lausanne ausgeführten Reparaturarbeiten alles andere als zufriedenstellend seien. Man habe nur den Weg mit der aus den Straßengräben gewonnenen Erde erhöht und Reisigbündel darüber verteilt. Natürlich hätte die Straße mit einem Belag von Eichenholzklötzen versehen werden sollen. In einem post scriptum wurde böswillig angefügt, »daß die Herren von Lausanne in keiner Weise nachweisen könnten, daß im vergangenen Jahr wenigstens zehn Karren Holz benötigt worden wären, um die Straße des Jorat mit einem Belag zu versehen; ganz im Gegenteil, man hätte allerlei unternommen, um den Weg für die deutschen Fuhrleute unbrauchbar zu machen«. Zum Schluß wird hervorgehoben, daß eine Zwischenlagerung der Handelsware in Moudon verschiedene Nachteile mit sich bringen würde: Verzögerung des Transportes, erhöhte Spesen, Mißachtung der freien Durchfahrt, zu der man sich durch einen Vertrag den alliierten Verbündeten gegenüber verpflichtet hatte und vor allem das Unrecht, das den Bürgern von Morges angetan würde »die Stadt Morges, welche Ihrer Exzellenz so teuer zu stehen kommt«. Im weiteren »wählten die Händler immer den kürzesten und preisgünstigsten Weg« und würden somit »einen anderen Weg durch Freiburger Land und über Echallens«, d.h. den Weg über Donneloye wählen. Das Schreiben schließt in Form von zwei zu ergreifenden Maßnahmen: »... auf den Straßen soll ein Zoll erhoben werden ... und dieser soll gegebenenfalls erhöht werden«, auch »der Kanal zwischen Cossonay und Morges sollte fertiggestellt werden«, währenddem die Handelsware durch bernisches Gebiet zu führen sei. »Somit könnte der Warentransport von Genf bis in die Niederlande auf dem Wasserweg erfolgen« [19]. Dieser Plan sollte jedoch nie verwirklicht werden, und die Angelegenheit war am Ende des 17. Jahrh. abgeschlossen. Das Hauptgewicht wurde durch die bernischen Behörden trotz verschiedentlichen

tout en faisant passer les marchandises par les terres de Berne. »Ainsj les march(andis)es pourroit aller par Eau des Geneve en Hollande« [19].
Mais cela restera un voeu pieux et ainsi tout se jouera déjà à la fin du 17ème siècle. Malgré les résistances, l'accent est mis sur la route du Jorat par les autorités bernoises et les raisons fondamentales en apparaîtront plus loin. L'itinéraire Payerne–Morges par Echallens dont les premiers tracés sont connotés à l'époque romaine (fig. 2) va entrer en désuétude: il traverse les terres médiates d'Echallens. On peut suivre sa mort lente sur les plans cadastraux des communes traversées. Ses fossoyeurs en seront aussi ses bénéficiaires: dans un premier temps le canal et la route de Berne par le Jorat, dans un second cette dernière seule. La concurrence va désormais jouer entre les deux axes et l'affaire de 1762 marquera une étape décisive, consacrant la suprématie de l'axe de la Broye. Pourtant, à cette époque, la route de Berne, entièrement pavée dans sa traversée du Jorat depuis 1749 [20], n'a pas encore totalement supplanté l'itinéraire Yverdon–Morges: »en temps secs et de gels les marchandises tienent assés peu la route de Moudon, qui trouve alors en meilleure partie abandonnée pour suivre celles d'Yverdon à Morges; on peut s'en assurer par les livres des peages, et des Commissionaires« [21]. Mais le refus de réparer l'axe Yverdon–Morges comme l'ouverture du premier tracé moderne de la route de Berne [22] feront enfin la différence. Un argument sera décisif: la route de la Broye traverse les terres bernoises dans toute la longueur des pays alémaniques et romands.

IV.

Une seconde affaire, beaucoup plus tardive, remet en lumière la concurrence des itinéraires. Au contraire de la première période marquée par le mercantilisme, le libéralisme s'affirme en ce début de seconde moitié du 18ème siècle sous l'influence des mouvements intellectuels qui animent le patriciat bernois et sa Société Economique. Ce qui aboutit à un nouvel accès de fièvre dans la reconstruction du réseau routier de l'ancien canton. A cette époque, en 1762, les marchands se sont déjà détournés de la voie d'eau d'Yverdon. Après 50 ans de travaux, la route de Berne par le Jorat se trouve enfin en bon état et les étrangers ont créés leurs propres voies, de St.-Louis à Lyon pour les Français et de Fribourg à Vevey pour les Fribourgeois. Le port d'Yverdon a vu sa capacité de »18 grandes barques et 6 demy« réduite à 9 et 1. Le temps où l'on se souvient d'avoir vu 24 barques chargées pour

