

Zeitschrift: Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : offizielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]

Herausgeber: Schweizerische Verkehrszentrale

Band: 49 (1976)

Heft: 9

Artikel: Le lac de Joux

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-774770>

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: 14.01.2026

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



Le lac de Joux

Le lac de Joux, le plus grand du Jura, a une superficie de 9,5 km²; il est long de 9 km, profond de 34 m et n'a pas d'écoulement en surface. On n'y trouve guère de plages sablonneuses. En revanche, on peut s'y baigner dans de petites criques dont l'eau est très pure (ill. 32, 33). Le lac de Joux détient un record: de 1887 à 1914, il était le plus élevé des lacs européens desservis par un bateau à vapeur! Mais l'exploitation n'était pas rentable. Il est aujourd'hui plus facile d'atteindre les localités de la rive par le chemin de fer ou l'autocar postal.

La glace brûle!

Le 1^{er} avril 1929 une nouvelle se propagea dans la vallée de Joux: la Glacière est en flammes! On crut évidemment à un poisson d'avril... et même un peu gros! Or c'était vrai: les bûchers près du Pont, dans lesquels on entreposait des blocs de glace sous une couche de copeaux de bois, avaient bel et bien pris feu et une importante industrie locale avait ainsi cessé de vivre: la fabrication de la glace.

Chaque hiver une couche de glace, dont l'épaisseur peut atteindre 60 cm, se forme sur les deux lacs de Joux et Brenet. On la découpait en mor-

ceaux, au début à la main ensuite avec des scies mécaniques, puis on la conservait jusqu'en été, époque où elle était transportée sur des chariots, via Petra Felix, jusqu'à la gare de Croy, d'où elle était expédiée dans les villes et vendue aux hôpitaux et aux brasseries, qui en appréciaient beaucoup la pureté. La «Société des Glaces de la Vallée de Joux» fit construire entre Vallorbe et Le Pont une ligne de chemin de fer, qui fut inaugurée en 1886, afin d'établir une liaison directe avec la ligne Lausanne-Paris en service depuis 1870. Pendant les étés chauds, un train-glacière circulait quotidiennement entre Le

Der Lac de Joux, mit 9,5 km² Fläche der grösste Jurasee, ist 9 km lang, bis 34 m tief und hat keinen oberirdischen Abfluss. Er besitzt zwar kaum Sandstrand, aber einige sehr reizvolle, nicht überlaufene Badebuchten mit sauberem Wasser (Abb. 32, 33). Von 1887 bis 1914 hielt er einen europäischen Rekord: er war der höchstgelegene See mit einem Dampfschiff! Der Betrieb rentierte allerdings nicht. Die Uferorte sind heute leicht mit Bahn und Postauto zu erreichen.

Pont et Paris. Les expéditions annuelles de glace s'élevaient à 40 000 tonnes. Après l'incendie, l'entreprise battit d'une aile et finit par fermer ses portes en 1936, découragée par la concurrence de la glace industrielle et des appareils frigorifiques ménagers.

Mais on ne pouvait plus se passer du chemin de fer. Il avait été rattaché au Jura-Simplon, puis aux CFF. En 1899 on le prolongea jusqu'au Brassus. Ce tronçon, qui traverse le vallon entre les deux lacs (ill. 34), appartient encore aujourd'hui à une compagnie privée. La ligne Vallorbe-Le Brassus a été entièrement électrifiée en 1938.



34

Das Eis brennt!

Man hielt die Nachricht, die sich am 1. April 1929 durchs Jouxthal verbreitete, für einen dick aufgetragenen Aprilscherz: die Glacière steht in Flammen! In der Tat jedoch waren die Holzschuppen bei Le Pont, in denen unter einer Schicht Sägespäne Eisblöcke aufbewahrt wurden, niedergebrannt, und eine bedeutende einheimische Industrie hatte ihr Ende gefunden: die Eisfabrikation. Im Winter bildet sich auf den beiden Seen Lac de Joux und Lac Brenet eine bis 60 cm dicke Eisschicht. Von Hand und später mit Motorsägen in Blöcke zerlegt, wurde das Eis bis

zum Sommer aufbewahrt, dann mit Karren über Petra Felix zur Bahnstation Croy geführt und in die Städte versandt, wo es von Spitälern und Brauereien wegen seiner Reinheit sehr geschätzt war. Die «Société des Glaces de la Vallée de Joux» liess eine Bahnlinie von Vallorbe nach Le Pont bauen (1886 eröffnet), um einen direkten Anschluss an die Verbindung Lausanne-Paris (seit 1870) zu gewinnen. In heissen Sommern fuhr täglich ein Eiszug von Le Pont nach Paris! Jährlich wurden um die 40 000 Tonnen Eis versandt. Nach dem Brand schleppte sich das Unternehmen nur mühsam weiter, 1936 wurde es

gänzlich eingestellt, denn zu gross war die Konkurrenz der industriellen Eisfabrikation und der Haushaltskühlschränke geworden.

