

DER CANAL DU MIDI

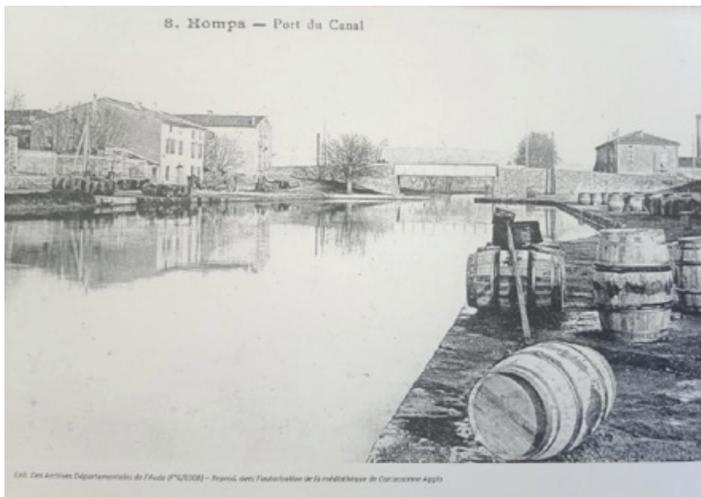


SENTIER DÉCOUVERTES

PATRIMOINE

HOMPS





CHRONOLOGIE

15. November 1662: Riquet schreibt an Colbert und schlägt ihm sein Projekt für den Königlichen Kanal des Languedoc vor.

1662: Beginn der Arbeiten zur Absteckung des Verlaufs

Oktober 1666: König Ludwig XIV unterzeichnet den Erlass zum Bau des Kanals.

1. Oktober 1680: Tod von Pierre-Paul de Riquet

15. Mai 1681: Einweihung des Kanals

1789: Der "Canal Royal en Languedoc" wird durch die Revolutionäre, die ihm einen demokratischeren und volkstümlicheren Namen geben wollen, zum "Canal du Midi".

7. Dezember 1996: Aufnahme in die Liste des UNESCO-Weltkulturerbes



Diese Wasserstraße, von dem genialen Bauingenieur Pierre-Paul de Riquet geplant und verwirklicht, wurde zwischen 1666 und 1681 ausgehoben. Sie ist der zweite französische Kanal in der Geschichte nach dem Canal de Briare, der unter Heinrich IV. angelegt wurde, aber fast sechsmal so lang. Der Canal du Midi weist einige bemerkenswerte Bauwerke auf, die ihn zu einem außergewöhnlichen Kulturerbe machen.

Der Canal du Midi erstreckt sich über 240 Kilometer zwischen dem Étang de Thau in der Nähe von Sète und Toulouse. Zum Atlantik hin, wird er durch den 193 Kilometer langen Canal latéral à la Garonne verlängert. Die Gesamtheit dieser beiden Kanäle sowie ihrer Abzweigungen und Verästelungen wird als "Canal des Deux Mers" bezeichnet.

SCHLÜSSELDATEN

14 Jahre Bauzeit (1666 - 1680)

12.000 Arbeiter und Arbeiterinnen

240 km Länge

2 m Tiefe

20 bis 24 Meter Breite am Wasserspiegel

11 Meter Breite am Kanalboden (am flachen Grund)

328 Bauwerke (darunter 63 Schleusen, 130 Brücken,

55 Aquädukte, 7 Kanalbrücken und 6 Dämme)

45.000 Platanen, Zypressen und andere Bäume, die entlang den Ufern gepflanzt wurden

Die Geschichte des Canal du Midi:

Pierre Paul de RIQUET, gebürtig aus Béziers, Generalpächter der Gabelles (Salzsteuer) für das Languedoc, war 53 Jahre alt, als er mit Unterstützung seines Freundes Monsignore d'Anglure de Bourlemont, Erzbischof von Toulouse und vor allem Präsident der Stände des Languedoc, beschloss, an Colbert, den mächtigen Finanzminister Ludwigs XIV, zu schreiben und ihm sein Kanalprojekt darzulegen.

Diese Idee ist nicht neu. Bereits Karl der Große hatte sich dafür interessiert, ebenso wie Franz I. und Heinrich IV. Im Jahr 1618 hatte ein gewisser Herr Bernard Arribat mit Unterstützung des Herzogs von Montmorency, der damals Gouverneur des Languedoc war, den Konsuln von Béziers selbst ein ähnliches Projekt vorgeschlagen, das diese jedoch ablehnten.