Widerstandes auf die Straße über den Mont Jorat gelegt, und die grundlegenden Argumente dafür werden später aufgezeigt werden. Die Verbindungsstrecke von Payerne über Echallens nach Morges, deren älteste Trassen vermutlich aus der Römerzeit stammen (vgl. Abb. 2) wurde allmählich verlassen, denn sie durchquerte das unabhängige Land von Echallens. Das langsame Versiegen des Verkehrs auf dieser Straße wird aus den Katasterplänen der betroffenen Gemeinden ersichtlich. Zwei Faktoren waren dafür verantwortlich: einerseits der Kanal und andererseits die Straße von Bern über den Mont Jorat. In einer ersten Phase konnten beide Transportwege, später der Landweg alleine, von dieser Situation profitieren. Von da an konkurrierten die zwei Verbindungsachsen Yverdon–Morges und Bern–Lausanne über Mont Jorat, wobei im Zusammenhang mit der Affäre des Jahres 1762 der Broye-Achse der Vorrang zugeschrieben wurde. Zu jener Zeit hatte jedoch die Berner Straße, deren Übergang über den Mont Jorat seit 1749 [20] mit Pflastersteinen versehen war, die Verbindungsstraße zwischen Yverdon und Morges noch nicht gänzlich verdrängt: »Bei trockener Witterung und bei Frost ist die Handelsware auf der Straße von Moudon nur mit Mühe zu befördern; darum wird dieser Weg oft verlassen, und man wählt lieber die Route von Yverdon nach Morges; diese Tatsache wird in den Straßenzoll- und Spediteurbüchern bestätigt« [21]. Der entscheidende Unterschied entstand schließlich durch zwei Faktoren: Einerseits weigerte man sich, die Straße von Yverdon nach Morges auszubessern, und andererseits wurde die erste neue Trasse der Berner Straße eröffnet [22]. Ein weiteres Argument war ausschlaggebend: Die Straße im Tale der Broye durchquerte deutsch- und französischsprachiges Gebiet, ohne jedoch das bernische Territorium zu verlassen.

IV.

Während einer zweiten Affäre, welche sich um einiges später abspielte, kam die Rivalität zwischen diesen zwei Routen erneut zur Sprache. Wie schon erwähnt, war eine erste Phase durch den Merkantilismus bestimmt worden; in der zweiten Hälfte des 18. Jahrh. jedoch machte sich unter dem Einfluß der intellektuellen Bewegungen im Berner Patriziat und seinem Wirtschaftssystem eine liberalistische Einstellung bemerkbar. Dies führte im ehemaligen Kanton zu einem neuen Aufschwung im Ausbau des Straßennetzes. Um 1762 hatten die Kaufleute das Interesse am Kanal bereits verloren. Die Berner Straße über den Mont Jorat hatte nach fünfzigjährigen Bauarbeiten endles foires de Zurzach est révolu. L'évolution est reflétée par la baisse constante de l'activité du canal [2]. Il a fallu une trentaine d'années pour que le conseil d'Yverdon produise son mémoire [23]. Entre temps, nombre de marchandises ont pris la route de France: quincaillerie de Nuremberg, Styrie et Tyrol, pierre à faux et marchandises d'Allemagne, huiles, savons, café, galles et coton de France et du Levant. Le trafic est désormais quasiment réduit à la consommation du pays.

Tablant sur le fait que les négociants n'ont pas de prédilection pour une route mais qu'ils prennent la moins chère et que les transports par eau sont moins coûteux, Yverdon pense pouvoir attirer de nouveau les marchandises dévoyées, par la construction d'un chemin neuf qui suppléera »au défaut du canal projeté« [24]. 20 avantages au moins sont exposés et auraient dû suffire à emporter l'affaire.

Un autre mémoire [25] renchérit sur 25 pages: Messieurs d'Yverdon n'ont pas trouvé à propos de s'expliquer sur la route que l'on doit préférer. Sont alors envisagés 8 itinéraires différents, pas toujours cohérents d'ailleurs: l'auteur, qui ne nous est pas connu s'embrouille et connaît aussi manifestement mieux la région d'Yverdon que celle de Morges où dans celle-ci, les itinéraires sont plus suggérés que décrits. Tenant compte de l'état des chemins en 1762, de la possibilité de trouver facilement des matériaux de recharge, et de la desserte ainsi assurée, il conclut que deux routes doivent être établies au lieu d'une. La première d'Yverdon par Orbe, Chavornay, Entreroches, Cossonay à Morges, la seconde par Echallens et Cheseaux et de là, à Lausanne et Morges. Un addendum répond encore à l'idée que l' »on doit toujours préférrer une route par les terres immédiates à une autre par terre médiate«.

Orbe et Echallens sont en effet des cobailliages de LLEE de Berne et Fribourg. On se rappelle la même volonté bernoise lors de l'établissement de la concession du canal le 10 février 1637 [26]. Cette politique a certainement nui au développement des bourgs d'Orbe et d'Echallens et l'on est frappé de constater que c'est autour de ces deux villes que les routes sont dans le meilleur état en 1762, comme si les autorités communales avaient tenté, à leurs frais, de pallier à ces difficultés géographico-politiques.

L'auteur argumente que:

– c'est la première fois qu'on ferait une distinction entre sujets médiats et immédiats – l'affaire de la concession du canal, ci-dessus montre que cela est faux – et certains sujets médiats dépendent, plus que tout autres, directement de LLEE.

