

Annexes

Objektyp: **Group**

Zeitschrift: **Les intérêts du Jura : bulletin de l'Association pour la défense des intérêts du Jura**

Band (Jahr): **15 (1944)**

Heft 1

PDF erstellt am: **16.08.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Zurich. Sans le Jura, le génie de Berne, fruit de six siècles d'histoire, se serait éteint en 1815. Et la Confédération suisse en eût grandement souffert.

Et le Jura a conscience du rôle qu'il remplit dans le cadre de la République de Berne. La minorité jurassienne oblige nos hommes politiques, sur le terrain cantonal, — un canton de 700.000 habitants — à envisager les problèmes politiques et culturels sous un angle double. Elle leur offre un champ d'expériences fécond, qui les prépare, qui doit les préparer à l'action sur le plan fédéral. Berne commence à nous comprendre. Nous voudrions que nos Confédérés romands nous comprennent aussi. Si ce pays, de 115.000 habitants, de l'importance de Neuchâtel, du Valais ou de Fribourg, n'est pas devenu un État, il n'en demeure pas moins qu'il est profondément latin ; il l'est tellement que depuis dix siècles, d'une façon immuable, Crémines, Mervelier, Liesberg, Soyhières, Movelier, Pleigne, ont marqué la séparation des langues, signe de santé et de vitalité des populations jurassiennes. Depuis quatre siècle, les bourgeois de Liesberg ont baptisé un hameau « Hasenburg » et depuis quatre siècles, ceux d'en face, bourgeois de Soyhières, s'obstinent à l'appeler Bois du Treuil. Conscient du rôle qu'il remplit dans la communauté bernoise, et, par delà, dans la communauté helvétique, le Jura, terre romande, voire gauloise, revendique sa place politique dans l'État de Berne, et sa place culturelle dans le pays romand. Mais il refuse de s'asseoir entre deux chaises !

Dr V. MOINE, cons. national.

ANNEXES

Moutier-Delémont, le 6 janvier 1944.

REQUÊTE

*pour l'amélioration de l'horaire des chemins de fer
dans le Jura bernois pour la période du 8 mai 1944 au 6 mai 1945.*

*A la Direction des chemins de fer du canton de Berne,
Berne.*

(par les bons soins de la préfecture de Moutier)

Monsieur le Directeur,

Après avoir pris connaissance du projet d'horaire du 17 décembre 1943 pour la période du 8 mai 1944 au 6 mai 1945, nous avons l'honneur de vous dire tout d'abord que la population du Jura nord éprouve une grande satisfaction de revoir à l'horaire, la paire de trains légers Bâle-Lausanne et Lausanne-Bâle, 210 et 215, qui comblent une fâcheuse lacune dans l'horaire actuel.

Nous vous présentons quelques propositions d'amélioration que nous réduisons à un minimum, en évitant, dans la mesure du possible, les demandes de nouvelles prestations, à cause des circonstances spéciales imposées aux transports publics par les restrictions dues aux difficultés de l'heure.

Cadre 31 : Bienne-Lengnau-Delémont-Bâle

1. *Etablissement à Delémont de la correspondance entre l'omnibus 1911 de Moutier (arr. 7.59) et le direct 204 pour Bienne (dép. 7.36).*

ou bien

Avancement de l'omnibus 1910 entre Delémont et Moutier où il devrait arriver avant le direct 204, pour permettre aux habitants de Courrendlin, Choindez (Usines de Roll) et du Val Terbi d'utiliser le premier train direct du matin pour Bienne, Berne et la Suisse romande.

2. *Mise en marche le dimanche en hiver des trains du soir Bâle-Delémont, 1740, Delémont-Bienne, 1948, et Bienne-Delémont, 1949, pour sortir le Jura de son isolement. Avant la guerre nous avions des trains quotidiens qui nous permettaient de rentrer le soir.*
3. *Meilleure marche du train Bienne-Delémont 1939, en supprimant les longs arrêts à Pieterlen et Moutier. Ce train est un des plus fréquentés par les hommes d'affaires qui perdent inutilement en route un temps précieux.*
4. *Mise en marche le dimanche en hiver du train Delémont-Laufon 1943, qui constitue une excellente possibilité de rentrer de Bienne et Moutier dans la vallée de Laufon.*
5. *Continuation du train 1954 de Laufon à Delémont, avec correspondance sur le train 1768 pour Sonceboz, comme cela existait il y a deux ans encore.*
6. *Amélioration générale des correspondances en gare de Bâle SBB.*

Voici quelques exemples frappants de l'insuffisance des correspondances :

Arrivée du Jura à Bâle	Départ de Bâle pour le Gotthard	Départ de Bâle pour Olten-Berne
N° 1905 à 7.30	N° 56 à 7.03	N° 308 à 7.25
N° 1711 à 11.46		N° 312 à 11.43
N° 217 à 19.00	N° 470 à 18.53	
Arrivée à Bâle de Olten-Berne	Départ de Bâle pour le Jura	
N° 303 à 8.40	N° 208 à 8.38	

Veillez trouver en annexe (annexe n° 1) une demande de l'Association des industriels de Laufon et environs.

