

Centenaire dans le Jura

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Preface**

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

Band (Jahr): **48 (1977)**

Heft 6: **Quelques pages d'histoire jurassienne**

PDF erstellt am: **17.07.2024**

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.

P134

LES INTÉRÊTS DU JURA

BULLETIN DE L'ASSOCIATION
POUR LA DÉFENSE DES INTÉRÊTS DU JURA
Chambre d'économie et d'utilité publique

XLVIII^e ANNÉE
Paraît une fois par mois
N° 6 Juin 1977

SOMMAIRE

Centenaire dans le Jura (113) ; La vieille église de Courrendlin, par Jean Christe (116) ; Métier disparu : X.-F. Chavanne, graveur et sportif, par C. Février (125).

Centenaire dans le Jura

C'est relativement tard que le Jura bernois a obtenu son réseau ferré. De grands espoirs avaient été mis dans le projet d'une ligne Paris - Berne par Gray, Besançon, La Chaux-de-Fonds et Bienne, mais c'est l'itinéraire par Les Verrières - Neuchâtel qui l'a emporté.

En 1863, le Grand Conseil bernois fait étudier la construction à longue échéance d'un « réseau complet » du Jura, comprenant les lignes Bienne - Sonceboz - Les Convers, Sonceboz - Delémont - Bâle et Delémont - Delle. En 1867, l'Etat accorde une subvention pour un « réseau restreint » limité aux lignes Porrentruy - Delle, Bienne - Sonceboz - Les Convers et Sonceboz - Tavannes. La réalisation du « réseau complet » devait être remise à plus tard, mais l'annexion de l'Alsace-Lorraine à l'Empire allemand en 1871 précipite les événements. En effet, le réseau français de l'Est, ayant perdu ses

voies d'accès à Bâle, cherche à atteindre la Suisse par le Jura. Ainsi, le « réseau complet » est entrepris sans délai et achevé en 1877, il y a donc cent ans, avec l'ouverture des tronçons Glovelier - Porrentruy et Court - Moutier.

Cet ensemble est complété en 1888 par la liaison directe Le Creux - La Chaux-de-Fonds évitant Les Convers, puis en 1915 par la ligne Moutier - Longeau, appartenant au BLS, avec un tunnel de 8,6 km. sous la Montagne de Granges.

Différents chemins de fer privés sont ouverts à l'exploitation entre 1884 et 1910 ; ils fusionnent en 1944 pour constituer les Chemins de fer du Jura (CJ), à l'exception de la ligne Soleure - Moutier (SMB) qui est en communauté d'exploitation avec le Chemin de fer Emmental - Berthoud - Thoun (EBT).