– Orbe est une ville réformée, et dans le cas

lich einen zufriedenstellenden Zustand erreicht, und die Fremden hatten sich unterdessen ihre eigenen Wege geschaffen: die Franzosen verfügten über einen Weg von St.-Louis nach Lyon und die Freiburger über eine Straße von Freiburg nach Vevey. Die Kapazität des Hafens von Yverdon war von »18 großen Lastschiffen und 6 Halblastern« auf 9 resp. 1 geschrumpft. Die Zeiten waren vorüber, zu denen 24 beladene Frachter zur Messe von Zurzach fuhren. Die Entwicklung spiegelte sich in der ständigen Abnahme des Kanalverkehrs wider [2], und der Rat von Yverdon benötigte nicht weniger als dreißig Jahre, um die betreffende Abhandlung zu erstellen [23]. Unterdessen hatte man begonnen, verschiedene Warentransporte durch Frankreich zu führen: Eisenwaren von Nürnberg, aus der Steiermark und Tirol, Wetzsteine und deutsche Handelsware, Öl, Seife, Kaffee, Galläpfel und Baumwolle aus Frankreich und dem Orient. Somit war der Warenaustausch auf den schweizerischen Transportwegen sozusagen auf den Eigenverbrauch beschränkt.

Mit der Annahme, daß die Kaufleute den preisgünstigsten Transportweg bevorzugen und somit gegebenenfalls einen Kanal benutzen würden, beschloß die Stadt Yverdon, eine Straße als Ersatz des »geplanten Kanals« [24] zu bauen, um so die abtrünnigen Fuhrleute von neuem anzulocken. Mindestens zwanzig Vorteile wurden dabei aufgezählt in der Hoffnung, dieses Projekt überzeugend zu gestalten.

In einer zweiten, 25 Seiten langen Abhandlung [25] wurde noch weiter gegangen: Die Herren von Yverdon hätten es nicht für notwendig gehalten, sich im Bezug auf die Trassenwahl näher zu äußern. Acht verschiedene Linienführungen stünden zur Diskussion, wobei nicht alle von ihnen zusammenhingen.

Der uns unbekannte Autor dieses Schreibens drückte sich eher unklar aus und kannte die Umgebung von Yverdon offensichtlich besser, als diejenige von Morges, wo die vorgeschlagenen Wege vagen Vorstellungen ähnlich sehen. Unter Berücksichtigung der Straßenverhältnisse im Jahre 1762, der Leichtigkeit, Baumaterial zu finden und des somit garantierten Unterhalts, beschloß er, daß zwei an Stelle von einer einzigen Verbindungsstraße zu planen wären. Die erste sollte von Yverdon über Orbe, Chavornay, Entreroches und Cossonay nach Morges und die zweite über Echallens, Cheseaux und von dort nach Morges und Lausanne führen. In einer Ergänzung wurde der Ansicht Rechnung getragen, daß »ein Weg über Untertanenland einem Weg über unabhängiges Land immer vorzuziehen wäre«. Orbe und Echallens waren tatsächlich Gebien improbable d'une guerre, Fribourg ne s'aventurerait pas jusque là. Au besoin, on aurait en tous cas aucune peine à forcer le passage pendant un »couple de mois«.

– La route de Morat n'évite pas les terres médiates et est beaucoup plus exposée.

– Quant à la route d'Echallens, »il est impossible de la faire passer ailleurs que par ce bailliage«.

L'auteur de ce mémoire ne voit pas d'un bon oeil l'abandon du canal. De tous les mémoires de l'époque, c'est presque la seule voix qui s'élève pour sauver les investissements réalisés pour le canal. C'est pourquoi sa première route dessert Entreroches: les voituriers de chaque bailliage pourraient y échanger leurs marchandises et s'en retourner le même jour chez eux, et surtout, chaque espèce de marchandises y trouverait sa route particulière, »les pesantes et grossières« par eau, »les fines & délicates« par terre.

Le ton de la réponse est vite donné, la demande de la ville d'Yverdon se heurte à »beaucoup d'écueils et à peu d'avantages« [27]. Le contre-mémoire des villes de Moudon et Payerne érige en principe le rejet de ce plan.

S'il n'est pas l'objet de celui-ci de démontrer les frais immenses qu'occasionnerait cette construction, on l'affirme néanmoins. On nie également que les »balances« chiffrées des avantages soient justes. Le fond du problème est que cette nouvelle route ne ramènera pas les marchandises passées en France et qu'il est »sensible qu'elle porte ses vuës uniquement sur les marchandises qui passent dans le pays … c'est à cette route de Moudon qu'elle en veut & à qui elle déclare la guerre par son mémoire … il ne peut y avoir aucune équivoque sur ce point« [28].

La route de Moudon »retomberoit vite dans l'état désastreux, où on la vue precedemment« [29] où il n'était pas rare que les chariots enfoncent dans la terre leurs roues jusqu'à l'essieu [30].

Ce plan ne pouvant »influer que sur la fuitte et la preference de l'une des deux routes de Payerne ou d'Yverdon a l'autre« [31] le problème de concurrence n'est plus posé au plan international mais ramené au rang régional. Les marchandises passant par la France sont considérées comme perdues et la bataille décisive s'engage alors.

»Les belles chaussées ordonnées par LLEExces & executées dans leurs cantons, ont fait penser a l'Etat de Fribourg d'Etablir celle de Chatel St. Denis qu'on auroit jamais prévû, il y a 20 ans, de voir se construire a travers une telle rampe & détourner des routes de ce Pays une quantité si considérable de vins & de marchandises« [32].

meindebezirke von Bern und Freiburg. Man erinnere sich daran, daß Bern bei der Erstellung der Kanalkonzession am 10. Februar 1637 dieselbe Ansicht vertrat [26]. Diese Politik konnte der Entwicklung der Dörfer Orbe und Echallens nur hinderlich sein, und es ist umso erstaunlicher, daß im Jahre 1762 beide Straßen in der Umgebung dieser Städtchen den weitaus besten Zustand aufwiesen. Es hat den Anschein, als ob die Gemeindebehörden auf eigene Faust versucht hätten, diesen geographisch-politischen Schwierigkeiten Abhilfe zu schaffen.

