

La circulation à Londres

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

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **30 (1892)**

Heft 37

PDF erstellt am: **30.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-193139>

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 :

SUISSE : un an . . . 4 fr. 50
six mois . . . 2 fr. 50
ÉTRANGER : un an . . . 7 fr. 20

On peut s'abonner aux Bureaux des Postes ; — au magasin MONNET, rue Pépinet, maison Vincent, à Lausanne ; — ou en s'adressant par écrit à la *Rédaction du Conteur vaudois*. — Toute lettre et tout envoi doivent être affranchis.

LES ABONNEMENTS

datent du 1^{er} janvier, du 1^{er} avril, du 1^{er} juillet ou du 1^{er} octobre.

La circulation à Londres.

Sous ce titre, nous empruntons les lignes suivantes à un article excessivement intéressant de M. G. van Muyden, publié dans la *Bibliothèque universelle* de septembre :

« A Londres, comme à Paris, l'omnibus joue un rôle considérable par le fait que le centre de la ville demeure inaccessible aux tramways. En outre, l'asphalte et le pavé de bois favorisent ce moyen de locomotion. En 1888, on comptait à Londres 68 lignes, possédant 956 omnibus et 10933 chevaux. Les chiffres suivants donneront une idée de l'importance des omnibus et de l'encombrement qui en résulte sur certains points. Les jours ouvrables, durant les 14 ½ heures de service, on voit passer :

Sur le Pont de Londres, 3398 omnibus.
Par Cheapside . . . 3008 »
Par Oxford Street . . . 2346 »
Par le Strand . . . 1710 »

Cela donne, pour le Pont de Londres, une moyenne d'environ cinq omnibus par minute.

Les compagnies d'omnibus de Londres ont adopté un système assez original pour se mettre à couvert des infidélités de leur personnel. Elles évaluent à 50 fr. la recette journalière de chaque voiture et licencient sur l'heure les conducteurs qui n'atteignent pas ce minimum. Ceux-ci gardent donc l'excédent ou ajoutent de leur poche ce qui manque aux 50 fr.

Il en résulte que les conducteurs se donnent une peine inouïe pour attirer les voyageurs, et arrêtent à chaque instant leur voiture pour attendre les clients en retard. Nous préférons à ce système, qui ravale le personnel au rang des journaliers, celui qui fait des cochers et des conducteurs des employés à traitement fixe, et leur promet une pension de retraite pour leurs vieux jours.

Restent les bateaux à vapeur. A Londres, on a eu le bon esprit d'utiliser, dans la limite du possible, la magnifique route de la Tamise. La navigation locale est entre les mains de la *London Steamboat Co*. Les mouches qu'elle emploie partent toutes les dix minutes et desservent tous les points de quelque importance, en amont du Pont de Londres jusqu'à

Hampton Court ; en aval, jusqu'à Harwich. Il n'y a pas moins de 48 stations. Malheureusement, les vapeurs de la compagnie, ne brillant ni par l'élégance, ni par la propreté, ne sont guère fréquentés que par les classes indigentes. On commence pourtant à voir circuler des mouches moins primitives.

Quel est le chiffre des voyageurs que transportent, bon an mal an, les services que nous venons d'énumérer ? Répondre à cette question n'est pas chose facile. En effet, la *London Steamboat Co* se refuse obstinément à publier aucune statistique, et l'on ne peut évaluer que très approximativement le nombre des gens transportés par les voitures de place. De plus, les chemins de fer ne distinguent pas assez entre la circulation locale et celle des grandes lignes. Ce nonobstant, M. J. St-Jean, un statisticien bien connu, s'est livré à des calculs qui donnent au moins une idée approximative de la circulation londonnienne. Voici les chiffres auxquels il est arrivé. Il a été transporté, en 1888 :

Par les chemins de fer de Londres même et de la banlieue . . .	Voyageurs 200 millions
Par les tramways . . .	» 150 »
Par les omnibus . . .	» 120 »
Par les voitures de place ou de remise . . .	» 30 »
Total, 500 millions	

A ce chiffre, il faut ajouter les transports par eau et les courses de très nombreux détenteurs d'abonnements. Nous ignorons pour quel motif on n'a pas compris ces derniers dans la statistique. Il suffirait, pour supputer leur circulation, d'admettre par exemple, pour chacun d'eux, une moyenne de 500 courses par an.

La population de Londres dépassant cinq millions, chaque habitant de cette immense agglomération a donc fait, en moyenne, en 1888, cent courses par an. Mais depuis lors ce chiffre a dû considérablement augmenter, et peut-être faudrait-il le porter à cent-vingt. »

Duel de femmes.

Le *Figaro* a raconté un triste duel. A Badiez, en Autriche, la princesse Met-

ternich et la comtesse Kielmansegg se sont battues au sabre. La princesse a été blessée au nez ; elle ne s'est pas arrêtée pour si peu. A la troisième reprise, elle a percé le bras droit de la comtesse. Les témoins sont intervenus. Ils n'étaient que deux, mais deux qui s'entendaient aux règles du duel comme quatre.

Ces témoins, deux grandes dames de la cour, avaient pris soin de conduire un docteur ; ce docteur était une doctoresse, M^{me} la baronne Lubinska. En un tour de main elle a pansé les plaies des combattantes. L'honneur était satisfait. On ne dit pas si ces dames se sont embrassées sur le terrain. Elles n'ont pas voulu, je pense. Un simple serrement de mains a dû sceller une réconciliation dont la sincérité doit être des plus problématiques, car, le duel fini, une femme redevient femme, et je pense que l'une ne saurait de la vie pardonner à l'autre d'avoir voulu lui couper le nez, pas plus que l'autre n'a jamais eu envie de rire, quand, en décollété, elle montrera son bras taché d'une vilaine cicatrice.

Le motif du duel était des plus sérieux. Ces dames font partie du comité d'une Exposition ouverte à Vienne en ce moment. Il s'agissait peut-être de décider si la fermeture doit se faire à cinq heures ou à six heures, si les gardiens peuvent se promener en long ou en large, si telle œuvre aura une médaille ou n'en aura pas ; bref, il s'agissait de prendre une résolution grave. Les avis différaient. Ces dames ont échangé une ou deux paroles vives. Là-dessus, remise de cartes, envois de témoins ; les voilà sur le pré. Ce n'est pas à l'épée qu'elles vont se battre. L'épée, peuh ! une arme de gentilshommes. Quel joujou ! Nous autres femmes de la cour, nous avons le bras long et solide en diable. Le sabre l'espadaon, la rapière sont nos engins favoris.

Le combat commence.

— O Muse, inspire ta servante. Dis-lui en quelle langue, sur quel rythme elle trouvera des accents pathétiques, des cris effrayants, des termes épiques ; dis-lui comment il faut conter les prouesses de ce tournoi. Les héroïnes ont croisé