

Geschichte der Schifffahrt

Der Lac de Joux liegt im Kanton Waadt im unteren Teil des Vallée de Joux auf einer Meereshöhe von 1004 m. Dieses Hochtal befindet sich in einer Senke zwischen dem Mont Tendre im Südosten, dem Risoux im Nordwesten und dem Dent de Vaulion im Nordosten sowie der Hügelkette des Col du Mont d'Orzeires. Das Tal ist komplett abgeschlossen, läuft also nicht in einer Ebene aus. Es ist im Erdzeitalter des Trias' durch eine Blattverschiebung im System der Juraketten entstanden.

Der in diesem Hochtal liegende Lac de Joux – der grösste See im Juragebirge – ist 9 km lang, etwas mehr als einen Kilometer breit und 32 m tief. Sein Südostufer ist verhältnismässig flach und teilweise sumpfig, das gegenüberliegende Ufer wird geprägt durch bis zu 80 m hohe Felsen und ist deshalb steil und oft unwegsam. Sein Wasser kommt im Süden aus der Orbe, einem Fluss, der im französischen Juragebirge auf 1100 m Meereshöhe in dem im regionalen Naturpark Haut-Jura entspringt. Ein sehr geringer Teil des Wassers fliesst im Norden des Sees über eine nur 200 m breite Landbrücke in den zwei Meter tiefer gelegenen Lac Brenet (nicht zu verwechseln mit dem Lac des Brenes weiter östlich gelegen). Das meiste Wasser versickert im Kalkuntergrund des Seebodens. Es kommt erst in den Grotten von Vallorbe (Source de l'Orbe) aus einer Felswand wieder ans Tageslicht und fliesst von dort wieder weiter als Orbe. Später vereinigt sich diese mit dem Fluss Talent und mündet als Thielle (Zihl) in den Neuenburgersee. Die wichtigsten Orte am Lac de Joux sind L'Abbaye, Vers-chez-Grosjean, Les Bioux und Le Pont. Erwähnt werden muss noch, dass der Lac de Joux ebenso wie der Lac Brenet Speicherbecken des Kraftwerks Vallorbe sind. Parallel zum Nordufer verläuft die Eisenbahnstrecke der Gesellschaft Pont–Brassus-Bahn.

Wegen seiner Abgelegenheit und der undurchdringlichen Wildnis liess sich erst im 6. Jahrhundert ein Eremit aus dem Benediktinerkloster Saint-Claude hier nieder. Doch blieb auch danach lange Zeit das Tal menschenleer. Erst nach dem 9. Jahrhundert begannen Menschen das Tal – das *valle lacus juriensis* – zu besiedeln. Im Jahre 1126 entstand am Ufer des Lac de Joux ein Prämonstratenser-Kloster. Seit dem 12. Jahrhundert gehörte das Gebiet den Herren von La Sarraz, die es 1344 an Ludwig II. von Savoyen verkauften. Mit der Eroberung der Waadt durch Bern im Jahr 1536 kam das Vallée de Joux schliesslich zur Schweiz.

Am Anfang betrieben die Einwohner Landwirtschaft und Fischfang. Seit dem 16. Jahrhundert exportierten sie auch Holz aus den umfangreichen Wäldern. Es entstanden Schmiede- und Hammerwerke. Man lieferte nicht nur Holz, Holzgefässe und Holzkohle, sondern es entstand ab dem 18. Jahrhundert eine blühende Uhrenindustrie. Heute gibt es neben der Uhrenindustrie vor allem Unternehmen der Mikrotechnik und Feinmechanik. In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts kommt für wenige Jahrzehnte ein neues Exportgut: Weil der See durch seine Lage im komplett abgeschlossenen Hochtal in den meisten Wintern eine sehr dicke Eisdecke bildet, holt man das Eis aus dem See, lagerte die Eisblöcke ein und verkaufte sie im Sommerhalbjahr nach Frankreich sowie Deutschland an Spitäler, Brauereien und Gasthäuser.

DIE ERSTEN DAMPFSCHIFFE

Befahren wird der See mit Ruderbooten und Flößen schon seit dem Einsetzen der Besiedelung des Tals. Ab 1889 verkehrt auch ein Dampfschiff auf dem See. Erbaut 1875 bei Escher Wyss für den Genfersee, befindet es sich 1888 kurz noch auf dem Bielersee, ehe es auf dem Lac de Joux in Fahrt kommt. Dort erhält es den Namen Caprice (I). Es bleibt bis 1911 oder 1912 im Betrieb und verschwindet dann auf etwas mysteriöse Weise. Als Ersatz kommt 1913 bis 1916 ein Schiff vom Luganersee. Für die Società La Vedetta in Lugano erbaut verkehrt es dort als «Monte Bre» von 1909 bis 1912. Am Lac de Joux erhält es den Namen Le Matin. Im Jahr 1917 erwirbt die Schifffahrt auf dem Halwylersee (DSG) das Schiff gibt ihm im Mai 1918 den Namen Seethal (II). Es behält diesen Namen bis 1960. Dann wird es in Hallwyl (III) umgetauft. Schliesslich stellt 1977 ein Antiquar das Boot auf einem Spielplatz in Münsingen auf. Doch dann erwirbt es ein Züricher Garagist, der auf der Schale des Schiffs das Dampfschiff Sirius aufbaut. Der Neubau kommt 1984 in Fahrt. Das Schiff gehört nun einer Eignergemeinschaft von fünf Personen, die es zunächst privat am Zürichsee benutzen. Ab 2007 betreibt Beat Schär von der Schifffahrtsgesellschaft Olagomio das Schiff auf dem Murtensee.

Danach gibt es jahrzehntelang keine öffentliche Personenschifffahrt auf dem See. Erst in den frühen 70er-Jahren entsteht die Idee, den Tourismus auch durch eine Schifffahrt auf dem See zu fördern. Es entstand die Genossenschaft Compagnie de Navigation du Lac du Joux. Sie kauft 1976 das Motorboot Attila. 1948 in der Werft Caprino oder San Martino in Holzbauweise für 40 Personen erbaut, fährt es bis dahin am Rhein im Raum Schaffhausen/Basel. Nach einer umfassenden Renovierung 1976/77 tauft man es 15. Juni 1977 auf den Namen Caprice II und nimmt es in Betrieb. Heimathafen ist Le Pont. Im Winter kommt das Boot an Land in eine Halle, wo es nicht nur wettergeschützt ist, sondern auch eine intensive Pflege erfährt.

Das Schiff verkehrt im Juni und im September jeden Samstag und Sonntag, in der Hochsaison im Juli und August täglich. Der Fahrplan sieht nur einen Kurs vor.

Le Pont ab	15.30 Uhr
Le Rocheray an	16.00 Uhr / ab 16.20 Uhr
Les Bioux an	16.25 Uhr (Halt auf Verlangen)
Le Pont an	17.00 Uhr

Sonderfahrten sind auf Bestellung möglich.

Für die Zukunft plant man den Ersatz der Caprice II durch ein neues innovatives Boot namens Caprice III. Das Boot wird keine CO₂-Emissionen ausstossen und soll mit Solarenergie betrieben werden. Die Planung hat ein Verein „Caprice 3“ übernommen. Ziel ist ein sanfter und umweltfreundlicher Tourismus. Auch das Boot selber erhält nicht nur eine fortschrittliche Technologie, sondern auch eine avantgardistische Architektur.

Autor: Prof. Dr. Dr. Benedikt von Hebenstreit, München/Zürich

Copyright: Schiffs-Agentur Schweiz 2019