Der Autor der Abhandlung argumentiert im weiteren:

- daß man zum ersten Mal einen Unterschied zwischen freiem und besetztem Land mache – die oben erwähnte Affäre der Kanalkonzession beweist allerdings das Gegenteil – und daß gewisse, sogenannte unabhängige Gebiete den Herrschaften direkter unterstellt seien, als das restliche Land
- Orbe sei eine protestantische Stadt, und im Falle eines – wenngleich unwahrscheinlichen – Krieges würde sich die Stadt Freiburg nicht bis dorthin wagen. Allenfalls hätte man nicht die geringste Schwierigkeit, den Durchgang während »zweier Monate« mit Gewalt offenzuhalten
- die Straße über Murten durchquere ebenfalls unabhängiges Land und sei viel verletzbarer
- und was die Straße über Echallens betreffe, so sei es »unmöglich, sie durch ein anderes Gebiet als diesen Bezirk zu führen«.

Der Autor des Schreibens begrüßte es gar nicht, daß der Verkehr auf dem Kanal aufgegeben worden war. Außer ihm hatte auch kaum jemand etwas unternommen, um die Investitionen für den Kanalbau zu amortisieren. Aus diesem Grund führte die erste von ihm vorgeschlagene Straße nach Entreroches; dadurch hätten die Fuhrleute die Gelegenheit, ihre Handelsware dort auszutauschen, um dann am selben Tag wieder zurückzukehren. Im übrigen würde dies erlauben, das Transportgut nach seinem Gewicht zu sortieren und die »große und schwere Ware« auf dem Wasserweg zu befördern und die »feinen und zerbrechlichen Artikel« auf dem Landweg zu transportieren.
Die in der Antwort vertretene Ansicht ist leicht zu ersehen: Das Gesuch der Stadt Yverdon stieß »auf zahlreiche Schwierigkeiten und wenige Vorteile« [27]. In einer Gegenschrift der Städte Payerne und Moudon wurde sozusagen die Ablehnung dieses Projektes entworfen. Abgesehen vom eigentlichen Thema die-

Les villes de la Broye craignent que la réalisation de la liaison Yverdon–Morges donne l'idée au prince de Porrentruy qui a déjà construit une très belle chaussée de St.-Louis près de Bâle à Bienne, d'en entreprendre une autre par les vals de St.-Imier et de Ruz jusqu'à Neuchâtel. L'échec de son projet n'a pour le moment dépendu que du retard que les marchandises prennent aux halles d'Yverdon »suite aux mauvais chemins jusques à Morges« [33]. Cet unique inconvénient levé, »ce projet seroit incessamment repris et executé« et la route, aisément prolongeable de Neuchâtel à Yverdon, enfin exempte des risques de la navigation, supplanterait les autres routes suisses. Ne quittant pas les Etats du prince, elle éviterait tous les péages de Soleure et de Berne, excepté justement ceux d'Yverdon et de Morges. Elle serait aussi plus courte d'une journée.
En conséquence, »le fruit des sommes immenses que LLEExces verseroient pour la construction solicitée par la ville d'Yverdon se reduiroit à determiner & a favoriser un moyen de la frustrer de la moitié de leurs péages, dans l'une & dans l'autre de leurs Provinces d'écarter l'entrée de l'argent étranger dans leurs Pays, & de les priver de tous les bénéfices qui résultent du transit des marchandises, & même du passage des voyageurs ...« [34].
C'est ainsi le canton de Berne dans son entier qui serait atteint. La route, au lieu de traverser l'ensemble des terres bernoises, serait limitée aux 7 lieues du sillon vaudois.
Remarquons, enfin, que la route de Berne par le Jorat était mieux centrée par rapport au chef-lieu du canton d'une part, et pour faire échec à la voie fribourgeoise d'autre part.
Vers 1780, »le projet d'une route tendant dès Yverdon à Morges semble se renouveller ... également nuisible au Gouvernement et à tous les Sujets qui sont placés à portée de celle qui traverse le Canton dans toute sa longueur ...«, on refuse de porter »un préjudice irréparable à Lausanne, Vevey, Moudon, Avenches, Payerne & ainsi qu'à tous les villages qui avoisinent ces diverses villes« [35]. L'affaire est close.

V.

Nous avons entrevu les grandes lignes de l'histoire de la liaison Yverdon–Morges à l'époque du fonctionnement du canal. Qu'en est-il des origines? Yverdon et Morges, villes nouvelles savoyardes, concurrentes d'Orbe et de Lausanne, furent-elles reliées par un axe spécifique dès la fin du 13ème siècle?
Les plans cadastraux de la fin du 17ème siècle et du 18ème siècle permettent de reconstituer

