

Zeitschrift: Les intérêts du Jura : bulletin de l'Association pour la défense des intérêts du Jura
Herausgeber: Association pour la défense des intérêts du Jura
Band: 2 (1931)
Heft: 1

Rubrik: [Impressum]

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: 06.05.2025

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. MÖCKLI 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 :

LE TRAFIC DE TRANSIT ET LE CANTON DE BERNE *par Prof. Dr F. VOLMAR, directeur de la Compagnie du B. L. S.* — LA TRANSFORMATION DU VIADUC DE LA COMBE-MARAN. — COMMUNICATIONS OFFICIELLES (*rapports et comptes annuels, état des membres et des organes ; activité.*)

LE TRAFIC DE TRANSIT et le canton de Berne

II. Après 1850

La politique ferroviaire bernoise

Les pouvoirs cantonaux avaient donc renoncé (voir N° 2, novembre 1930) à la construction d'une ligne ferrée pour l'équipement de la grande voie de transit Nord-Sud à travers le territoire bernois. Si l'on veut bien se souvenir qu'aucune ligne transalpine, à cette époque, n'était ouverte à l'exploitation, on saisira facilement les raisons de cette abstention.

Au cours de la session du Grand Conseil de février 1850, où furent accordés les crédits demandés par le gouvernement pour l'amélioration des routes de grand transit, on entendit entr'autres un député élever des doutes au sujet de la rentabilité d'une pareille entreprise, les routes devant, dans un avenir rapproché, être supplantées par les lignes de chemins de fer ; d'autres députés et le chef lui-même du Département des travaux publics, s'opposèrent à l'établissement d'une grand'route Berne-Laupen-Fribourg, qui deviendrait inutile plus tard, lors de la construction de la ligne de chemin de fer.