

Les voyages et les véhicules d'autrefois et d'aujourd'hui

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **32 (1894)**

Heft 27

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-194365>

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.

7° Celuy qui negligera de se faire inscrire, et n'indiquera ses coups avant que de se mettre en posture pour tirer; son coup sera nul :

8° Celuy qui aura fait faux feu jusques à la troisième fois, ne pourra tirer son coup, s'il ne se retire :

9° Celuy qui quittera le tirage sans payer le marqueur, ou donner commission à quelqu'un de le faire, ne pourra estre admis à tirer le jour ou tirage suivant, qu'il n'ait satisfait ce qu'il doit au dit marqueur, pour le prix qu'il aura eü au tirage precedent.

Conclusion escripte sur le Tableau au pied des Loix précédentes.

Et afin que les présentes Loix soient dûment observées, elles ont été munies du Sceaug armorial de dite ville, près la Signature du Secretaire d'icelle et Comestable de dite Société le lundy 7^e Juin 1728.

(Signé) Curchod.

Devise de la Ville de la Tour-de-Peylz
« Dieu est ma Tour et ma Forteresse.

Ps. 31. v. 4. »

Devises des Mousquetaires.

1. « On ne gagne rien en offensant Dieu. »
2. « Soyons Soldats chrétiens. »

La Société des Mousquetaires de La Tour-de-Peylz a été fondée le quinzième de May, l'an de grace 1574.

Les voyages et les véhicules d'autrefois et d'aujourd'hui.

— L'esprit humain a tendance à s'exagérer les dangers inconnus et à mettre ainsi un frein au progrès. En faisant des recherches sur les origines et les causes de l'accroissement si rapide des tramways électriques, en Amérique, nous avons mis la main sur une communication des plus intéressantes, faite en 1890 devant le *Franklin Institute*, par M. Ralph-W. Pope, sous le titre : *Comment voyageaient nos ancêtres*, et nous ne résistons pas à l'envie de lui faire quelques emprunts.

Voici, par exemple, comment furent traitées les premières voitures :

« Les premières voitures furent accueillies par une formidable opposition, et des lois furent édictées pour en défendre l'usage. En 1294, Philippe-le-Bel édicta une ordonnance en vue de supprimer le luxe et défendant l'usage des voitures aux femmes des citoyens. En 1588, le duc Jean de Brunswick fit un édit punissant ses vassaux qui négligeaient l'équitation et leur interdisant de voyager et même de monter en voiture. Quelques années plus tard, le parlement anglais fut saisi de la question et la discuta. En 1601, un bill tendant à restreindre l'abus des voitures, fut rejeté, mais cette décision législative ne supprima pas l'opposition qui se

continua longtemps sous forme de pamphlets, quelques-uns des plus curieux. »

Il en a été de même à l'origine des chemins de fer. On conserve dans les archives de la compagnie des chemins de fer de Nuremberg, la première ligne construite en Allemagne, une protestation bien originale des médecins bavaurois du collège royal. En voici un passage caractéristique :

« Les voyages en véhicules trainés par une locomotive doivent être interdits dans l'intérêt de la santé publique. Le mouvement rapide ne peut manquer de produire sur les passagers l'affection mentale connue sous le nom de *delirium furiosum*. Lors même que les voyageurs consentiraient à s'exposer à ce danger, le gouvernement a du moins le devoir de protéger le public. Un simple coup-d'œil jeté sur une locomotive passant à grande vitesse est suffisant pour produire le même dérangement cérébral; il est, par suite, absolument nécessaire de dresser une clôture de 3 mètres de hauteur de chaque côté de la ligne de chemin de fer. »

Constatons cependant, en manière de conclusion et de consolation, que les principes de liberté et de progrès ont fait du chemin depuis Philippe-le-Bel.

(*La Nature.*)

Le record du pôle Nord. — On sait que personne jusqu'ici n'a pu pénétrer jusqu'au pôle Nord, malgré tous les modes de locomotion essayés, jusque et y compris les glaces flottantes et les ballons non dirigeables. « Seule de tous les sports, nous dit la *Science illustrée*, la vélocipédie n'avait pas encore figuré sur la boréale arène. On pense bien qu'en cette fin de siècle, cette humiliante abstention ne pouvait pas durer. C'est un cycliste américain — naturellement — du nom de Mélines, qui s'est chargé de sauver, à ses risques et périls, l'honneur de la corporation.

