

Zeitschrift:	Les intérêts de nos régions : bulletin de l'Association pour la défense des intérêts jurassiens
Herausgeber:	Association pour la défense des intérêts jurassiens
Band:	50 (1979)
Heft:	6: Mosaïque de l'ADIJ
 Artikel:	Trafic ferroviaire : petite histoire des locomotives
Autor:	H.Sch.
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-824649

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 04.02.2026

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

que. En même temps, ils modifient fondamentalement le cadre de vie humainisé où l'homme intégrait dans un paysage vécu ses besoins sociaux, ses préoccupations naturelles et culturelles, sa recherche de bien-être.

Pour certains, le problème de la conservation des arbres reste secondaire et futile. Mais nous nous devons de lutter contre un conditionnement technologi-

que qui nous déshumanise. Dans cette croisade pour l'arbre, c'est l'intérêt et la survie de toute la collectivité qui sont en jeu.

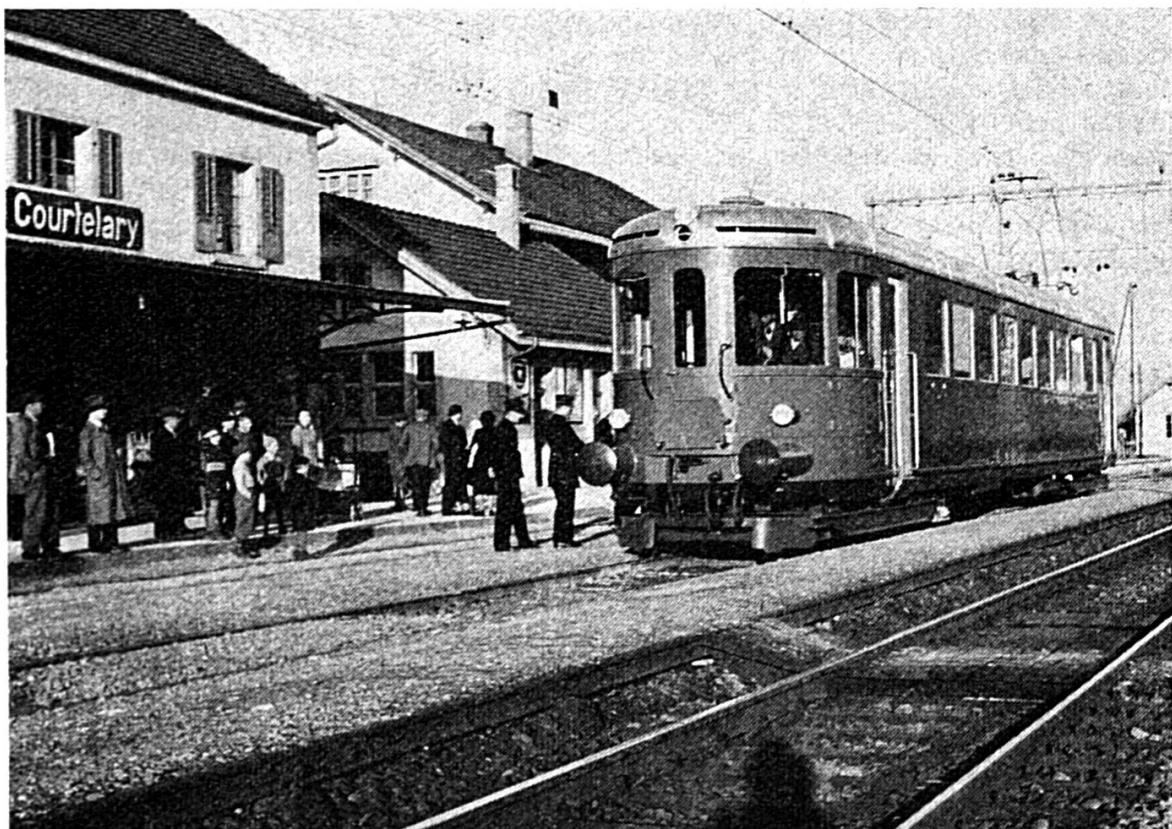
Fondation suisse
pour la protection
et l'aménagement du paysage

