

Zeitschrift: Le conteur vaudois : journal de la Suisse romande
Band: 7 (1869)
Heft: 38

Artikel: [Nouvelles diverses]
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-180492>

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>

son intelligence au centre commun vers lequel elle converge.

Ainsi en est-il des chemins de fer, avec cette différence qu'ils existent, non pour la destruction mais pour la conservation de l'humanité. Ils sont inventés depuis trois quarts de siècle, et ont d'abord servi aux grandes artères, puis, après de nombreuses simplifications se sont appropriés à la petite circulation; aujourd'hui les esprits inventifs concentrent leurs efforts sur les moyens d'amener cet excellent mode de transport jusqu'à relier non plus seulement les centres importants ou secondaires, mais à en faire un réseau embrassant les bourgs et les villages. Le grand obstacle contre lequel la lutte a dû s'engager est celui des frais d'établissement, car il est de toute évidence que plus on divise la circulation, moins elle produit, et qu'en matière de chemins de fer, pas plus que dans toute autre entreprise faisant appel au capital, on ne peut prétendre absorber les épargnes sans leur donner un revenu. Faire le contraire, c'est s'exposer à d'amers déboires ou ce qui est pis encore, à tromper la confiance publique, à décourager les capitaux et à rendre presque impossibles d'ultérieures et bien-faisantes créations d'utilité générale.

La question des chemins de fer d'intérêt local est donc importante en ce sens qu'étant encore dans la phase d'expérimentation il convient d'être prudent et circonspect devant les systèmes nombreux que chaque jour voit éclore. Mais elle est intéressante surtout, et doit appeler l'attention des bons citoyens, parce qu'elle porte dans ses flancs le développement de la richesse publique.

Dans notre canton nous la voyons poindre d'abord par la ligne de la Broie et ensuite par celle qui doit relier Ouchy à Lausanne.

La première a une réelle importance et mériterait d'être étudiée en dehors de la politique et des préoccupations électorales. On verrait peut-être encore là que les vrais intérêts des populations broyades pourraient être mieux servis que par une ligne coûteuse, tributaire de deux compagnies différentes, dont l'une au moins devra lui être très hostile.

La subvention de fr. 1,500,000 que le peuple vaudois sanctionnera le 26 de ce mois, et le million des communes, sont un denier qu'il vaudrait la peine d'appliquer avec sagesse et prudence, afin qu'il ne transforme pas une bonne action en un germe de discordes, de tribulations financières, et finalement en une lourde et perpétuelle charge pour les contribuables vaudois. — Mais ce sont là des questions délicates que nous ne pouvons traiter ici, où notre but est simplement d'attirer l'attention sur les perfectionnements réjouissants que la science a déjà apportés et apporte encore aux voies ferrées destinées aux petits trajets.

Nous ne pouvons passer ici en revue les nombreux systèmes de locomotion à vapeur ou autres, que le génie inventif des hommes spéciaux a fait éclore jusqu'à ce jour. De nombreuses expériences se font en ce moment dans les pays voisins. Pour ne citer que les plus connus, nous mentionnerons le

système à moteur fixe qui fonctionne à la Croix-Rousse, à Lyon; le système Fell pour les rampes; le système Larmanjat, celui de MM. Saint-Pierre et Goudal, glissant sans bruit sur les routes ordinaires, s'accommodant des courbes du plus petit rayon, franchissant les montées et les descentes avec une égale facilité et qui est à l'essai sur une grande route départementale de France; la locomotive routière de MM. Chaumier et C^e qui fonctionne parfaitement dans les environs de Grenoble, avec une vitesse usuelle de huit à dix kilomètres à l'heure; les applications diverses de l'air comprimé et des cours d'eau, qui n'ont pas encore dit leur dernier mot et dont on peut attendre de grands résultats, etc.

Tous ces systèmes tendent, c'est leur rôle naturel, à relier aux grandes voies de communication, aussi vite et aussi bon marché que possible, les petites localités qui en sont plus ou moins éloignées.

Le capital employé est généralement peu considérable; il varie de 15 à 50 mille francs par kilomètre, tandis qu'avec le système ordinaire on ne peut prétendre construire dans des conditions convenables à moins de 120 à 150 mille francs au tout bas mot. — La différence de rendement doit donc être de plus du double pour les derniers que pour les premiers. Cette différence qui pèse lourdement sur le voyageur rural et ses marchandises est-elle compensée par d'autres avantages? C'est ce que nous ne savons. Dans tous les cas, avant de se lancer dans des dépenses considérables pour des chemins régionaux, il sera toujours convenable, croyons-nous, d'examiner sérieusement si l'on n'atteindrait pas le même but en sacrifiant le moins à l'agréable ou à la mode et le plus à l'utile.