» M. Mélines s'est adjoint, dans ce but, à l'expédition Wellmann, dont le départ, pour les extrêmes latitudes, est prochain. Il s'avancera sur un navire spécial, le plus loin possible vers le Nord; puis lorsque force sera de s'arrêter et que l'heure aura sonné de l'hivernage obligatoire, M. Mélines enfourchera sa bicyclette et *go ahead!*

» Il va de soi qu'il s'agit d'une bicyclette spéciale, supérieurement solide et combinée de façon à rouler sur la glace. Ceci n'est pas précisément une innovation, les vélocipèdes à glace étant depuis longtemps connus au Canada. Les uns ont en guise de roues des patins d'acier, avec une forte « chambre » pour prendre leur point d'appui; les autres sont munis de vraies roues, tout comme les bicyclettes ordinaires, avec cette différence que les

rayons des dites roues dépassent les jantes sous forme de pointes acérées, capables de mordre la glace. »

Décidément les bicyclistés ne doutent de rien; cependant nous conseillons à M. Mélines de remplir sa gourde de bon cognac et de ne pas oublier son *broustou*, ni ses mitaines : ça sera dur!

Remotsi ào tot fin.

Quand on vâo couïenâ, faut bin choisir son gaillâ; kâ se l'a mé dè malice què vo, vo porriâ bin vo repeintrè d'avâi trâo menâ lo mor.

L'est prâo la mouda, per tsi no, quand lâi a z'u on asseimblâie, qu'on aulé bâirè on verro après. L'est po cein que noutrè municipaux vont adé après lâo tenâbliès partadzi demi-pot tsi lâo collègue Djan-Luvi, qu'est ein mémo teimps municipau et carbatier.

On dzo que l'étiot z'u sè dessâiti à la pinta, dévezâvont dè çosse et dè cein, quand on certain Saudzy, on vilhio valet que n'avâi jamè étâ mariâ, et que fasâi lo tsachâo, entrè dein la tsambra à bâirè avoué son fusi et son charnier, po bâirè demi-litre.

Djan-Luvi, lo carbatier, qu'amâvè bin fèrè lo farceu et qu'étâi assebin on grand tsachâo, sè peinsâ dè lo couïenâ on bocon.

— Vouâique Saudzy, se fe, que vint dè la tsasse âi lâivrès; mâ binsu que ne lâo z'a rein fé dè mau et que n'a què dâi pétolès dein sa betatse.

L'autro, que n'étâi pas nantset, a bintout z'u ruminâ oquiè po lâi rivâ son cliïou, et lâi fâ :

— Ditès-vâi, l'onclio Djan-Luvi, volliâi-vo que vo racontéyo cein que y'é vu l'autro dzo ?

— Oi, oi, raconta pi !

— Eh bin, y'éti à la tsasse pè lè dérurèpès dâi Sotaillès quand tot per on coup ye vayo, à 'na cinquantanna dè pas, quatre ballès lâivrès que djuivont âi cartès su onna pierra pliata.

— Adon te t'és met ein jou et le t'ont de : « A revairè ! »

— Oh nefâ! lè vouâitivo du on moimeint, sein budzi, po ne pas lè z'épouâiri, quand on oût on tsin dzapâ per avau.

— Va vâi vouâiti su cliïa rocaïlle cein que l'est, se fe à on outra la pe vilhie dè cliïâo lâivrès, que brassâvè lè cartès.

L'autra va vouâiti et revint bintout s'achetâ vai sè cameradès.

— Qu'est-te, s'on lâi fâ ?

— Oh ! n'est què Djan-Luvi, lo tsachâo, avoué son Finaud.

— Oh bin, se repond la vilhie lâivra, ein faseint copâ, allein pi onco on part dè coups...

L'arâi faillu oûrè lè recaffâiès dè cliïâo qu'étiot pè la pinta, que rizont à sè teni lo veintro, hormi ion que rizâi tot dzauno.