Tiré de la revue « Habitation »
Nº 6 - juin 1977

IV. Trafic ferroviaire

Petite histoire des locomotives

La flèche du Jura



L'automotrice RBe 2/4 Nº 1010, mieux connue sous le nom de « Flèche du Jura », a été officiellement retirée du service le 31 mai 1977. Ainsi disparaît de la circulation un engin original qui a connu son heure de gloire.

Ce véhicule doit son existence au désir de la population des lignes Neuchâtel - La Chaux-de-Fonds - Le Locle et Bienna - La Chaux-de-Fonds d'obtenir davantage de possibilités de voyage, des vitesses commerciales plus élevées et de

meilleures correspondances. Patronnée par le journal « L'Impartial », une fondation « La Flèche du Jura » est créée le 15 mars 1937 à La Chaux-de-Fonds. Elle signe un contrat avec la Direction générale des CFF, mettant à sa disposition une somme de 100 000 francs pour l'acquisition d'une automotrice rapide (on pense initialement acheter une flèche rouge). La décision est prise le 22 mai 1937 d'organiser de nouvelles courses portant sur quelque 400 km-trains par jour (quatre paires de trains accélérés entre Bienne et La Chaux-de-Fonds et deux sur chacun des parcours Le Locle - La Chaux-de-Fonds et La Chaux-de-Fonds - Neuchâtel). Ce service est provisoirement assuré par une automotrice Be 4/6 et une voiture-pilote jusqu'au moment de la mise en service de la Flèche du Jura, en novembre 1938.

Le prix d'acquisition de la Flèche du Jura s'élève à 250 000 francs ; l'Office fédéral pour la création d'occasions de travail avance un montant de 72 000 francs, de sorte que les CFF n'ont à payer qu'environ 68 000 francs : occasion unique d'acquérir une automotrice à si bon compte !

La conception technique du véhicule présente également des particularités intéressantes. La partie mécanique provient de SLM et la partie électrique de MFO. La caisse du véhicule est en acier soudé ; la disposition de la cabine du mécanicien et les portes d'entrée permettent au mécanicien d'assurer lui-même le contrôle des billets ; il y a même un petit compartiment postal. Les bogies sont dotés à titre expérimental d'essieux orientables, système Liechty/SIG, et d'un cadre extérieur très bas. L'auteur de ces lignes se souvient à cet effet d'une scène amusante qui s'est déroulée aux ateliers principaux d'Yverdon alors qu'on procédait à la suppression de méplats aux bandages : sans démonter l'essieu, il était très pénible, même pour des nains munis d'outils correspondants, de travailler entre le rail et le châssis du bogie... L'équipement élec-

trique est conforme aux habitudes d'alors : transformateur avec batterie de contacteurs montés directement sous le plancher du véhicule, un interrupteur sur le toit qui tient lieu d'interrupteur principal, moteurs autoventilés suspendus par le nez. La puissance unihoraire atteint 600 ch. Un frein rhéostatique à excitation indépendante a été monté à cause des fortes pentes. Diverses mesures ont également été prises en vue de la télécommande par voiture-pilote, mais les installations n'ont jamais été achevées par suite du manque de telles voitures. En revanche, le véhicule a été doté dès le début d'attelages et de tampons normaux, du frein automatique et du chauffage. La flèche a été peinte en vert pâle semblable à la couleur de la locomotive Ae 8/14 11852 (actuellement au Musée des transports), avec l'inscription « Flèche du Jura » en jaune.