Die Eisenbahn allerdings mochte man nicht mehr missen. Sie war an die Jura-Simplon-Bahn und von ihr an die SBB übergegangen. 1899 wurde sie bis Le Brassus verlängert. Dieses Teilstück, das über die Landenge zwischen den beiden Seen führt (Abb. 34), ist noch heute Privatbahn. Die ganze Linie Vallorbe-Brassus wurde 1938 elektrifiziert.



35 Das Waadtländer Jurahaus ist ein Mehrzweckhaus, das Wohnung, Stall und Scheune unter einem First vereint, der meist in der Talrichtung verläuft. Die gegen die Sonne gerichtete Traufseite ist die Hauptfront, die schmale Seitenfassade in der Wetterrichtung ist mit Schindeln oder Blech überzogen. Häufig sind mehrere Häuser unter einem gemeinsamen First zusammengebaut. Charakteristisch die grossen Torbögen

36 Dieser originelle Gartenhag steht in Orient. Die merkwürdig geformten Steine sollen noch zu Grossvaters Zeiten vom Marchairuz heruntergekartt worden sein

35 Les maisons du Jura vaudois ont plusieurs destinations: elles réunissent l'habitation, l'écurie et la grange sous un même toit, qui est en général parallèle à la vallée. Le côté des gouttières, qui fait face au soleil, constitue la façade principale, tandis que l'étroite façade latérale, exposée aux intempéries, est recouverte de bardeaux ou de tôle. Il arrive que plusieurs maisons soient réunies sous un toit commun. Les grandes portes en arche sont caractéristiques

36 On peut voir à L'Orient cette curieuse haie de jardin. On dit que les pierres aux formes bizarres étaient encore transportées par chariot du Marchairuz il y a à peine deux générations



Der zweistündige Spaziergang von La Golisse (Eisenbahnhaltstelle) nach Le Pont macht mit dem Westufer des Lac de Joux bekannt. Dieser an einen Fjord des hohen Nordens gemahnende See ist fast nie blau, dafür wechselhaft wie der Himmel und fast immer vom Wind gekräuselt. Zuerst geht's dem Strandweg entlang über Le Rocheray und Esserts-de-Rive, beim Punkt Bégroy steigt's in die Höhe und führt auf der Crête de Revers bis Les Charbonnières weiter.

La promenade de deux heures depuis la halte de chemin de fer de La Golisse jusqu'au Pont permet de connaître la rive ouest du lac de Joux. Ressemblant à un fjord de l'extrême Nord, ce lac n'est presque jamais bleu. Il est changeant comme le ciel et ridé par le vent à peu près constamment. On va d'abord le long du chemin de plage, par Le Rocheray et Les Esserts-de-Rive, jusqu'au point Bégroy, d'où l'on monte pour atteindre la Crête de Revers et continuer jusqu'aux Charbonnières. 37

Die verlorene und die wiedergefundene Orbe

Die Orbe mündet in den Lac de Joux, aber sie verlässt ihn nicht – der See hat keinen oberirdischen Abfluss. Doch auch der Fluss, der der grossen Stromquelle bei Vallorbe entspringt (Abb. 42), trägt seit eh und je den Namen Orbe. Ein Zusammenhang wurde also angenommen. In den neunziger Jahren des letzten Jahrhunderts konnte er durch Färbungsversuche nachgewiesen werden. Das Wasser des Lac de Joux versickert in grossen Trichtern am Westufer, rinnt durch Gesteinsklüfte und kommt, vereint mit Wasser von den umliegenden Bergen, bei Vallorbe wieder zum Vorschein.

Ganze Mühlen und Hammerwerke wurden im Mittelalter in diese Sickerlöcher, Entonnoirs genannt, hineingebaut. Gelegentlich konnten sie auch in umgekehrtem Sinne wirken: als Was-

serspeier bei starkem Regen und Schneeschmelze, und den See zum Überlaufen bringen. Die Seeregulierung mittels eines Überlaufstolens durch den Mont d'Orzeires konnte verbunden werden mit der Gewinnung von Elektrizität. Seit 1904 nützt das Elektrizitätswerk Le Dernier bei Vallorbe den 240 m hohen Wassersturz. Die Sickerlöcher wurden nach Möglichkeit durch Mäuerchen (Abb. 37) und Zementinjektionen abgedichtet, die unterirdische Orbe fliesst jedoch munter weiter. Man kann ihr begegnen in den Grotten von Vallorbe (Abb. 40, 41), die seit 1974 zugänglich sind. Taucher, die in die Stromquelle einstiegen, haben ein ausgedehntes Höhlennetz entdeckt mit phantastischen Kalkgebilden, die nun gut beleuchtet und von bequemen Wegen und Stegen aus bestaunt werden können. (Abb. 38, 39, 41)