ser Abhandlung wurde behauptet, daß ein solches Unternehmen riesige Kosten mit sich bringen würde. Im weiteren wurde darin auch die Abwägung der verschiedenen Vorteile in Frage gestellt. Das grundlegende Problem bestand darin, daß ihrer Meinung nach diese neue Straße die unterdessen durch Frankreich fahrenden Kaufleute nicht mehr zurückzuholen vermöchte, und daß es ganz »offensichtlich sei, daß sie (die Straße) ihren Blick auf den inländischen Warentransport richte, ... und daß einzig die Straße von Moudon die Zielscheibe dieses Unternehmens sei, um ihr so den Krieg zu erklären; darin bestehe nicht der geringste Zweifel« [28]. Die Straße von Moudon »würde in kürzester Zeit wieder in ihren alten, hoffnungslosen Zustand zurückverfallen« [29], wo die Karren des öftern bis zur Achse im Morast einsanken [30]. Dieser Plan konnte jedoch »nur einen Einfluß ausüben im Hinblick auf den Vorzug oder die Benachteiligung der Straßen von Yverdon oder Payerne gegenüber der anderen« [31], womit der vorerst internationale Konkurrenzkampf sich nur noch auf einer regionalen Ebene abspielte. Die Warentransporte durch Frankreich galten nunmehr als verloren, und es begann der inländische Wettbewerb.

»Die stattlichen Straßen, welche durch Ihre Herrschaften beantragt und in den betreffenden Kantonen gebaut worden waren, brachten den Staat Freiburg auf den Gedanken, die Straße von St. Denis zu konstruieren. Zwanzig Jahre zuvor hätte man sich nicht träumen lassen, daß ein Weg in einer derartigen Steigung gebaut würde, und daß diese einen so beachtlichen Teil des Wein- und Warentransportes an sich ziehen würde« [32].

Die Städte im Tale der Broye befürchteten, daß der Prinz von Pruntrut durch die Verwirklichung der Verbindung zwischen Yverdon und Morges auf den Gedanken käme, einen Weg durch die Täler von St.-Imier und Ruz bis nach Neuenburg zu planen; auf seine Veranlassung war nämlich schon zuvor eine ansehnliche Straße von St.-Louis bei Basel bis nach Biel gebaut worden, und sein weiteres Projekt war ausschließlich an der Tatsache gescheitert, daß alle Lieferungen mit Verzögerung in den Hallen von Yverdon eintrafen. Für diese Verspätung waren die »schlechten Straßenverhältnisse auf der Verbindungsstrecke zwischen Yverdon und Morges« verantwortlich [33]. Sollte nun dieses einzige Hindernis behoben werden, so »würde dieses Projekt unverzüglich wieder aufgegriffen und ausgeführt werden«. Zudem könnte diese Straße ohne weiteres von Neuenburg bis nach Yverdon verlängert werden. Diese Verbindungsstrecke wäre frei von den Gefahren der Schiffahrt und

un itinéraire attesté d'Yverdon à Morges, notamment à Suchy, Penthéreaz et Crissier (carte 1). Si les caractères de grand chemin de celui-ci sont bien affirmés, il n'en apparaît pas moins, en différents endroits du parcours, comme dérivé d'un tracé rectiligne joignant les deux lacs. A mi-chemin, St.-Barthélémy, anciennement Gumoens le Châtel, point fort de la région jusqu'au 12ème siècle où Echallens prit son essor, apparaît comme le centre d'un vaste réseau de voies de communication. Ce réseau haut-médiéval cède le pas au cours du Moyen Age à celui qui se développe à partir d'Echallens, mais on peut considérer que la liaison Yverdon–Morges, en grande partie parallèle à l'axe Yverdon–Lausanne par Echallens, en est l'héritière. En 1762, cet itinéraire est désuet et surtout mal entretenu (cf. fig. 3): il est rejeté au profit de la route desservant Echallens.

Il n'y a pas d'éléments qui permettent actuellement de faire remonter cet axe rectiligne haut-médiéval à l'époque romaine. En revanche un autre dessert, à partir d'Yverdon, le site romain d'Ursins (cf. fig. 2) et le rejoint à St.-Barthélémy. En 1553, il est déjà attesté comme ancien chemin [36].

Si l'on se rappelle que le milliaire d'Entreroches induit une autre voie, cela complique singulièrement l'histoire des voies romaines de la région. Il est vrai que placé dans une perspective diachronique, 2 à 3 routes pour 4 siècles, ce n'est pas excessif: le développement du castrum d'Yverdon a très bien pu entraîner celle de nouvelles voies.

Beaucoup des hypothèses ci-dessus sont basées sur l'analyse archéologique du réseau routier subsistant au 18ème siècle. Il reste cependant, par la lecture des archives médiévales, à faire rentrer dans le domaine historique les segments mis en valeur par celle-ci. On voudra donc bien considérer que seules les grandes lignes sont actuellement posées. Les mentions de chemins d'Yverdon à Morges n'impliquent bien évidemment pas que rien n'existait avant les fondations savoyardes: l'existence même des villages est suffisante pour affirmer l'existence d'un réseau de chemins et les réutilisations sont possibles.

VI.

Le 19ème siècle voit la majeure partie du réseau routier vaudois en reconstruction. Le contexte devenu différent, il ne sera pas question d'une liaison Yverdon–Morges: Lausanne est désormais la capitale du nouveau canton.