En novembre 1938, l'automotrice prend son service sous la désignation de Ce 2/4 701 et apporte à la population du Jura neuchâtelois et du vallon de Saint-Imier l'amélioration d'horaire tant désirée, juste avant la suppression du trafic routier par suite de la pénurie d'essence due à la guerre. L'automotrice remorque d'abord des voitures à deux, trois ou quatre essieux à caisse en bois, puis dès 1947 des voitures « Seetal » à caisse en aluminium. Toutefois, la « Flèche » se montre guère apte à faire face aux exigences croissantes. Cette même année, les bogies doivent être renforcés et en 1950, il n'est plus possible de se passer d'une ventilation forcée pour les moteurs de traction. En 1950, elle est encore équipée du frein R à deux étages.

Une tâche moins astreignante l'attend en 1954 après un nouveau bobinage du transformateur surchargé thermiquement, bobinage devenu urgent.

L'automotrice assure dès lors le service local sur la ligne Saint-Maurice - Bouveret. Elle perd à cette occasion son revêtement vert clair pour être peinte en vert foncé ordinaire. Cependant, ce



«Notre hôtesse vous invite...»

... à traverser notre beau Jura, à pousser jusqu'à la pointe de l'Ajoie, à vous arrêter à Boncourt.

La Manufacture de cigarettes F.J. Burrus vous présentera son nouveau centre de production ultra-moderne. Vous y découvrirez l'étonnante métamorphose des feuilles de tabacs en milliers de cigarettes (Select, Parisienne, Kent, Virginie, etc.).

Accompagnés de notre charmante hôtesse, vous assisterez à notre spectacle audio-visuel, puis à la visite commentée de nos installations que contrôlent plus de 450 collaboratrices et collaborateurs.

Venez en groupe ou en société. Toute l'année, du lundi au vendredi. Téléphonez au préalable au 066/75 55 61 pour fixer une date.

Nous vous attendons avec plaisir.

**F.J. Burrus & Cie Manufacture de cigarettes
2926 Boncourt**

*Ecoutez ses conseils,
Profitez des nôtres...*



Avec notre aide vous pourrez construire sans problème !
Renseignements et conseils gratuits pour crédits de construction
et prêts hypothécaires.

Rendez-vous visite à nos bureaux d'information :
vendredi matin, à Tavannes, Grand-Rue 9
vendredi après-midi, à Delémont, rue des Moulins 12



**CAISSE HYPOTHÉCAIRE
DU CANTON DE BERNE**

Tél. 031 22 72 31

service allégé ne supprime pas les infirmités prématurées pour son âge. En 1957, les contacteurs soumis à une forte saleté doivent être déplacés dans le compartiment postal au cours d'une révision R3 ; ce dernier devient un compartiment pour appareillage. Voici les changements toujours plus rapides auxquels est soumis ce véhicule :

- dès 1962, déplacement à Rorschach pour le trafic Kreuzlingen-Constance ;
- dès 1967, déplacement au dépôt de Winterthour pour le service de navette entre Hinwil et Bauma ;
- dès mars 1968, en réserve à Olten pour remplacer la RBe 2/4 1004 (acheminement de voyageurs de trains retardés) ;
- dès janvier 1969, de nouveau à Rorschach pour assurer le service local entre la gare et le port, plus une course journalière Romanshorn aller et retour.

Par suite d'une avarie à un moteur de traction, la vitesse maximale doit être abaissée de 110 à 60 km/h. en décembre 1971. Plus tard, elle est de nouveau fixée à 80 km/h. Malgré des soins attentifs de la part de l'inspection du dépôt de Rorschach, il se produit de nouvelles interruptions et des réparations de longue durée sont nécessaires ; la décision est prise irrévocablement de la retirer du service. Elle sera ainsi démolie loin de son ancienne patrie.

Par chance, de graves accidents lui ont été épargnés. En février 1938, le train léger 1565 qui assurait le service avant la « Flèche du Jura » subit une collision frontale à Corcelles-Peseux, avec le train 1566 (conduit par une Ae 4/7). Le prédecesseur de la Flèche (la Be 4/6 9802) fut gravement endommagé.

H. Sch.

Tiré de la revue CFF
« Bulletin du personnel »