Cadre 37 : Delémont - Delle

Pas d'observations.

Cadre 38 : Bienne - La Chaux-de-Fonds

Pas d'observations.

Cadre 39 : Sonceboz-Delémont

7. *Accélération de la marche du train 5742 avec départ de Moutier après l'arrivée du train 1902 de Delémont à 6.47 et arrivée à Sonceboz assez tôt pour ne pas rompre la correspondance avec le train 452 E pour Bienne.*

La situation dans la vallée de Tavannes doit absolument être améliorée. Il n'est plus possible de négliger davantage et plus longtemps les besoins réels de cette région industrielle très importante. Le service des marchandises pourrait être éventuellement assuré en partie par les trains 5748 et même 1748, conformément à notre proposition du 19.10.43 (annexe n° 2).

8. *Retardement de 10' environ du train 1750 Delémont-Sonceboz et avancement d'autant du 1759 Sonceboz-Delémont (voir annexe 2).*

9. *Prolongation du train 1771 jusqu'à Court* ou tout au moins jusqu'à Malleray, le bas de la vallée de Tavannes se plaignant de manquer de trains le soir vers 19 h.
10. Le vœu est émis qu'en gare de Sonceboz les trains partent toujours dans chacune des directions de la même voie.

Il est un fait que le public est souvent désorienté parce que les trains ne sont pas sur la voie où l'on devrait s'attendre à les trouver. La construction d'un passage sous-voie devrait d'ailleurs être mise à l'étude.

Cadre 40 : Biel-Bern-Oberland bernois

11. *Mise en marche d'un train accéléré Bienne-Berne*, le matin, arrivée à Berne peu avant 8 h. avec correspondance de Delémont. Ce train rendrait d'appréciables services aux nombreux Jurassiens qui ont à faire à Berne.
12. *Etablissement de la correspondance à Bienne entre le 141 E* (arr. de Thoune-Berne à 21.15) *et le 225* (dép. pour Delémont à 21.02),
ou tout au moins

Etablissement de la correspondance à Berne entre le 541 (arr. de Thoune à 20.08) *et le 1855* (dép. pour Bienne-Delémont à 19.52).

La région alpine la plus rapprochée du Jura bernois est l'Oberland bernois. Il est incompréhensible qu'on lui en rende l'accès si difficile avec des communications ferroviaires insuffisantes. Nous vous demandons de vouer à ce problème, aussi important du point de vue gouvernemental que jurassien, toute l'attention qu'il mérite.

Cadre 54 : Solothurn-Moutier

15. *Maintien du statu quo pour les trains 815 et 51*. La solution actuelle donne toute satisfaction et il serait regrettable de rompre à Moutier les jours ouvrables, la correspondance du 150 de Delémont et celle du 1769 de Sonceboz.

Cadre 30 : Lausanne-Neuchâtel-Bienne

14. *Amélioration générale des correspondances en gare de Bienne pour le vallon de St-Imier et pour Berne*, en particulier établissement des correspondances suivantes :

Arrivée de Neuveville	Départ pour St-Imier	Départ pour Berne
N° 1505 à 8.42	N° 431E à 8.37	N° 1806 à 8.34
N° 1521 à 13.33	N° 1819 à 13.29	N° 438 à 13.28
	Départ pour Delémont	
N° 1531 à 17.12 [*]	N° 1937 à 17.06	

Cadres 33, 35, 35a, 36

Horaires d'une insuffisance lamentable.

Nous osons espérer que nos revendications trouverons auprès de vous un accueil bienveillant et un appui efficace.

En vous remerciant de la bienveillante attention que vous leur accorderez, nous vous présentons, Monsieur le Directeur, l'assurance de notre considération la plus distinguée.

Au nom de l'Association pour la défense des intérêts du Jura :

Le président,
F. REUSSER.

Le secrétaire,
R. STEINER.

ANNEXE n° 1.INDUSTRIE-VERBAND
Laufen u. Umgebung

Laufen, 29 Oktober 1945.

Herrn Fr. Reusser, Jugendanwalt, Präsident der A.D.I.J.,
Moutier.

Betr. Eisenbahnfahrplan.

Sehr geehrter Herr Präsident!

Wir gestatten uns, Ihnen beigeschlossen eine Aufstellung der Zuganschlüsse in Basel zu übermachen, die wenn möglich eine Aenderung erfahren sollten.