Comme pour le canal, c'est l'initiative privée, qui sous la forme d'une voie ferrée, va rétablir

würde die Straßen auf Schweizer Boden ausstechen. Da diese Straße ausschließlich die Ländereien des Prinzen durchqueren würde, könnte man dank ihr, ausgenommen von Yverdon und Morges, alle Straßenzollposten der Kantone Solothurn und Bern umgehen und darüber hinaus die Reise um einen Tag verkürzen. Demzufolge »würde der Ertrag der beträchtlichen Geldsumme, die Ihre Herrschaften für den von Yverdon beantragten Bau bezahlen müßten, sich darauf beschränken, ein Mittel zu wählen und zu fördern, das sie selbst um die Hälfte ihrer Wegzolleinnahmen prellen würde. Zudem flösse das Geld aus dem Ausland nicht mehr ihren Provinzen zu, und diese hätten auf allen Gewinn des Warentransportes und des Reiseverkehrs zu verzichten« [34]. Der Kanton Bern wäre dadurch als Ganzes betroffen worden; von einer Straße, welche ausschließlich auf seinem Territorium geplant war, würde ein Abschnitt von 7 Meilen das Waadtland durchqueren. Es bleibt immerhin zu bemerken, daß die Berner Straße über den Mont Jorat dem Kantonshauptort gegenüber günstiger gelegen war, und daß ihre Lage auch dazu beitrug, das Straßenprojekt der Freiburger zu vereiteln.

Um 1780 »schien das Interesse an einer Straße zwischen Yverdon und Morges wieder zu erwachen ... welche der Regierung sowie allen der »Kantonsstraße« entlang angesiedelten Untergebenen in gleichem Maße abträglich sein würde ...«; man weigerte sich, »... den Städten Lausanne, Vevey, Moudon, Avenches, Payerne, sowie allen umliegenden Dörfern einen bleibenden Schaden zuzufügen« [35]. Somit war diese Affäre abgeschlossen.

V.

Bis jetzt haben sich unsere Betrachtungen auf die geschichtlichen Grundzüge der Verbindung zwischen Yverdon und Morges auf eine Zeitspanne beschränkt, zu welcher der Kanal in Betrieb war. Es stellt sich nun die Frage, was für Verhältnisse vor dieser Epoche herrschten, und es wäre interessant zu wissen, ob die neuen Savoyerstädte Yverdon und Morges, auch dazumal Rivalinnen der Städte Orbe und Lausanne, schon am Ende des 13. Jahrh. durch einen eigenen Weg miteinander in Verbindung standen. Anhand der Katasterpläne aus dem 17. und 18. Jahrh. kann der Verlauf einer Verbindungsstraße rekonstruiert werden, welche in Suchy, Penthéréaz und Crissier belegt ist (vgl. Abb. 1). Die Merkmale eines »großen Weges« wurden für diese Straße wohl bestätigt, aber an verschiedenen Stellen läßt sich ihr Verlauf als Abweichung von einer geradlinigen Verbindung zwischen den beiden Seen bezeichnen. Auf halbem Wege liegt St.-Barla communication. Cette ligne remplacera à l'évidence le canal: tracé quasiment identique et passage du Mormont à Entreroches que les moyens techniques permettent alors de percer d'un tunnel. Suite aux études de William FRAISSE et à la demande de concession de l'ingénieur SULZBERGER en 1852 [37], la ligne est ouverte entre Yverdon et Morges le 1er mai 1855 [38]. Un an plus tard, c'est Lausanne qui est atteinte [39]. La ligne Morges–Yverdon doit être complétée dès cette époque en direction de Versoix (commencé en 1855) et vers Morat (concession demandée en 1856).

Au contraire du canal, l'état finira par prendre en charge le chemin de fer et à en assurer le fonctionnement à l'aide de subventions. En 1858, pourtant, on pense généralement que »lorsque le réseau des chemins de fer du canton sera terminé ... on pourra diminuer sensiblement la quantité des recharges nécessaires à l'entretien des routes.«[40] Le rail ne remplira pas la tâche de remplacer le réseau routier qui se développera encore, assurant des communications régionales de plus en plus nombreuses: l'irrigation des moindres recoins du pays.

Il faudra attendre, en 1983, l'ouverture de l'autoroute N 1 pour qu'une véritable liaison routière Yverdon–Morges soit enfin réalisée. Le prolongement de celle-ci vers Berne, maintenu malgré les oppositions, et peut-être vers Neuchâtel (N 5), devrait enfin lui donner la première place des axes de transit en Pays de Vaud, sans pour autant léser les intérêts de Lausanne. Trois siècles après l'affaire de 1699, et malgré sa position dans la vallée de la Broye qui constitue le couloir naturel de communication le plus facile, la route de Berne par le Jorat perdrait alors définitivement sa première place. Après avoir été déjà déclassée par l'autoroute N 12 voulue par les Valaisans et les Fribourgeois[41], qui par sa proximité empêche la construction d'une concurrente, l'axe broyard céderait enfin le pas: curieuse revanche pour les promoteurs du canal. Mais c'est peut-être oublier que si les autoroutes suisses ont été conçues pour le trafic international, dans les faits, c'est surtout la circulation régionale qui s'est développée ... Le rêve de joindre par eau la Hollande à Marseille s'est quelque peu dissous sous l'impact d'une densité croissante de grands itinéraires routiers (fig. 4).

thélémy, ehemals Gumoens le Châtel, das bis zum Ende des 12. Jahrh. als Festung der Region galt und den Mittelpunkt eines weitgespannten Verkehrsnetzes darstellte. Anschließend erlebte Echallens einen Aufschwung und im Verlaufe des (späteren) Mittelalters übernahm diese Stadt die Rolle von St.-Barthélémy, womit das hochmittelalterliche Straßennetz allmählich durch ein neueres verdrängt wurde. Die Verbindung zwischen Yverdon und Morges, welche größtenteils parallel zur Achse Yverdon–Echallens–Morges verläuft, kann als deren Nachfolgerin betrachtet werden. Im Jahre 1762 wurde dieser Weg nur noch selten befahren, und sein Unterhalt war ungenügend (vgl. Abb. 3); schließlich wurde er zugunsten der Straße über Echallens aufgegeben.

