

Le chemin de fer de Lausanne à Echallens

Autor(en): **L.M.**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **10 (1872)**

Heft 43

PDF erstellt am: **13.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-181984>

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.

PRIX DE L'ABONNEMENT :

pour la Suisse : un an, 4 fr ; six mois, 2 fr.; trois mois, 1 fr.
Pour l'étranger : le port en sus.

On peut s'abonner aux Bureaux des Postes; — au magasin Monnet, 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 de Lausanne à Echallens.

Un journal de notre ville annonce que les travaux du chemin de fer de Lausanne à Echallens commenceront incessamment, afin d'établir promptement la communication entre Lausanne et Romanel. Il nous tarde, en effet, de voir ces deux grands centres de population reliés par une voie ferrée, et d'entendre les employés de la ligne crier sur une gamme ascendante : Cery, Romanel, Cheseaux, Etagnières, Assens, Echallens!

Mais on regrette vivement de voir ce chemin de fer passer avec indifférence à côté de Crissier, qui ne tardera certainement pas à réclamer, à juste titre, un embranchement nécessité par le commerce important des vins de la contrée. Malapalud, laissé à quelque distance de la voie, ne pourra pas non plus rester en dehors du mouvement général, tandis que son voisin Etagnières aura probablement sa gare, expédiera ses vans sur tous nos marchés et ses *tapaseillons* dans les cinq parties du monde.

Ce nouveau genre de locomotion n'a pas laissé que de soulever d'amères inquiétudes. Une foule de questions se sont posées sur la possibilité de faire circuler les trains sur la grande route, concurremment aux attelages de nos paysans, puisqu'on nous dit qu'aucune clôture ne séparera les deux voies. En effet, celui qui parcourt cette route les jours de marché, au milieu des nombreux chars qui y circulent, et dont plusieurs sont conduits par des hommes qui s'endorment sur le siège, ne peut s'empêcher de se demander comment l'on pourra éviter les dangers et comment nos chevaux de la campagne s'habitueront à rencontrer la locomotive avec son panache de fumée et ses sifflements aigus.

Eh bien, qu'on se rassure. Une personne fort bien placée pour nous renseigner, nous affirme qu'on exagère considérablement les inconvénients du système et que tout marchera dans l'ordre le plus parfait. Ces chemins de fer à voie étroite, ne prenant qu'une légère partie de la chaussée, laissent circuler librement les chars et les piétons. Si parfois un cheval ombrageux vient à s'effrayer, si quelque bourrique de laitier dresse les oreilles, le mécanicien, qui connaît son monde et l'aperçoit de loin, pousse du pied la porte du foyer, intercepte la sortie de la fumée et laisse passer tranquillement la bête.

Il est probable que ces aimables attentions retarderont souvent la marche des trains; mais ne vaut-il pas mieux arriver quelques heures plus tard

à destination que d'avoir à déplorer la perte de quelque brave quadrupède.

Les ivrognes attardés sur la route ne manqueront sans doute pas de causer aussi quelques soucis. A ce sujet, nous sommes à même de tranquilliser complètement nos lecteurs, car les plus sages précautions ont été prises par le génie des inventeurs.

Une pièce de fer simulant une oreille de charrue se trouve placée au devant de la locomotive, à fleur des rails, pour balayer tous les obstacles, de manière que les suppôts de Bacchus qui tomberont sur son passage seront soigneusement poussés de côté par cet engin protecteur et couchés en andains au bord de la voie.

Ce chemin de fer deviendra, du reste, une source inépuisable de prospérité, qui doit primer sur toutes ces considérations particulières. Le commerce va doubler d'importance; les blés du Gros-de-Vaud, nous arrivant en masse, feront baisser le prix du pain; le district d'Echallens prendra une nouvelle vie, et son chef-lieu, où l'on dit que le Talent ne s'arrête pas, aura du moins la consolation, en sa qualité de tête de ligne, de voir s'arrêter le chemin de fer dans ses murs.

L'auberge de la *Charrue*, à Romanel, prendra l'importance d'un hôtel de premier ordre, et le *Chalet du chasseur* ne tardera pas à faire pâlir Beau-Rivage.

Les vignes de St-Laurent doubleront de valeur, et les habitations nouvelles, situées au bord de la route, s'égaieront au sifflet de la locomotive, qui viendra rompre le silence monotone de ce quartier. Ses habitants auront seulement une simple précaution à prendre avant de sortir de chez eux : consulter l'horaire de la nouvelle ligne pour ne pas se cogner contre les wagons au passage du train, ce qui pourrait leur occasionner quelques désagréables contusions. Mais il n'y a vraiment que les gens qui ne demandent que plaie et bosse à qui cela pourrait arriver. Espérons donc qu'avec un peu de bonne volonté de la part de chacun tout marchera sur cette voie comme dans le meilleur des mondes.

L. M.

Les derniers combats de l'ancienne Berne.

(Mars 1798.)

II

L'armée bernoise, dont nous avons décrit la composition et le plan de défense, pouvait encore se faire