Zeitschrift: Le conteur vaudois : journal de la Suisse romande
Band: 4 (1866)
Heft: 45

Artikel: Le chemin de fer pneumatique
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-178944

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: 16.05.2025

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

Quatrième année. N° 45. Samedi 6 Octobre 1866.

CONTEUR VAUDOIS

JOURNAL DE LA SUISSE ROMANDE

Paraissant tous les Samedis

PRIX DE L'ABONNEMENT (*franc de port*):
Un an, 4 fr. — Six mois, 2 fr. — Trois mois, 1 fr.
Tarif pour les annonces: 15 centimes la ligne ou son espace.

On peut **s'abonner** aux Bureaux des Postes; — au Cabinet de lecture place de Saint-Laurent, à Lausanne; — ou en s'adressant par écrit à la *Rédaction du Conteur Vaudois*. — Toute lettre et tout envoi doivent être affranchis.

Le chemin de fer pneumatique.

Nous disions, en terminant un précédent article, à propos du chemin de fer pneumatique, que le souffle lui avait manqué. L'*Estafette*, mieux informée, nous apprenait le même jour que la sarbacane ne s'était jamais mieux portée, à preuve que la commission fédérale d'expertise, pour l'expropriation des terrains, commençait ses opérations la semaine suivante. Nous sommes fort heureux de nous être trompé, car nous ne désirons rien plus que de voir réussir cette petite entreprise, non pas tant pour l'avantage qu'en pourra retirer Lausanne, que pour les résultats que fournira cette expérience en vue du passage des Alpes par un chemin de fer. Personne n'ignore, en effet, que M. Bergeron n'a pas demandé la concession d'un chemin de fer pneumatique uniquement pour faciliter aux voyageurs le trajet de la gare à Lausanne, et vice-versa, mais que son but plus lointain est de faire consacrer sur une échelle plus grande les résultats favorables obtenus dans des essais restreints, afin d'obtenir, si possible, une nouvelle solution du fameux problème de la traversée des Alpes en général, et du Simplon en particulier.

Nous avons pu voir, la semaine dernière, un charmant petit modèle du futur chemin de fer pneumatique de Lausanne, qui était exposé aux regards du public. Ce modèle, sorti des ateliers de MM. Kaiser et Duvillard, est destiné à être transporté en Angleterre où se trouvent les principaux financiers qui s'intéressent à la question du chemin de fer pneumatique, et qui désirent juger *de visu* d'une affaire à laquelle ils apportent des capitaux. Ce chemin de fer en miniature reproduit sur une échelle vingt fois plus petite les moindres détails de la construction dont le profil est aujourd'hui piqueté au travers des vignes qui s'étendent de l'hôtel Gibbon à la gare. Un long tube cylindrique en fonte réunit le point de départ au point d'arrivée. Les wagons, qui présentent extérieurement le contour du tuyau, sont entourés d'une garniture de cuir destinée à intercepter la communication de l'air entre l'avant et l'arrière du train. Une fois celui-ci introduit dans le tube, à la partie inférieure, on descend une porte qui ferme hermétiquement le conduit souterrain, par le bas. Une grande cloche renversée, en tout semblable aux gazomètres des usines à gaz, descend, chasse de l'air dans le tuyau et fait monter le train.

Pour redescendre, les wagons compriment l'air entre eux et la porte inférieure du tube; cet air se rend peu à peu dans la cloche qu'il soulève; on facilite cette opération en refoulant, au moyen d'une pompe, de l'eau dans la cuve qui contient la cloche, en sorte que, le train arrivé au bas de sa course, la cloche est remontée à sa plus grande hauteur. La manœuvre des pompes se fera, croyons-nous, à Lausanne, au moyen de machines à vapeur; dans les montagnes, ce travail pourra être demandé aux nombreuses chutes d'eau qui tombent en cascades sur les parois des rochers et qui représentent une force considérable.

La porte inférieure du canal ne s'ouvre qu'après que le train s'est arrêté dans sa course descendante; les freins devront modérer la vitesse du convoi, et l'air qui restera comprimé entre les wagons et la porte agira comme un ressort destiné à amortir le choc qui pourrait se produire contre la cloison inférieure. Le mécanisme a été étudié avec le plus grand soin par des ingénieurs très compétents, et le modèle que nous avons vu fonctionner permet d'espérer que rien n'empêchera la réussite de cette curieuse entreprise.

S. C.

Lettres de Lausanne.

VI.

A peine suis-je remis de maladie que mon premier soin est de t'écrire, Ulrich. Il est vrai, comme tu me le fais observer, que nous n'avons parcouru qu'une partie de mon cher Lausanne. Nous nous sommes quittés, je crois, sur la place de la Palud, où nous allons reprendre notre promenade. Mais, avant d'aller plus loin, donnons un moment d'attention au poste des agents de police devant la porte duquel sont assis deux ou trois de ces gardiens de l'ordre public lisant les journaux du jour. Vois quelle dignité dans leur maintien, que d'attention dans la lecture de l'*Estafette* et de la *Feuille d'avis!* L'agent de police a besoin de se tenir au courant des affaires européennes par la lecture des journaux; il doit se familiariser avec la police des nations comme avec celle des rues et des fontaines, afin de pouvoir, à l'occasion, trancher dans le vif ces questions politiques qui agitent les masses et provoquent les désordres où son intervention devient nécessaire.

On est heureux de constater les progrès de cette utile institution et de voir combien les agents de police laissent en arrière les sergents de ville ou *gapions*, comme les appelait le gamin de Lausanne. D'après ce