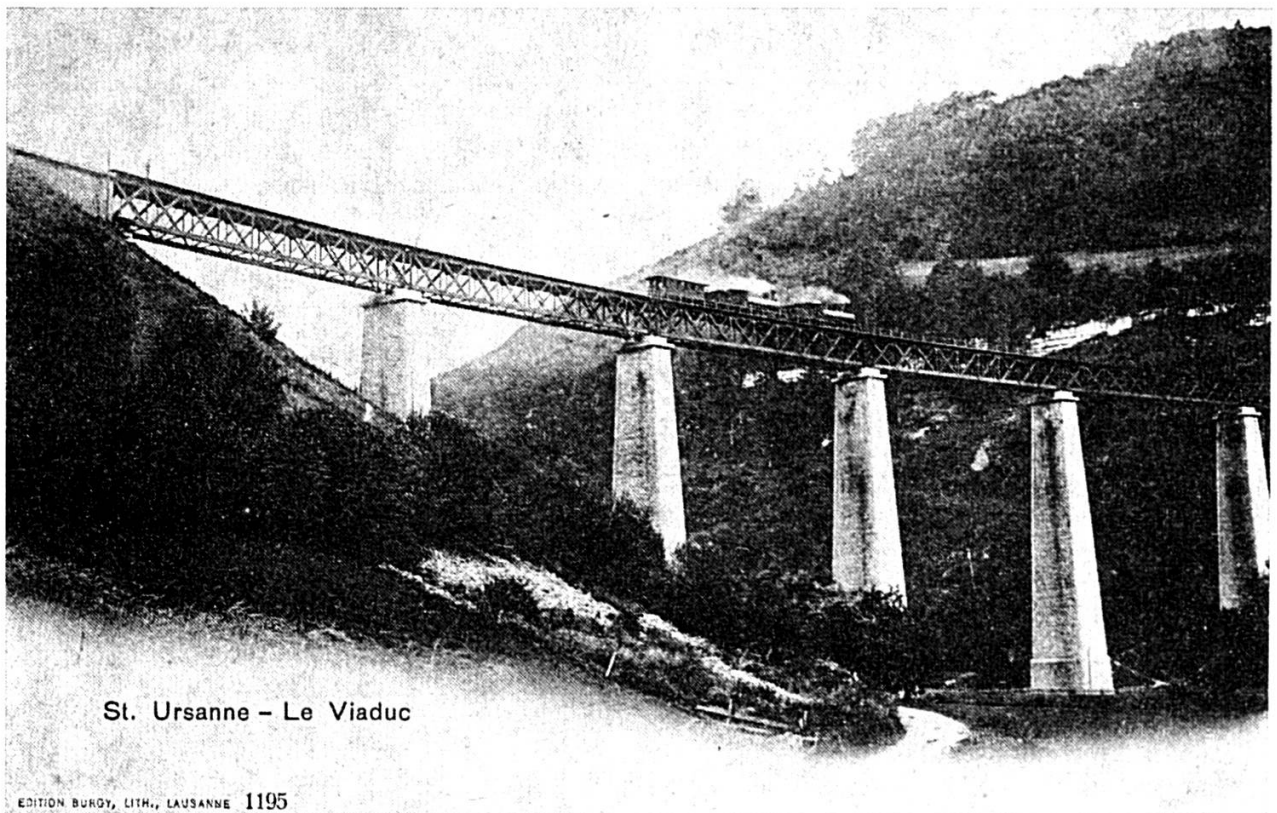
Centenaires, les lignes CFF du Jura ont constamment bénéficié des progrès

acquis dans les différents domaines de la technique ferroviaire : voie mieux armée, installations de sécurité, matériel roulant. Une étape marquante a été l'électrification réalisée entre 1928 et 1937. Dès 1938, la « Flèche du Jura » offre des relations rapides Berne - Bienne - Le Locle, préfigurant timidement le service actuel assuré par des trains-navette modernes sur l'ensemble des lignes jurassiennes.

Un train à vapeur historique, accessible au public, a été mis en marche pour associer la population de manière concrète à cet anniversaire :

- 11 juin 1977, Delémont - Glovelier ;
- 12 juin 1977, Porrentruy - Courgenay (matin), Porrentruy - Boncourt (après-midi).

La locomotive utilisée, Eb 3/5 5819, date de 1912.



St. Ursanne - Le Viaduc

Le viaduc de Saint-Ursanne dans son état d'origine.

**PATRONS,
CHEFS D'ENTREPRISES,**

nous avons le **PERSONNEL**
que vous recherchez

Tél. 22 74 22



Centrale du travail

INTERIM SERVICE ARBER SA

Delémont - Rue de la Maltière 17

1794

Entreprise générale
Bâtiment
Génie civil
Peinture
Bureau d'architecture
Gérance immobilière



**parietti
et gindrat sa**

PORRENTROY
BONCOURT
DELÉMONT

1804

” C'est
dans de petits
détails déjà que
vous constaterez
que nous sommes
une grande
banque. ”
(Mettez-nous à l'épreuve.)



SOCIÉTÉ DE BANQUE SUISSE

Schweizerischer Bankverein

Bienn̄e Place Centrale
Tél. 032 22 59 59
160, route de Boujean
Tél. 032 41 74 22

Brügg Carrefour Brüggmoos
Tél. 032 53 32 24

Delémont 43, avenue de la Gare
Tél. 066 22 29 81

Granges Place de la Poste
(Soleure) Tél. 065 8 71 71

Nidau 18, route Principale
Tél. 032 51 55 21

Porrentruy 11, rue du Jura
Tél. 066 66 55 31

1808

Boncourt près Delle



Passage d'un train du Jura-Simplon à Boncourt, vers 1900.

COURRENDLIN. - La Gare



Locomotive B 3/4 du JS en gare de Courrendlin, vers 1900.