Was die geradlinige Verbindung zwischen den beiden Seen anbetrifft, so fehlt bis heute jegliches Material, das auf ihre Existenz in der Römerzeit schließen läßt. Hingegen bestand ein Verbindungsweg zwischen Yverdon und der römischen Stätte »Ursins«, welcher bei St.-Barthélémy in die oben erwähnte Straße einmündete (vgl. Abb. 2). Diese Verbindungsstrecke wurde schon im Jahre 1553 als »ehemaliger Weg« bezeichnet [36]. Die Geschichte der römischen Straßen in dieser Region wird jedoch um einiges komplexer, wenn man sich vor Augen hält, daß der Meilenstein von Entreroches auf einen zusätzlichen Weg hinweisen muß. Von einem entwicklungsgeschichtlichen Standpunkt aus gesehen bleibt jedoch zu bemerken, daß der Bau von zwei bis drei Straßen in einer Zeitspanne von vierhundert Jahren kaum als übertrieben bezeichnet werden kann, und es ist durchaus möglich, daß der Aufschwung der Festung Yverdon den damaligen Straßenbau anregte. Zahlreiche dieser Hypothesen gehen auf die archäologischen Untersuchungen zurück, welche im Bezug auf das im 18. Jahrh. erhaltene Straßennetz unternommen wurden. Um der Entstehungsgeschichte des Straßennetzes gerecht zu werden, sollte man auch ältere Segmente in Betracht ziehen, welche anhand einer Untersuchung von mittelalterlichen Archiven nachzuweisen wären. Somit darf man nicht übersehen, daß bis jetzt der Verlauf der Straßen nur in groben Zügen rekonstruiert worden ist. In dieser Arbeit wurden die Verbindungsstraßen zwischen Yverdon und Morges besprochen, was aber keineswegs bedeutet, daß vor diesen savoyischen Gründungen jegliche Straße fehlte. Schon früher gab es in dieser Gegend Dörfer, welche das Bestehen von Wegen vermuten lassen, und es ist demzufolge sehr wohl möglich, daß alte Wege in einer späteren Phase wieder aufgenommen wurden.

Bibliographie

[1] Mémoire destiné à faire sentir la nécessité pressante & indispensable où l'on est d'établir un chemin depuis Yverdon à Morges, (Conseil d'Yverdon), 1762, ACV, Bm 15.
[2] Pelet, Paul-Louis: Le canal d'Entreroches, 1946, p. 184.
[3] Chomel, Vital; Jean Ebersholt: Cinq siècles de circulation internationale vue de Jougne, 1951, p. 146.
[4] id. (2), p. 251.
[5] Carte du Canal & pour le chemin dès Entreroches à Morges, may 1759 par Haldimand, secrétaire baillival à Yverdon. ACV, GC 734 A. Le tracé des chemins présentés sur les cartes ont été restitués avant réduction au 1:10.000 (feuilles 1203 & 1222 E. Vion). Je remercie F. Mottas et M. Dunand pour le fond de carte IVS au 1:10.000 »Bussigny 1242 D« qu'ils ont bien voulu me prêter.
[6] Décrets du 14 dec. 1852 et du 2 juin 1853. Travaux commencés en 1855. Bull. du Gd Conseil, CRA, p. 255–6. Achevés en 1856, comptes réglés en 1857. Bull. Gd Conseil, CRA, p. 34.
[7] Plans d'Eclepens, ACV, GB 56 a.
[8] Mémoire et observation pour les routes depuis Morges et depuis Lausanne jusquà (la) Sorge, 9 déc. 1774. ACV, Bm 15.
[9] id. (2), p. 246. D'après les comptes du Plessis, 1738, 5 sept.
[10] id. (3), p. 154–5.
[11] Echallens, comptes communaux, 1688, livrances. p. 50 (Archives communales)
[12] Mémoire concernant les routes à établir depuis Yverdun à Morges et à Lausanne, 1762. ACV, Bm 15
[13] id. (12) et »Verbal de l'état des principaux chemins du bailliage d'Echallens« par Hubert de Boccard, Bailli, 30 sept. 1767. ACV, Bm 4.
[14] Mandats des 13 sept. 1777, 14 sept. 1782 et 27 mai 1783. ACV, Ba 46, fol. 11–2, 159, 163–4.
[15] Mandat du 22 mai 1788. ACV, Ba 46, fol. 217–8.
[16] Aujourd'hui le »Jorat«.
[17] ACV, Bm 24/1 (liasse 2)
[18] id.
[19] id.
[20] »Convenant avec Mr le Major Bize pour l'entretient du chemin sur le Jurat, Baillage de Moudon«, 17 avril 1749. ACV Bm 24/1 (hors liasse)
[21] »Mémoire des villes de Moudon et de Payerne contre le chemin d'Yverdun à Morges« 1762, p. 3 et 6. ACV, Bm 15.
[22] Le nouveau tracé passe par Carrouge et le bas de Vucherens; l'ancien passait par le haut. Nouveau tracé: carte de l'ingénieur Bel, 1783, ACV, Bm 5.
[23] id. (1)
[24] id. (1) p. 10 § 15.
[25] id. (12).
[26] id. (2) p. 63 (article 1 de la concession).
[27] id. (21) p. 1.
[28] id. (21) p. 6
[29] id. (21) p. 7
[30] »Supplément soit Etat des réparations à faire dans le chemin du Jurat ...« 1734. ACV, Bm 24/1.
[31] id. (21) p. 8.
[32] id. (21) p. 9.
[33] id. (21) p. 10.
[34] id. (21) p. 10.
[35] Petit mémoire contenu dans un registre de pièces de 1779–1780 concernant la route Moudon–Yverdon. ACV, Bm 23.
[36] ACV, Fp. 26, fol. 37v–38.
[37] id. (2), p. 302.
[38] Bulletin du Gd Conseil 1856/1 CRA p. 273.
[39] Le ler mai 1856. Bulletin du Gd Conseil, 1857/1 CRA p. 62.

