

Zeitschrift: Les intérêts du Jura : bulletin de l'Association pour la défense des intérêts du Jura
Band: 2 (1931)
Heft: 6

Artikel: La ligne Bâle-Delémont électrifiée
Autor: G.M.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-823794>

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: 19.10.2024

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

Les Intérêts Économiques du Jura

BULLETIN DE L' A. D. I. E. J.

PARAISANT TOUS LES DEUX MOIS

Présidence de l'A.D.I.E.J.: M. F. REUSSER Moutier — Tél. 7.	Secrétariat de l'A.D.I.E.J.: M. G. MÛCKLI Delémont - Tél. 2.11	Administration du Bulletin: Secrét. de l'A.D.I.E.J. Delémont.
--	---	---

Compte de chèques postaux : IVa 2086, Delémont. — **Abonnement annuel**: fr. 3.—; le numéro: fr. 0.50. — **Annonces**: S'adresser à l'Imprimerie du « Démocrate », Delémont.

SOMMAIRE :

LA LIGNE BALE-DELEMONT ÉLECTRIFIÉE, *par G. M.* — BALE ET LE JURA BERNOIS, *par A. Oettinger.* — L'INDUSTRIE DANS LA VALLÉE DE LA BIRSE, DE DELEMONT A BALE, *par F. R.* — DER BAHNBAU IM UNTERN BIRSTALE (1874-1875), *von G.* — VON DER STEINHAUEREI IM LAUFENTAL, *von J. Gueni.* — DIE KERAMISCHE INDUSTRIE IN LAUFEN. — L'HORAIRE INTERNATIONAL, *par F. R.* — COMMUNICATIONS OFFICIELLES.

Pour marquer l'inauguration de la traction électrique sur la ligne Delémont-Bâle, ce numéro est consacré à la Vallée inférieure de la Birse.

La ligne Bâle-Delémont électrifiée

Le 14 mai 1928, la première locomotive électrique entrait en gare de Delémont, inaugurant ainsi la traction électrique sur la ligne Berne-Bienne-Delémont. Le deuxième programme d'électrification était déjà établi, mais il fallut attendre plus de trois ans avant que le tronçon Bâle-Delémont, porté en tête de liste, pût à son tour être livré à l'exploitation électrique.

Le 31 octobre 1931 enfin, nos autorités et nos populations étaient invitées à assister à l'inauguration de la ligne électrifiée. Train spécial, gares pavoisées, chants, vins d'honneur, coups de canon même, la presse quotidienne a relaté en détail toutes les phases de cette belle manifestation organisée par la Direction du 1^{er} Arrondissement des Chemins de fer fédéraux.

Soit à Bâle, soit à Delémont, des paroles aimables furent prononcées à l'égard du Jura. M. Im Hof en particulier, président du gouvernement du canton de Bâle-Ville, rappela en termes heureux que la ligne Bâle-Genève par Delémont, est la plus courte entre ces deux points de transit et que Bâle se réjouissait de se voir réunie à son hinterland jurassien plus encore que par le passé, grâce à l'électrification de cette importante artère ferroviaire. M. le directeur Savary, chef du 1^{er} Arrondissement des

C. F. F. prononça un discours où la profondeur de la pensée le disputait à l'élégance de la forme ; il montra notre grande régie fédérale constamment à la recherche des perfectionnements techniques, préoccupée de faire bénéficier toutes les régions du pays des améliorations possibles, mais aux prises actuellement avec des difficultés financières telles que la plus grande prudence est devenue de rigueur dans l'appréciation des problèmes qui se posent aux organes dirigeants de nos chemins de fer fédéraux. Il annonça également que l'exécution du deuxième programme d'électrification allait, de ce fait, être ralentie ; le Delémont-Delle électrifié ne sera inauguré qu'en 1935 au lieu de 1932 et le Bienne-La Chaux-de-Fonds en 1934 au lieu de 1933. Pour les Jurassiens présents, ce fut évidemment la partie la moins goûtée de ce beau discours !

