

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: 6

Artikel: L'industrie dans la vallée de la Birse, de Delémont à Bâle
Autor: F.R.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-823796>

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: 15.03.2025

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

L'industrie dans la vallée de la Birse, de Delémont à Bâle

En comparant la vie économique d'aujourd'hui avec celle d'autrefois, celle qui existait avant la construction des chemins de fer, on peut se rendre compte de la véritable révolution qui s'est accomplie dans l'espace de quelques lustres dans notre manière de vivre, d'agir et de penser. Avant 1875, année de la mise en exploitation de la ligne Delémont-Bâle, toutes les localités du Laufonnais et du Birseck avaient un caractère nettement rural. On cultivait paisiblement son champ et son coin de vigne, on soignait le bétail, on distillait le « Kirsch ». L'on s'intéressait cependant, tant qu'on pouvait, au trafic routier dont le rapport n'était pas à dédaigner. De tout temps, en effet, le transit des voyageurs et des marchandises, de Bâle à Bienne par le Jura bernois, avait été important. Le nombre des voyageurs ascenda jusqu'à 18.000 par année et le transport des marchandises rapporta jusqu'à fr. 100.000 aux populations des vallées jurassiennes. La construction de la ligne du Central suisse en 1854-57 supprima d'un seul coup ces traditionnelles sources de revenu. Ce détournement du trafic de sa voie naturelle constitua un des nombreux arguments qui furent avancés pour justifier l'établissement du réseau ferroviaire jurassien.

Les forces naturelles de la Birse avaient été mises à profit pour faire tourner la roue de quelques moulins et de scieries. Ci et là, on trouvait une petite tuilerie à la main, parfois un four à chaux ou une meule à charbon de bois. Une partie de l'exploitation des forêts servait à alimenter les hauts fourneaux de la vallée de Delémont et des verreries. Il semble qu'une de celles-ci ait existé à Laufon.

Dans le Laufonnais, on voit également des vestiges de minières de fer et de fourneaux très anciens pour la fonte du minerai. Cependant, la seule mine un peu importante, le Silberloch, entre Laufon et Röschenz, n'a jamais pu être que d'un faible rapport.

L'industrie moderne a fait son apparition dans le val de Laufon déjà avant l'établissement de la voie ferrée. C'est ainsi que *Grellingue* eut sa fabrique de papier dès 1859 (aujourd'hui Ziegler & Cie) et sa filature de soie (Société industrielle de la chappe à Bâle) dès 1865. Ces deux entreprises sont encore en pleine prospérité et occupent, la première 100 ouvriers et ouvrières environ, la seconde 200. La Société de la chappe possède en outre une deuxième usine à *Aesch*, procurant du travail à une centaine d'ouvriers. Cette industrie tire parti des cocons servant à la reproduction et ne pouvant être dévidés.

Comme un canal d'irrigation fertilise un terrain trop aride, l'artère ferroviaire activa le développement industriel de la basse vallée de la Birse. La proximité immédiate de la ville de Bâle, qui grandissait à une cadence rapide et qui devenait bientôt un centre de trafic de première importance, ne fut certes pas étrangère à ce mouvement ascensionnel.

Les *carrières de Laufon* et des environs (Röschenz, Brislach, etc.) fournirent bientôt une pierre de taille réputée pour sa belle teinte jaunâtre, son grain régulier, son homogénéité, sa résistance au gel. Des wagons et des wagons de blocs taillés avec art par d'adroits ouvriers allèrent s'ériger en belles façades dans la ville toute proche et dans la Suisse entière. Cette industrie fournit, à un moment donné, leur gagne-pain à plusieurs centaines de carriers, de tailleurs de pierre et de manœuvres. Malheureusement, la fabrication de la pierre artificielle donna un coup presque mortel à cette intéressante activité. La Maison Cueni & Cie extrait encore de la pierre de Laufon avec un personnel comptant une centaine d'ouvriers; une autre entreprise, les « Jurassische Steinbrüche » en occupent une trentaine. Ce qui démontre bien l'excellente qualité et la réputation de la pierre de taille de Laufon, c'est que la façade de la nouvelle gare de Genève est construite avec ces matériaux et qu'une commande importante a été faite par les architectes du nouveau palais de la Société des nations.

D'autres industries du bâtiment se sont implantées dans le val de Laufon. Des fabriques de *ciment Portland* ont vu le jour à Bellerive (Soyhières), à Liesberg, à Laufon, à Dittingen, à Münchenstein, soit sept fabriques qui, toutes, eurent leur ère de prospérité. La concurrence, l'organisation des fabricants en sociétés puissantes, la concentration de la production qui s'ensuivit, les méthodes de fabrication toujours plus modernes amenèrent la suppression de la plupart d'entr'elles. Aujourd'hui, le ciment n'est plus produit qu'à Bellerive et à Münchenstein par la « Portland-Cementfabrik A. G. » (190 ouvriers).

La *chaux hydraulique* est fabriquée à Liesberg (Cement- und Kalkwerk Liesberg A. G.) et à Bärschwil (Hydraulische Kalk- und Gipsfabrik, Terrazzo und Jurasit Werke A. G.). Une troisième fabrique a existé à Soyhières, mais elle a suspendu son activité peu avant la guerre.

Le *gypse* est produit à Bärschwil par l'entreprise qui vient d'être mentionnée, avec la pierre à plâtre exploitée dans les environs.

Les *tuiles* et les *briques* sont fournies par la grande et belle tuilerie de Laufon, une des plus importantes de la Suisse. Grâce à l'excellence de ses produits, sa clientèle s'est développée d'une

manière réjouissante et 250-300 ouvriers y trouvent un gain-pain assuré.