Le réseau général des chemins de fer d'un pays peut parfaitement être comparé au réseau sanguin qui circule dans le corps humain et y entretient la vie et la force. D'un côté les artères principales, de l'autre les vaisseaux secondaires se ramifiant à l'infini et remplissant tous un rôle actif et indispensable. Mais il faut qu'il y ait équilibre; il faut que chaque vaisseau soit proportionné à sa fonction et à l'organe qu'il doit parcourir, sans cela il y a désordre, maladie et mort plus ou moins rapide. Autant l'absence de circulation est pernicieuse, autant la surabondance et la disproportion peuvent être fatales.

X.

Au moment où la nation genevoise se prépare à inaugurer d'une manière solennelle le monument destiné à rappeler son union définitive à la Confédération, il nous a paru intéressant de mettre sous les yeux de nos lecteurs les lignes suivantes, empruntées à M. Marc Monnier, qui tracent un tableau très pittoresque de la ville de Genève avant la réforme. En voyant cette cité étendre chaque jour ses limites par les belles villas qui l'entourent; en voyant ses rues larges et richement bâties, ses ponts superbes, ses quais remplis de promeneurs étrangers, son industrie florissante et son incessante activité, on ne lira certainement pas sans un réel étonnement cette description de la Genève d'autrefois.

Genève, au commencement du xvi^e siècle, était une ville de combats, d'affaires et de plaisirs. Debout sur les deux rives du Rhône, moins peuplée qu'aujourd'hui, mais plus vaste peut-être, elle offrait l'aspect d'une place forte entourée d'ennemis. Du côté du lac, elle avait enfoncé dans l'eau des rangées de pieux entre lesquels chaque soir on tendait des chaînes; du côté de terre, elle s'était flanquée de fortes tours rondes et carrées que reliaient des murs d'enceinte. Dans ces murs, ici crénelés, là couverts de toits abritant les galeries où veillait le guet, s'enchaînaient de loin en loin des maisons où s'ouvraient des fenêtres grillées. Au-dessus des remparts verdoyaient des bouquets d'arbres, des jardins potagers, des plants de vignes, parmi lesquels des granges et des poulaillers prenaient un air campagnard, tandis que plus haut un fouillis de pignons, de tourelles, de clochetons, de clochers, accusaient une vraie ville. On franchissait sur des ponts-levis défendus par des hersees des fossés étroits, mais profonds, avant d'atteindre les portes, que protégeaient de grosses tours armées de machicoulis; tout cela sentait la poudre. L'intérieur de la ville était rassurant et l'on s'engageait volontiers dans les pittoresques ruelles habitées par des gens de bien. Les maisons, se développant sur des cours et des jardins intérieurs, ne présentaient à la rue qu'une porte, deux étages de croisées, le pignon par-dessus, de côté la tourelle où tournait le *violet*, l'escalier à vis, mais la porte souvent ogivale était surmontée d'un écusson, les fenêtres aux meneaux de plomb offraient parfois des verrières blasonnées, le salon, qu'on appelait « le poêle, » était plafonné en caissons, peint à fresque ou tendu de tapisseries, meublé de bois sculpté, soutenu par des poutres à moulure, décoré de trophées d'armes qui ne restaient pas longtemps au croc: ces chambres de bourgeois ressemblaient à nos ateliers d'artistes. Les halles, vastes portiques couverts, étaient de grands bazars; des boutiques s'éparpillaient dans tous les quartiers; autour de la cathédrale, les débitants de bimbeloterie dévotaient; dans les rues nobles, les apothicaires, hommes d'importance et de capacité; ils parlaient latin à leurs apprentis, siégeaient dans les conseils, où ils reçurent plus tard, l'épée à la main, la tête couverte, l'hommage que leur rendaient, à genoux et désarmés, les gentilshommes du territoire, puis retournaient sans déroger vendre des drogues. Au-dessus des boutiques, nombre d'hôtelleries arboraient sur leurs enseignes des croix, des aigles, des lions, des faucons de toutes couleurs et des titres singuliers. Un homme et son cheval, le premier « dinant de bœuf, de mouton et de poule, » étaient nourris et logés pour dix sous par jour. Les voyageurs affluaient, attirés par ce tarif et sans doute aussi par les plaisirs de la ville, les jeux de paume, les tavernes toujours peuplées, les spectacles en plein vent auxquels assistaient les premiers magistrats, leur bâton syndical à la main, ou encore par les masques et les parades du carnaval, par les étuves, vrais thermes antiques où l'on était massé, frictionné, parfumé, saigné même à peu de frais.

