

Objekttyp: **TableOfContent**

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

Band (Jahr): **18 (1947)**

Heft 7

PDF erstellt am: **12.07.2024**

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.

PS4

LES INTÉRÊTS DU JURA

Bulletin de l'Association pour la défense des intérêts du Jura
CHAMBRE D'ÉCONOMIE ET D'UTILITÉ PUBLIQUE DU JURA BERNOIS

XVIII^e ANNÉE

N^o 7

JUILLET 1947

SOMMAIRE :

Les constructions des C.F.F. de 1935 à 1945 et le Jura bernois (René Steiner).

Les pierres curieuses de Chercenay (Dr F.-Ed. Koby).

La pendule neuchâteloise de la bourgeoisie de Porrentruy (G. Février).

Les constructions des C. F. F. de 1935 à 1945 et le Jura bernois

En circulant sur le réseau ferroviaire suisse on peut avoir parfois l'impression que les lignes du Jura bernois n'appartiennent pas à la même entreprise que d'autres lignes du réseau national, soit que l'on n'y trouve pas les mêmes perfectionnements techniques, soit que certaines gares et stations ont chez nous un air de vétusté qui frappe chaque fois que l'on est amené à faire des comparaisons.

Ainsi les doubles-voies appartiennent aux perfectionnements techniques les plus urgents, parce que seules, elles permettent un développement rationnel et un écoulement rapide du trafic. D'autre part nous avons beaucoup de stations et de gares dont l'insuffisance et le mauvais état deviennent gênants : Porrentruy, Delémont, Tavannes, Bärschwil, la halte de Grandgourt, La Heutte, Reuchenette, Sonvilier, etc.

On serait porté à tirer de ces comparaisons fugitives des déductions entachées de mauvaise humeur, ce qui serait bien conforme au caractère des Jurassiens, enclins à prétendre qu'ils sont trop loin du cœur et des yeux de leurs autorités, cantonales et fédérales pour que celles-ci accordent aux affaires jurassiennes toute la sollicitude qu'elles ont pour les problèmes qu'elles voient journellement et dont elles subissent elles-mêmes les imperfections.

Mais une impression, même si elle devient générale, ne vaut rien tant qu'un examen approfondi des faits ne vient pas la confirmer. A cet effet nous avons consulté les comptes des chemins de fer fédéraux des années 1935 à 1945 et nous en avons extrait des données comparatives qui nous permettront de nous faire une opinion plus objective.

Selon le rapport de gestion de 1944, les C.F.F. avaient 2916 kilomètres de lignes, dont 936 km. au I^{er} arrondissement, 974 km. au II^e et 1006 km. au III^e. Le réseau jurassien qui nous intéresse, sera assimilé pour les besoins de la cause à la V^e section. Il comprend les lignes :

Delémont-Bâle (sans la gare de Bâle),