Einzelheiten wollen Sie bitte der Aufstellung selbst entnehmen.

Eine Verbesserung der kaum mehr tragbaren Anschlussverhältnisse in Basel würde bestimmt im Interesse aller Firmen des Birstals und einer weiteren Umgebung liegen.

Für Ihre Bemühungen in dieser Angelegenheit danken wir Ihnen zum voraus verbindlich und wir begrüssen Sie

mit vorzüglicher Hochachtung

*Industrie-Verband von Laufen und Umgebung :*Der Präsident,
sig. GERSTER.Der Sekretär,
sig. SCHWAGER**Betrifft : Fahrplan-Aenderungen.**

	Ankunft der Züge aus dem Jura in Basel	Abfahrt der Züge von Basel in Richtung Olten-Luzern	Abfahrt der Züge von Basel in Richtung Olten-Bern	
1.	7.30	7.02	7.25	(also 5 Minuten vor Ankunft des Jurazuges)
2.	11.46	12.02	11.43	(also 3 Minuten vor Ankunft des Jurazuges)
3.	13.41	13.28	13.28	(also 13 Minut. vor Ankunft)

Bei diesen 3 Zügen würden kleine Fahrplanänderungen den Anschluss ermöglichen.

Abfahrt in Basel Richtung Jura	Ankunft in Basel aus Richtung Luzern	Bern (dieser Zug hat Sonntag keinen Anschluss an Zug 19.23).
18.30*	18.52	19.16
19.24 + oder schon 16.56.		

* Dieser Zug hat an mehreren Stationen des Birstales Anschluss an die Postautokurse der Seitentäler, und ist daher für die Heimreise besonders wichtig.

+ fährt nur Werktags.

ANNEXE N° 2

Le 19 novembre 1945.

A la Direction du 1^{er} arrondissement des CFF,Lausanne.

Monsieur le Directeur,

Je me permets de vous soumettre inclus deux lettres que je viens de recevoir de Malleray et qui ont trait à l'établissement du prochain

horaire. Il est certainement difficile de donner satisfaction aux deux demandes telles qu'elles sont formulées, mais je crois qu'il serait indiqué d'examiner à fond les problèmes soulevés.

Pour le matin, je propose d'étudier la solution suivante qui améliorerait grandement la situation actuelle :

	5742	1744	1746	5744	1748
	March.	Omnib.	Omnib.	March, voyag.	Omnib.
Porrentruy, <i>dép.</i>	. . .	. . .	. . .	. 7.32	
Delémont, <i>arr.</i>	. . .	. . .	. . .	. 8.15	
<hr/>					
Bâle, <i>dép.</i>	. . .	. . .	. . .	. 7.20	
Delémont, <i>arr.</i>	. . .	. . .	. . .	. 8.15	
<hr/>					
Delémont, <i>dép.</i>	. 6.15			8.20	
Moutier . . .	. 6.40	6.56	8.00	8.40	
				8.45	
Court		7.06	8.09	8.54	
				9.04	
Malleray . . .		7.15	8.19	9.15*	9.16
Reconvilier. . .		7.23	8.36		9.24
Tavannes . . .		7.37	8.40		9.28
		7.38	8.41		9.31
Sonceboz . . .		7.46	8.50		9.39
		7.51	9.11		9.47
Bienne, <i>arr.</i> . . .		8.09	9.33		10.05

* continue comme train de marchandises sans voyageurs.

5741

	March. V.
Sonceboz, <i>dép.</i>	. 8.10
Tavannes . . .	. 8.20
	8.25
Reconvilier . . .	. 8.30
	8.35
Malleray . . . .	. 8.46

Cette solution n'entraînerait pour ainsi dire pas de prestations nouvelles. Il n'y aurait en plus de ce qui existe actuellement, qu'une course Tavannes-Malleray et retour. A Delémont on pourrait éventuellement renoncer à la correspondance du 1914 de Bâle. Le train 1707 de Porrentruy devrait être quelque peu avancé.

Pour le milieu du jour, je crois qu'il serait possible d'apporter au service des abonnés, qui travaillent à Malleray, une sensible amélioration en retardant de 10 minutes environ le train 1750 et en avançant d'autant le 1759.

Je sais que l'enquête publique sera ouverte dans quelques semaines au sujet du projet d'horaire. J'ai tenu néanmoins à vous soumettre dès maintenant les questions soulevées par Malleray, dans l'espoir qu'il vous sera peut-être possible d'en tenir compte sans qu'il soit nécessaire d'avoir recours à la procédure habituelle.

Veillez agréer, Monsieur le Directeur, avec mes remerciements les meilleurs, l'expression de mes sentiments distingués.

Le Président de l'A. D. I. J.