Rien de plus vivant alors que la petite ville et son grand fleuve, habité lui-même; des maisons, des fabriques, bordaient « le pont bâti, » sous le tablier duquel étaient suspendues des caves; d'autres maisons et même des tours construites sur pilotis avaient pris possession du Rhône, et s'y avançaient sur un espace de cent dix-huit pieds; le pont seul supportait huit cents habitants. Les rues étaient à tout le monde; les notaires verbalisaient en plein vent; les femmes richement attifées se mêlaient aux foules, se battaient au besoin dans les émeutes, défendues par le stylet qui retenait leurs cheveux, et les riches ménagères qu'on voyait le matin, debout sur le rebord des fenêtres, nettoyer les vitres au risque de se rompre le cou, s'asseyaient le soir en robe de velours sur des bancs de pierre devant leurs maisons pour recevoir les hommages des promeneurs. Des groupes se formaient ainsi; passaient les musiciens, et les couples tumultueux entraînaient en danse.

Telle était Genève avant la réforme.



Une nouvelle exposition scolaire de la Suisse romande aura lieu à Neuchâtel l'été prochain, à l'oc-

casion de la réunion des instituteurs. Le comité organisateur, constitué déjà depuis plusieurs mois, a à sa disposition le magnifique collège municipal de Neuchâtel, inauguré l'année dernière, ce qui lui permet de prendre dès aujourd'hui toutes les mesures propres à assurer le succès de l'exposition. Le règlement qu'il a élaboré promet une organisation meilleure que celle qu'il avait été possible de donner à l'exposition scolaire de Lausanne, où le comité n'avait eu que deux jours pour disposer les nombreux travaux exposés.

Tous les établissements d'éducation publics et particuliers de la Suisse romande, à quelque degré de l'enseignement qu'ils appartiennent, les écoles d'horlogerie, ainsi que les librairies et les ateliers qui s'occupent du matériel de l'école, sont invités à prendre part à l'exposition scolaire de Neuchâtel.

Le comité admettra, de préférence, parmi les travaux scolaires, ceux qui embrassent une année entière; c'est qu'il désire encourager l'exposition des travaux habituels de l'école plutôt que la préparation de travaux extraordinaires faits en vue de l'exposition.

En dehors des travaux scolaires, l'exposition comprendra l'ameublement et le matériel des écoles, les manuels, tableaux, modèles, cartes, globes terrestres et célestes, ouvrages illustrés, figures et corps géométriques, etc., et, en général, tous les travaux qui ont rapport à l'enseignement intuitif. La commission admettra également des plans de bâtiments ou de salles d'école, des dessins de mobilier, etc.

La commission recommande aux maîtres et maîtresses de s'abstenir d'apporter des corrections aux travaux de leurs élèves, de crainte de fausser la juste appréciation des pièces exposées par une école.

Les travaux scolaires seront classés de la manière suivante :

a) Arts graphiques, comprenant : 1^o dessin artistique; 2^o dessin industriel; 3^o cartes géographiques; 4^o calligraphie.

b) Sciences mathématiques, comprenant les cours et spécimens de géométrie, de toisé, d'algèbre, d'arithmétique, de comptabilité, etc.

c) Sciences naturelles, comprenant les cours et spécimens de zoologie, de botanique, de minéralogie, de physique et de chimie, de préférence les herbiers, les collections ornithologiques, entomologiques, etc.

d) Etude des langues, de la langue française en particulier, à savoir : les compositions, les dictées, les copies d'exercices, etc.

Les collections d'objets qui auraient un intérêt historique au point de vue scolaire, pourront également être exposés.

Les travaux rentrant dans l'enseignement de l'horlogerie comprennent non-seulement les pièces qui composent le mouvement, la boîte et le cadran, mais aussi les dessins géométriques et artistiques qui les représentent.

Un jury aura pour mission de constater et de proclamer les résultats de l'exposition.

L. MONNET. — S. CUÉNOUD.