

[Lettre]

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Le conteur vaudois : journal de la Suisse romande**

Band (Jahr): **3 (1865)**

Heft 11

PDF erstellt am: **09.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-177991>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

CONTEUR VAUDOIS

JOURNAL DE LA SUISSE ROMANDE

Paraissant tous les Samedis

LITTÉRATURE NATIONALE — AGRICULTURE — INDUSTRIE

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.

Paris, le 8 janvier 1865.

Mon cher *Conteur*,

Je veux t'entretenir aujourd'hui d'un sujet qui, bien que particulier à Paris, n'en présente pas moins un intérêt général au point de vue industriel; je veux parler des omnibus de Paris.

Il y a quelques années, le service des omnibus se faisait par un grand nombre de compagnies qui exploitaient chacune une ou plusieurs lignes de parcours et se faisaient, sur plusieurs points, une concurrence redoutable. La plus grande somme des frais généraux qui incombait naturellement à chacune des administrations et la nécessité de faire participer le public aux avantages d'une centralisation de toutes les correspondances ont engagé les diverses compagnies à se fondre en une seule.

Les omnibus de la compagnie générale desservent trente-une lignes, dont chacune a un peu moins de deux lieues de longueur, en moyenne. Sur le plus grand nombre des lignes, il y a un départ à dix minutes d'intervalle, de sept heures du matin à minuit; sur quelques-unes, les lignes des boulevards, les départs ont lieu de trois en trois minutes. Chaque voiture a quatorze places d'intérieur et douze places sur l'impériale. Le poids de la voiture est de vingt-neuf quintaux, et le poids total, quand l'omnibus est complètement chargé, est d'environ soixante quintaux.

Le prix de chaque place est de 50 centimes à l'intérieur et de 45 centimes sur l'impériale, et cela quelque soit le parcours, pourvu qu'il ait lieu sur la même ligne. Les voyageurs de l'intérieur peuvent même, sans augmentation de prix, passer d'une ligne à une autre, au moyen d'un billet de correspondance; les voyageurs de l'impériale peuvent jouir aussi des correspondances moyennant un supplément de prix de 45 centimes. Ainsi, avec 50 centimes, on peut, dans beaucoup de cas, parcourir une distance de plus de trois lieues.

La compagnie possède environ huit cents voitures et huit mille chevaux. Chaque cheval ne fait qu'une

course double par jour, soit environ trois lieues deux tiers. Il a été reconnu que c'était le moyen d'obtenir des chevaux le plus grand travail possible, tout en les conservant en bon état de santé. On a essayé de leur faire faire un travail double en augmentant leur ration journalière ou de les faire travailler deux fois dans la même journée et toujours les résultats ont été reconnus inférieurs à ceux qui résultent du mode de faire actuel. Ainsi, chaque cheval travaille deux heures sur vingt-quatre, mais pendant ce temps, il effectue un travail exceptionnel que l'on peut évaluer à plus d'un cheval-vapeur.

Voici quelle a été la ration moyenne d'un cheval d'omnibus, en 1865: seize livres d'avoine, sept livres trois quarts de foin, neuf livres et demie de paille et une livre deux tiers de son. On le voit, la nourriture est abondante, aussi ces chevaux ont-ils une apparence de santé des plus rassurantes pour les voyageurs qui confient à ces animaux le soin de les transporter d'un bout de la capitale à l'autre.

L'alimentation des chevaux est une question très-importante dans toute entreprise industrielle ou agricole; il ne suffit pas de donner plus ou moins de nourriture, il faut que celle-ci renferme une juste proportion d'aliments plastiques et d'aliments respiratoires; ce sont ces derniers surtout qui dominent dans le foin et la paille; les premiers sont essentiellement fournis par l'avoine, l'orge ou le son; ce sont eux qui rendent aux organes ce qu'ils ont perdu par le travail. Aussi faut-il composer d'une manière différente la ration d'entretien et celle de travail. Un cheval au repos, dans les environs de Paris, reçoit ordinairement par jour une botte de foin et une de paille (de dix livres chacune); s'il fait un travail régulier et prolongé, il reçoit, en sus, huit livres d'avoine. En comparant ces chiffres avec ceux indiqués pour les chevaux d'omnibus, on voit que la ration de ces derniers est plus substantielle parce qu'ils ont à donner, pendant un temps assez court, un grand travail qui exige une très grande force.

Pour en revenir aux omnibus, j'ajouterai qu'il existe presque dans chaque rue des bureaux où l'on attend

le passage de la voiture; chacun reçoit un billet indiquant l'ordre dans lequel il peut prétendre obtenir une place. Il arrive ordinairement que tous les voyageurs trouvent place dans le premier omnibus qui passe; parfois aussi, le dimanche surtout, on peut attendre pendant une heure avant de voir arriver son tour. Le jour de l'an, un bonhomme reçoit le numéro 249. — Deux cent quarante-neuf, dit-il, d'un ton inimitable; merci! vous pouvez.... le garder, j'ai pas d'héritier.