Pendant quelque temps, une tuilerie à grand rendement fut aussi exploitée à Liesberg ; mais elle ne fit pas ses affaires. Pour comble de malheur, un incendie détruisit le bâtiment principal, en 1923.

Mais l'esprit d'initiative et d'entreprise des industriels de Laufon ne s'est pas arrêté à la fabrication des tuiles et des briques ; il y a quelques années, ils ont fondé une nouvelle industrie, celle des *articles en céramique* destinés aux installations sanitaires : éviers, lavabos, etc. Une centaine d'ouvriers y sont occupés. Dans ce domaine notre pays n'est maintenant plus tributaire de l'étranger, sauf pour les matières premières.

L'industrie de l'*alimentation* est représentée par les grands moulins de Laufon dont les installations modernes sont une merveille de mécanique. Les *pâtes alimentaires* de cette maison sont justement appréciées.

Nous avons vu plus haut que le *papier* était fabriqué à Grellingue. Il l'est encore à Laufon et à Zwingen dans les belles usines modernes occupant chacune une centaine d'ouvriers. Autrefois, il y avait aussi une fabrique de pâte de papier à Bellerive, mais elle fut transformée vers la fin du siècle dernier en fabrique de ciment Portland.

Le travail de la *soie* se fait ainsi qu'il a été dit à Grellingue et à Aesch. Jusqu'à ce printemps, on tissait aussi la soie à Laufon et dans les environs, pour le compte de la maison Schwarzenbach & Cie, à Thalwil. Mais la crise intense qui sévit dans cette industrie a malheureusement amené sa ruine dans notre région. Une fabrique de rubans de soie est encore en activité à Breitenbach.

La *métallurgie* est représentée par la fonderie de *laiton* (Metallwerke A. G.) de Dornach (400-500 ouvriers) et par celle de *ferro-chrome* de Liesberg (40 ouvriers).

Nous pouvons mentionner encore :

L'industrie de l'*aluminium* à Laufon qui transforme ce métal brut en articles manufacturés ;

celle de l'*électricité* qui compte deux centrales génératrices de courant, l'une hydraulique à Zwingen (Forces motrices bernoises), l'autre thermique à Münchenstein (Elektra Birseck). En outre cette industrie a donné naissance à deux importantes usines à Münchenstein (Brown-Boveri & Cie, A. G.) et à Breitenbach (Schweizerische Isola-Werke). La première produit des machines et des équipements électriques, la seconde des fils et conducteurs isolants ;

celle du *liège* qui existe à Laufon depuis une quarantaine d'années. La maison Scheidegger fabrique des bouchons d'excellente qualité et d'autres articles de la branche ;

celle des *produits chimiques* qui a trouvé asile à Münchens-stein et qui livre entr'autres du silicate de soude (Wasserglas); celle des *pipes* à Petit-Lucelle.

Ainsi, on le voit, la basse vallée de la Birse est une ruche en pleine activité; l'industrie y a acquis un développement réjouissant qui est dû en tout premier lieu à la création du chemin de fer. Nous souhaitons que la crise économique intense qui pèse si lourdement sur notre économie nationale et qui fait sentir ses effets aussi dans cette intéressante région prenne fin prochainement et que l'électrification de la ligne Delémont-Bâle marque pour elle le début d'une nouvelle ère de prospérité.

F. R.

Der Bahnbau im untern Birstale

1874-1875

Vor der Eröffnung der Jurabahn musste die grosse Heerstrasse Basel-Delsberg den gesamten, recht lebhaften Verkehr mittelst Pferdefuhrwerke bewältigen.

Ausser den zahlreichen fünfspännigen Pferdeposten belebten die Strasse viele Lastfuhrwerke nach Basel mit Roherz, Holz, Hausteinen, Gussröhren, — von Basel mit Mehl, Spezereien und allerlei Krämereiwaren. Ein grosser Teil der Bevölkerung, die Wirte, Krämer, Schmiede, Wagner, Fuhrleute, lebte zum grossen Teil von der Strasse und verarmte als diese verödete und sich mit einem Grastepich überzog.

Die Inauguration der Bahn fand am 7. Oktober 1875 statt. Ein bekränzter Festzug mit den kantonalen Behörden, der auf allen Stationen mit Böllerschüssen, Ehrenjungfrauen und Ehrenwein empfangen wurde, gab das Zeichen zur Eröffnung.

Der Bau der Bahn brachte grossen Verdienst in's Tal, indem er viele Erdarbeiter und Maurer, fast alles Italiener, beschäftigte. Die Unternehmer selber, ebenso die Ingenieure waren vorzugsweise Franzosen. Grossunternehmer der Strecke Soyhières-Angenstein war ein Herr Bajolot, der jedoch die ganze Strecke wieder an kleinere Unternehmer übergab. Der ganze Unternehmerapparat scheint von einem beendigten französischen Bahnbau nach der Schweiz gezogen zu sein.

Der Anfang der Bahnarbeiten bestand darin, dass die Birs, die nach dem Austritt aus dem engen Felsental von St. Jakob oberhalb Laufen in die Ebene, grosse Kurven bildete, oberhalb und unterhalb des Städtchens, gerade gezogen wurde. Da wo die Felsen und Höhenzüge an die Birs heranstiessen, wurden Einschnitte und Abgrabungen vorgenommen, mit deren Material wieder grosse Dämme aufgeschüttet wurden. Alles wurde mit Pickel