

Zeitschrift: Jurablätter : Monatsschrift für Heimat- und Volkskunde
Band: 59 (1997)
Heft: 1

Artikel: Lac Brenet, Vallée de Joux : 56 Jahre Kälte-Ausbeute
Autor: Leibundgut, Jürg
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-862281>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 15.03.2025

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

Lac Brenet, Vallée de Joux: 56 Jahre Kälte-Ausbeute

Von Jürg Leibundgut

Zwischen 1880 und 1936 diente der bis zu 70 Zentimeter zugefrorene Lac Brenet im Vallée de Joux als Eisproduzent. Unter schwierigsten Bedingungen wurde das glasklare, kristallartige Eis anfangs mit Fuhrwerken transportiert. Die «Société des Glacières» wickelte den Handel mit dem Naturelement ab.

Strenge Winter als Plansoll

Der Abfluss des rund zehn Quadratkilometer grossen Lac-de-Joux ergiesst sich in den kleineren, nur gerade einen Quadratkilometer grossen Lac Brenet. Der Lac Brenet VD, ist nicht zu verwechseln mit dem Lac des Brenets (Saut-du-Doubs) im Nachbarkanton Neuenburg.

Meine Anreise zu diesem Jura-Hochplateau wird Ende August zu einem Gang in die Kälte – idealste Voraussetzungen für eine damalige Verdienstquelle! Dank geringer Tiefe gefriert der Lac Brenet meistens, früher bis zu einer Eisdicke von 70 Zentimeter. Heute misst die Eisschicht jeweils nur noch zwischen 10 und 20 Zentimeter. Die Erwärmung des Klimas, sowie die Veränderung der Wasserqualität bewirken diesen drastischen Rückgang. Der See gefriert jeweils zwischen Ende Dezember und Ende Februar.

Die Gründungsgesellschaft, die «Société des Glacières», beschäftigte während der Hochsaison der Eisausbeute im Februar bis zu 200 Arbeiter, darunter viele Walliser. Die Verantwortlichen spekulierten mit der Kälte, indem sie einen jährlichen Eisabbau von 20000 Tonnen einplanten. Der EispoKER erwies sich in der Folge als eine viel zu optimistische Annahme. Die Witterungsverhältnisse drosselten das Geschäft auf 6000 bis 16000 Tonnen. Der Wasserstand der beiden miteinander verbundenen Seen spielte eine wichtige Rolle.



Andenken an den ehemaligen Standort der Glacière du Pont, Lac de Joux. Foto Jürg Leibundgut.

Heute reguliert die CVE (Waadtländische Elektrizitätsgesellschaft) den Pegelstand der beiden Seen zur Stromgewinnung.

Belle glace

Das feste, durchsichtige und kristallartige angebotene Eis erfreute sich grosser Beliebtheit. Abnehmer waren Brasserien, vorab im fernen Paris, wo eigens im Bahnhof Bercy ein Eislager geschaffen wurde. In Genf, Lausanne und Fribourg waren die übrigen Grosskunden.

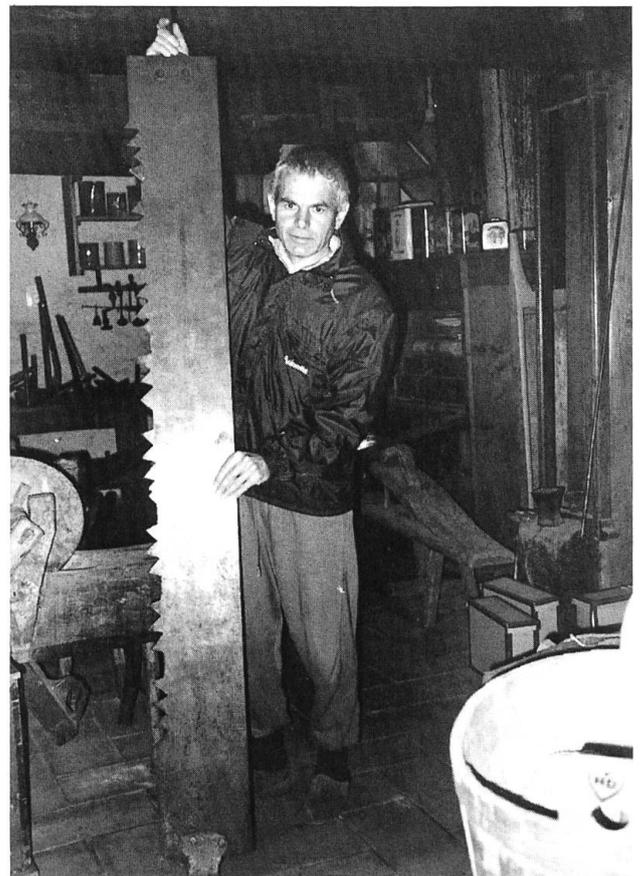
Mit Riesensägen wurden 425 Kilogramm schwere Eisblöcke von je einem halben Kubikmeter Inhalt abgebaut und auf Schlitten vom See bis ins riesige Eislager nahe der heutigen Bahnstation von Le Pont geschleppt. Von da traten die in Holzkisten und durch Strohballen geschützten Eisklötze einen ausserst beschwerlichen, 16 Kilometer langen Transportweg über den Pétra Felixpass zur Bahnstation Croy (heutige SBB-Linie Lausanne–Vallorbe) an.