L'omnibus est la physionomie de la société moderne; presque toutes les classes de la société s'y convient, s'y rencontrent. A l'intérieur, les dames, depuis l'élégante à l'ample crinoline et à la robe de soie jusqu'à la dame de la halle, accompagnée de paquets ou de paniers; à l'impériale, la blouse à côté de l'habit noir.

Les omnibus ne représentent cependant pas tout le mouvement de Paris. Sans compter les nombreux équipages, les élégantes voitures de ceux que la fortune a favorisés, les voitures de remise sur lesquelles un blason vient souvent prêter une noblesse de quelques heures, il y a encore les fiacres, au nombre de huit mille environ, qui stationnent un peu partout et promènent le curieux ou l'homme d'affaires au gré de ses désirs. Ici, plus de couronne ducale; un chiffre, le numéro d'ordre de la voiture, fait disparaître toute distinction de classe. Ce qui n'empêche pas le fiacre, le fiacre bourgeois par excellence, d'avoir ses grandes entrées dans la cour des Tuileries, le 1^{er} janvier, à côté des voitures princières de l'ambassadeur d'Angleterre ou du prince Napoléon.

Les souvenirs des grands dévouements pour la patrie et la liberté sont toujours chers au peuple suisse. Ces dévouements sont en quelque sorte l'objet d'un culte; ils sont rappelés chaque jour à la jeunesse dans les collèges, dans les écoles de divers degrés; on y voit, non sans raison, un des plus sûrs moyens d'enraciner dans la pensée et dans le cœur de chaque génération les principes qui rendent forte la petite Suisse au milieu des puissantes contrées qui ont des formes de gouvernement opposées à la sienne. Le sublime sacrifice que fit de son existence Winkelried (1586) à Sempach est particulièrement en honneur. Vieux ou jeunes, garçons ou filles, il n'est personne qui ne connaisse dans ses moindres détails cet épisode des luttes de la Suisse contre l'Autriche.

Winkelried est presque autant que Guillaume Tell un héros légendaire. Un témoignage solennel de gratitude va lui être consacré à l'endroit même où, il y a près de cinq siècles, se jetant au milieu des lances despotiques, il y trouva la mort, mais aussi la victoire et la liberté pour l'Helvétie. Un monument en marbre, représentant cette épisode de la bataille de Sempach, sera inauguré dans le courant de l'été, à cet endroit, non loin de Stanz, et le jour anniversaire (9 juillet) de

la bataille gagnée par des pères sans organisation militaire sur des troupes disciplinées de longue main. Ce monument national, dont les frais couverts par cotisation privée, est sculpté à Rome, dans l'atelier de M. Schlatch; ce patriote fait don de la valeur artistique. Le transport, par Marseille, coûtera une dizaine de mille francs; les frais généraux pour une coupole qui la recouvrira, s'élèvent à 95,000 fr.

Pochade.

Chef-d'œuvre de Pichard, vaste maçonnerie,
O superbe Grand-Pont, orgueil des Lausannois,
Qui par de grands trottoirs, à l'asphalte durcie,
Joins St-Laurent à St-François!

Je te chéris! Grand Dieu, que tes arches sont belles,
Solides tes piliers, que le peuple vaudois
Oppose aux ponts tremblants, aux frères passerelles,
De ses voisins les Fribourgeois!

Ingénieur Pichard, devant toi je m'incline,
Mais tu n'entrevis pas la marche du progrès;
Tu vécus, tu mourus, sans voir la crinoline,
Ses jupons, ses ressorts, ses rubans, ses agrêts.

Tu calculas sans elle, et ton œuvre romaine,
Construite avec tant d'art, manque de la largeur,
Qu'on aime aux boulevards où Paris se promène,
Où la femme à la mode étale son ampleur.

Pour les jupons étroits de nos vieilles grand-mères,
Des trottoirs exigus étaient bien suffisants;
Mais hélas, aujourd'hui, reculant tes barrières,
Le voyer du district doit élargir tes flancs.

Naguère encor, Grand-Pont, grande route de France,
Sur tes graviers roulaient les postes du canton!
Mais les rails sont venus! Adieu la diligence!
Adieu le cor-du postillon!

Cependant dès qu'il est neuf heures et demie,
Soit qu'il pleuve, ou qu'il neige, ou qu'il fasse beau temps,
On peut voir arriver le cocher Jérémie
Guidant au petit trot la poste d'Echallens.

J'admire tes huit bees où le gaz hydrogène
Qu'à la commune Ouchy prodigue à prix réduit,
Dans la brume répand sa lueur incertaine,
Et sans nous éclairer, nous montre qu'il fait nuit!

Grand-Pont! je te chéris! J'aime ta balustrade,
D'où l'on peut si bien voir Lausanne et Montbenon,
Ses côtes, le moulin, le Flon et sa cascade,
La poste que bâtit Simon.

Le Flon qui du Tunnel, jaillit en flot rapide,
Embrassant mollement le pied de tes piliers,
Montrant dans le cristal de son onde limpide
Mille débris de vieux souliers.

Traînant dans son parcours des morceaux de vaisselle,
De vieux chapeaux usés, le cadavre d'un chat,