Le fait fut relevé par M. le conseiller d'Etat Bösiger, chef de la Direction cantonale des chemins de fer ; tout en remerciant les autorités fédérales du présent qu'elles font au Jura et au canton de Berne, il dit entre autres :

« Nous nous sentons aussi déjà préoccupés du souci de la réalisation future du programme de transformation de 1929. Un ralentissement dans la continuation de l'électrification des Chemins de fer fédéraux porterait doublement préjudice au canton de Berne, car le programme de 1929 a seul promis enfin la réalisation de ce qui, dans la conviction de ses autorités et de toute sa population, aurait en bonne justice dû être accompli déjà pendant la période de transformation de 1923-1928. Nous n'avons cependant nullement perdu confiance en la bonne volonté des organes dirigeants des Chemins de fer fédéraux, car trop de motifs économiques d'une importance capitale, à cette époque de crise intense que nous traversons, militent en faveur de la poursuite énergique de l'œuvre entreprise. La valeur économique de l'électrification ne réside pas seulement dans les avantages que présente le nouveau mode de traction, mais avant tout dans la création de nouvelles possibilités de travail, si nécessaires dans les pénibles circonstances actuelles.

Tout dernièrement, la Direction générale des Chemins de fer fédéraux a déclaré, que la transformation des lignes Delémont-Delle et Bienne-Sonceboz-La Chaux-de-Fonds ne pourrait être terminée, en raison des motifs techniques, pour le 15 mai 1932, soit pour le 15 mai 1933, mais qu'il faudrait compter un an de plus pour chacun des deux tronçons. Nous voudrions au contraire, nous, encourager la Direction générale à redoubler d'efforts pour arriver autant que possible à observer les délais prévus dans le programme, précisément en ce qui concerne ces deux lignes, vu leur haute importance. Si, par la suite, les circonstances se révélaient plus fortes que la volonté de se conformer intégralement au programme fixé, il serait alors indiqué d'accorder au Jura une juste compensation, en avançant d'une façon convenable la transformation de la ligne Sonceboz-Moutier, transformation prévue seulement pour les années 1935-36. J'ai considéré que c'était un devoir pour moi, à l'occasion de l'événement qui nous réunit aujourd'hui, de formuler et défendre les légitimes prétentions du Jura bernois. »

Enfin, M. le maire Girod (Delémont) attira l'attention sur les améliorations indéniables à apporter encore aux installations de cette gare : troisième quai, transformation du bâtiment aux voyageurs.

— L'horaire d'hiver, malgré l'électrification, ne prévoit aucun changement dans la marche des trains, ni aucune prestation nouvelle. A partir du printemps prochain seulement, les temps de parcours seront réduits de 4-5 minutes dans le sens Delémont-Bâle, et de 5-10 minutes à la montée ; ces normes sont des minima, puisque le train spécial ramena ses hôtes de Bâle à Delémont en 54 minutes au lieu des 58 portées à sa marche (actuellement : 43 minutes pour les directs sans arrêt). Bâle et le Jura bernois, à part les ajustements de correspondances, l'accélération de la marche des convois et l'extension de certains services de banlieue jusqu'à Delémont, attendent spécialement, comme don de joyeux avènement, la mise en marche de la troisième paire de directs entre Bienne-Delémont-Bâle, réclamée depuis de nombreuses années et promise... presque, pour le jour où le tronçon Delémont-Bâle serait électrifié.

Nous voulons croire que les avant-projets d'horaires à paraître bientôt, donneront satisfaction au public voyageur et feront bénéficier la nouvelle ligne exploitée à la traction électrique de tous les progrès que l'on peut et que l'on doit en attendre.

G. M.

Bâle et le Jura bernois

Les relations entre Bâle et le Jura bernois n'ont pas été très suivies jusqu'au siècle passé. Bâle, ville protestante, avec un territoire à elle, ne chercha point un contact étroit avec « l'Etat de l'Evêché de Bâle », qui dans la région avoisinante ne comptait que des catholiques. La même remarque peut être faite pour les autres pays touchant en ce temps-là la République de Bâle, soit la France du côté de l'Alsace, l'Autriche (die Vorderösterreichischen Lande), comprenant le Fricktal et les parties catholiques de l'Etat badois actuel. On constate, par contre, une grande affinité entre la ville et la campagne bâloise et le « Markgräflerland », la région badoise située tout près. Bâle, ville commerçante et industrielle, ne fit pas preuve d'un grand intérêt pour le Jura, région alors très pauvre, qui n'entraît pas en ligne de compte comme acheteur.

Un changement se produisit en 1815, car les neuf villages catholiques « devant la Cluse », soit Aesch, Pfeffingen, Arlesheim, Reinach, Ettingen, Therwil, Oberwil, Allschwil et Schönenbuch, furent détachés de l'Evêché de Bâle sécularisé et unis au canton