Dank seiner Genialität griff RIQUET das Projekt von Arribat wieder auf und machte es möglich, indem er das Problem der Wasserversorgung des Kanals löste. Dazu ließ er sich von der Studie des Thomas de Scorbiac, Protestant aus Castres, inspirieren, der als Erster die Idee hatte, aus den zahlreichen Flüssen der Montagne Noire das Wasser für einen Kanal zu entnehmen, der weiter nördlich den Atlantik mit dem Mittelmeer verbunden hätte. Da der zukünftige Kanal eine Wasserscheide hatte, d.h. die Wassereinzugsgebiete des Atlantiks und des Mittelmeers verbinden sollte, musste die Trennschwelle überwunden werden, die Riquet in Naurouze auf 189 m Höhe ansetzte. Mit Hilfe eines Brunnenbauers aus Revel, Pierre Campmas, entwickelte er die Methode, das Wasser der Flüsse und Bäche der Montagne Noire zu gewinnen und mithilfe eines Systems von Rinnen und Vorratsbecken nach Naurouze zu leiten.



Colbert, der von Riquets Kanalprojekt begeistert war, da es die wirtschaftliche Macht Frankreichs, insbesondere gegenüber Spanien sichern könnte, veranlasste König Ludwig XIV. und die Stände des Languedoc eine Expertenkommission zu ernennen, die die Machbarkeit des Projekts untersuchen sollte. Zu dieser Zeit war das Netz der Verbindungswege zwischen den beiden großen jährlichen Messen in Bordeaux und Beaucaire in einem sehr schlechten Zustand, und das Projekt kam zur rechten Zeit.

Um den Minister zu überzeugen, beschloss Riquet jedoch, mit seinen eigenen Mitteln eine Testrinne in den Montagne Noire und bis nach Naurouze graben zu lassen, um zu zeigen, dass es dem Kanal nicht an Wasser mangeln würde.



Colbert war begeistert. Im Oktober 1666 ordnete ein königlicher Erlass die Grabung des Kanals an. Die Arbeiten begannen 1667 und wurden nach vielen Wechselfällen 1681 abgeschlossen.

Pierre Paul de RIQUET starb 1680: Er erlebte nicht mehr, wie sein Werk in Betrieb genommen wurde. Der Kanal wurde im Laufe der Zeit verändert, zum Teil gleich nach seiner Fertigstellung durch Vauban, der einige Modernisierungen vornahm, wie z. B. den Bau der Kanalbrücke von Cesse oder den Tunnel von Cammazes. Ein Jahrhundert später wurde ihm sogar eine Abzweigung aufgepfropft, die den Namen "embranchement de la Nouvelle" erhielt. Sie besteht aus dem Canal de la Robine und dem Canal de Jonction und verbindet sich mit dem Canal du Midi auf der Höhe von Port La Robine. Sie führt über Narbonne bis nach Port La Nouvelle.

Der Canal du Midi heute:

Ab dem 19. Jahrhundert sollte der Canal du Midi unter der Konkurrenz der Eisenbahn leiden. Kurioserweise begann die Eisenbahngesellschaft „Compagnie des chemins de fer du Midi“ 1838 mit dem Bau des Canal Latéral à la Garonne, der 1856 für die Schifffahrt freigegeben wurde und so eine Verbindung zwischen Toulouse und dem Atlantik ermöglichte. In dem Bestreben, nur einen einzigen Verwalter zu haben, übertrug Kaiser Napoleon III. 1858 der Compagnie des Chemins de fer du Midi, die von den Brüdern Pereire geleitet wurde, die Verwaltung des Kanals für 40 Jahre.

Zwar gab es endlich die von Riquet gewünschte Atlantik-Mittelmeer-Verbindung, doch erwies sich die Eisenbahn als schneller und billiger. Infolgedessen geht der Flussverkehr kontinuierlich zurück. Nach und nach macht die Handelsschifffahrt dem Tourismus Platz.

Der Canal du Midi bringt neuen wirtschaftlichen Wohlstand in das Languedoc.

Ab Anfang der 1930er Jahre wird der Pferdezug durch mit Motoren ausgestattete Lastkähne ersetzt. Die Engländer waren die ersten, die auf die Idee kamen, den Kanal neu für den Freizeitbootverleih zu nutzen. Heute fahren fast 50.000 Menschen an Bord eines der 450 Mietboote.

Im Jahr 1990 war der kommerzielle Verkehr auf dem Kanal nur noch eine Randerscheinung. Der Flusstourismus ist in vollem Aufschwung.

Der Staat ist Eigentümer des Canal du Midi und seiner Ufer. Die Voies Navigables de France (VNF) verwalten ihn.

Die Bedeutung des Canal du Midi wird mittlerweile auch auf internationaler Ebene anerkannt. Um dieses Meisterwerk zu erhalten, hat die UNESCO ihn am 7. Dezember 1996 als eine von 469 Stätten des Weltkulturerbes eingestuft.



Mairie de Homps

1, rue de la République

11200, Homps

Tél. : 04 68 91 22 07

www.mairiehomps.fr



Projet cofinancé par le Fonds Européen Agricole pour le Développement Rural
L'Europe investit dans les zones rurales