Eisabbau 1860.

Schmelzwasser weckt Proteste

Das Schmelzeis deformierte die Naturstrassen derart, dass die Bevölkerung gegen die Pferdetransporte protestierte. Man verwünschte diese Fuhren zum Teufel. Tag und Nacht waren rund 75 schwer beladene Fuhrwerke unterwegs. Der Eistransport erfolgte zur wärmeren Jahreszeit. Rund die Hälfte des Eises löste sich unterwegs in Schmelzwasser auf. Sieben lange Jahre, bis 1886, quälte man sich über schlimme Karrwege auf den Jurahöhen bis hinunter nach Croy, wo der Umlad auf die Bahn erfolgte. Unter dem Protesthagel erarbeitete die Gesellschaft Projekte zum Bau der Verbindungsstrecke Le Pont–Vallorbe, welche dann 1886 verwirklicht wurde. Heute erinnert sich wohl niemand mehr daran, dass diese Verbindung dank des Eises entstand. Die Bahnstrecke Cossonay–Vallorbe wurde 1870 eröffnet. 1875 folgte die Verbindung Vallorbe–Pontarlier.



Am Anfang schuftete man mit Riesensägen beim Eisabbau am Lac Brenet VD. Foto Jürg Leibundgut.



Vor dem Bahnbau: Pferdefuhrwerke mit der kalten Fracht.

Konkurs

1887 ging die Société des Glacières in Konkurs. Investitionen für die Planung der Bahn, Fehleinschätzungen der Verkaufsmengen, sowie Schlamperei besiegelten das Schicksal. Die Bahngesellschaft Le Pont-Vallorbe (PV), eine reine «Eisstrecke», erwarb das in Pleite gegangene Unternehmen. 1891 wird die PV-Linie durch die damalige Jura-Siplon-Bahn übernommen, während die Interessen der Eisgewinnung neu durch die Société Anonyme des Glaces de la Vallée de Joux wahrgenommen werden.