VI.

Im Laufe des 19. Jahrh. wurde das Straßennetz des Waadtlandes zu einem großen Teil erneuert. Da sich die politischen Verhältnisse inzwischen geändert hatten, trat die Verbindung zwischen Yverdon und Morges in den Hintergrund, denn von nun an sollte Lausanne die Hauptstadt des neuen Kantons darstellen. Die Verbindung zwischen den zwei Städten wurde jedoch wiederhergestellt, und zwar durch eine Eisenbahnlinie, die aus privater Initiative gebaut wurde, wie dies zuvor beim Bau des Kanales der Fall gewesen war. Diese Zugverbindung sollte nun den Kanal endgültig ersetzen: Ihr Verlauf war beinahe identisch, und der Mont Mormont wurde bei Entreroches mit einem Tunnel durchstochen. Im Anschluß an die Untersuchungen von William FRAISSE und das Konzessionsgesuch des Ingenieurs SULZBERGER im Jahre 1852 [37] wurde am 1. Mai 1855 [38] die Linie zwischen Yverdon und Morges eröffnet und im folgenden Jahr wurde sie bis nach Lausanne erweitert [39]. Als nächster Schritt sollte die ursprüngliche Linie in Richtung Versoix (Beginn der Bauarbeiten im Jahre 1855) sowie in Richtung Murten (Konzessionsgesuch im Jahre 1856) vervollständigt werden. Im Gegensatz zum Kanalprojekt übernahm diesmal der Staat die Baukosten und garantierte durch Subventionen den Betrieb des Eisenbahnnetzes. Im Jahre 1858 war man allgemein der Meinung, »daß man die für den Straßenunterhalt benötigten Mittel erheblich kürzen könne ... sobald das Eisenbahnnetz in diesem Kanton fertiggestellt sei« [40]. Der Schienenverkehr sollte das Straßennetz jedoch nicht ersetzen, sondern der Straßenbau entwickelte sich weiterhin, um auch die abgelegensten Orte verkehrstechnisch zu erschließen. Für die Verwirklichung der seit Jahrhunderten beabsichtigten Straßenverbindung zwischen Yverdon und Morges mußte man allerdings die Eröffnung der Autobahn N 1 im Jahre 1983 abwarten. Das Projekt ihrer Verlängerung in Richtung Bern, das bis jetzt allen Protesten standgehalten hat, sowie die eventuelle Verbindung mit Neuenburg, würde diese Autobahn zur erstrangigen Transversalen des Waadtlandes erheben, ohne jedoch die Kantonshauptstadt Lausanne zu benachteiligen. Rund drei Jahrhunderte nach der Affäre des Jahres 1699 würde somit die alte Berner Straße, welche über den Mont Jorat führte, endgültig von der ersten Stelle verdrängt werden, obgleich ihr Verlauf durch das Tal der Broye durchaus den topographischen Gegebenheiten entsprochen hatte. Diese Straße wurde schon zuvor durch den Bau der Autobahn N 12, die von den Kantonen Freiburg und

[40] Bulletin du Gd Conseil 1859/1 CRA p. 21.
[41] Voir l'interview de l'ancien Conseiller Fédéral Bonvin dans: Thérèse Burnier, La démocratie du rouleau compresseur, la politique des autoroutes en Suisse, Ed. d'En-Bas, 1985.

Abb. 4 Heutzutage stellt die Durchgangsstrecke des Kanales bei Entreroches einen Fußwanderweg dar.
Fig. 4 Aujourd'hui, le passage du canal à Entreroches est un itinéraire de tourisme pédestre.

Wallis beantragt worden war, in Frage gestellt[41]. Diese beiden Straßen verlaufen größtenteils parallel, was zumindest den Bau einer weiteren, mit der Berner Straße konkurrierenden Straße ausschließt. Diese alte Straße mußte dennoch weichen, und das sieht wie eine Revanche für die Bauherren des Kanales aus. Man darf jedoch nicht übersehen, daß auch die Autobahnen vor allem im Hinblick auf den internationalen Verkehr geplant worden waren; aber schließlich wurde auch mit diesem Projekt in erster Linie der Regionalverkehr gefördert.
Der ursprüngliche Wunsch, die Niederlande auf dem Wasserweg mit Marseille zu verbinden, wurde unter dem Einfluß des zunehmend dichteren Straßennetzes völlig in den Hintergrund gedrängt (Abb. 4).