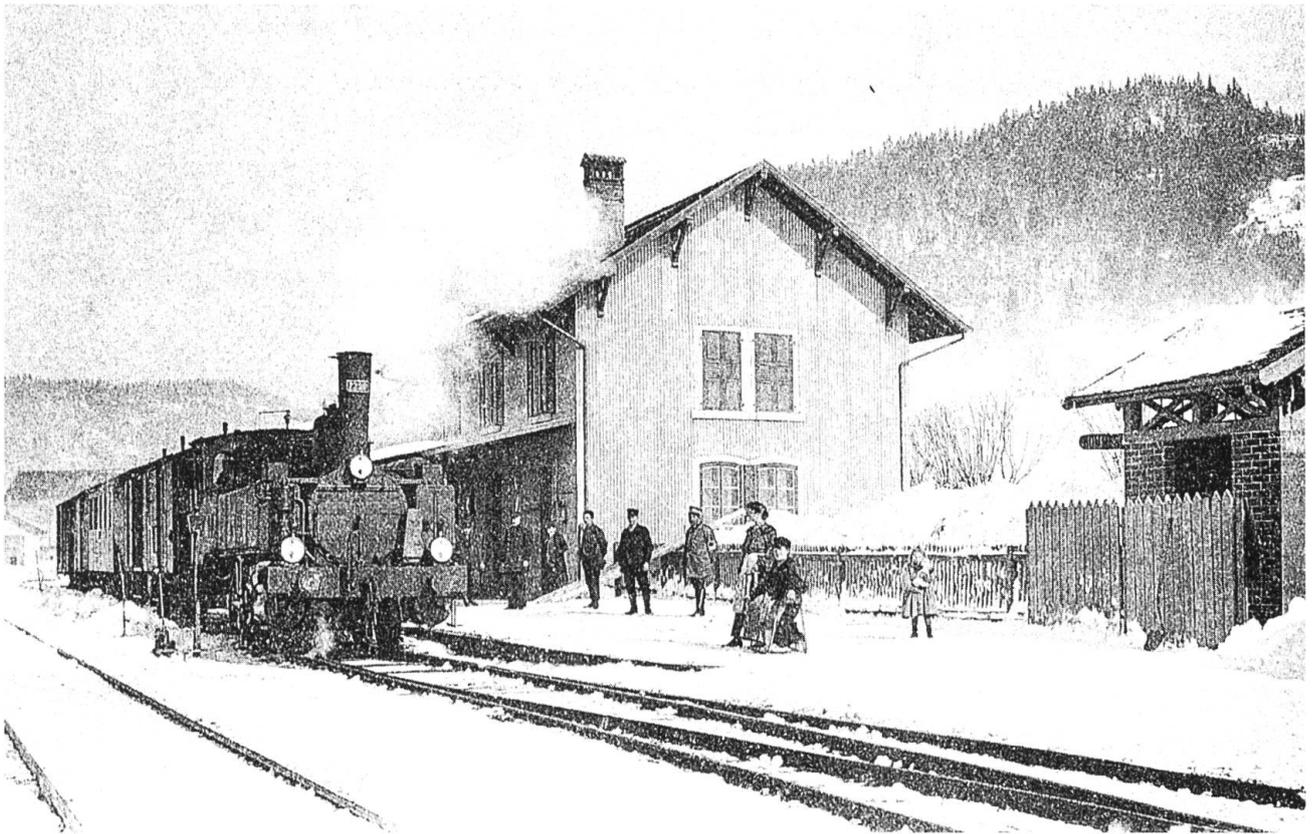
Lac Ter als Retter

1899 zog ein milder Winter ins Land. Die Eisbildung blieb aus. Der nahegelegene kleine Lac Ter auf 1022 Meter über Meer gefror zu. Die gesamten Gerätschaften, sowie die Arbeiter verlegten ihr Wirken mit den monströsen Werkzeugen dorthin.

1912 verursachte die milde Witterung eine noch prekärere Situation: selbst der Retter in der Not – der Lac Ter – blieb eisfrei! Sollten diesmal die Eislager leer bleiben? Kunden abspringen? Nein! Das Unternehmen dislozierte zum Glacier de l'Argentière bei Chamonix in Frankreich, wo die notwendigen Mengen Eis abgebaut werden konnten.

Rekordjahr

Rémy Rochart (47), Inhaber der Edition «Le Pèlerin» in Les Charbonnières, der sich als Lokalhistoriker im Vallée-de-Joux bestens auskennt, weiss zu berichten, dass der Lac Brenet einmal auf eine Dicke von 100 Zentimeter zufror. Das Naturereignis und der Respekt vor dem Eis als Einkommen, wurde damals in einem kubikmetergrossen Eisblock symbolisch vor dem Hôtel de la Truite in Le Pont zur Schau gestellt. 1887 betrug der Eisabbau 6589 Tonnen, 1900 wurden 14440 Tonnen Eis verkauft, davon deren 10890 Tonnen nach Frankreich.



Der Eis(en)-Bahn-Zug mit geladener Kälte um 1890. Bahnhof von Le Pont.

Eislager in Flammen!

Paradox! In der Nacht vom 2./3. April 1927 stand das Eislager in Flammen. Obschon diese Hiobsbotschaft kein Aprilscherz war, blieb davon doch einer haften: «Les Glacières ont brûlées» tönt es seither am ersten Apriltag. Das abgebrannte Lager wurde in geringerem Umfang wieder aufgebaut.

Die Einführung der Kettensägen, sowie die Installierung von Förderbändern erleichterten künftighin die Arbeit. 12 Meter lange und 3 Meter breite Eisklötze wurden verschoben.

Der kleine Lac Brenet wurde dennoch zu einem der grössten Eisabbaugebiete der Schweiz. Früher gab es mehrere Glacières im In- und Ausland (Lac des Taillères NE,

La Chaux-de-Fonds, La Brévine, Grindelwaldgletscher usw.). Mit dem Aufkommen der Kunsteisfabrikation wurden die Glacières konkurrenziert. Erstaunlich viele Kunden bevorzugten noch eine Weile Naturreis, weil dieses reiner, härter und einfach viel schöner sei in seiner unverwechselbaren Durchsichtigkeit.

So haftet diesem abgelegenen Hochtal dank sibirischer Kälte ein Stück Romantik an! Der Märchendichter H.C. Anderssen ist hier anders fündig geworden als die Eisausbeuter. Er hat sich durch die vereiste Pracht im Jura zu seinem Märchen «Die Eisprinzessin» verführen lassen. Der gefrorene Lac Brenet hütet viele solcher Geschichten, allerdings mit existentielltem Bezug zur damals harten Wirklichkeit.