

Chemin de fer... en bois

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

Objektyp: **Article**

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

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

Heft 4

PDF erstellt am: **26.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-194090>

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.

fiques, veuillez nous faire l'honneur de choisir parmi ces pièces celle qui vous conviendra. »

Frédéric, craignant sans doute de mal placer son choix, fit immédiatement porter le carton dans sa voiture, au grand ébahissement des spectateurs !

Le moment arriva où le roi dut quitter son fidèle comté. La séparation fut pénible pour ses sujets, mais elle fut pourtant adoucie par l'espoir que Frédéric allait récompenser leur attachement et leur zèle. Les pétitions, signées à l'avance et demandant l'abolition de certaines charges, étaient entre les mains de l'auguste voyageur et prenaient, avec lui et les montres, le chemin de la Prusse.

De bonnes nouvelles étaient attendues; aussi quelle émotion quand arriva le pli royal !

O ingratitude ! Il ne contenait qu'une ou deux lignes : « Je vous conseille de quitter un pays où vous ne savez vivre contents et heureux ! »

« Ah ! c'est ainsi qu'il entend les affaires ! dirent les Neuchâtelois : il nous donne, en échange de tout ce que nous avons fait pour lui, le conseil de nous expatrier. Il trouverait sans doute tout simple que nous partions pour l'Amérique ou l'Australie. Eh bien ! foi de Neuchâtelois, il peut se vanter d'avoir vu Neuchâtel pour la dernière fois !

Et, en effet, depuis ce jour, Frédéric-Guillaume n'est jamais revenu se promener dans notre pays.

Chemin de fer... en bois

construit par un avocat.

Si nous en croyons le *Cosmos* du 13 janvier, il existerait en ce moment, en Californie, un chemin de fer dont l'une des originalités serait d'être en bois. Tout à l'exception de la chaudière, en contact direct avec le foyer, serait en bois, les rails, les roues, les corps de la machine, les wagons et les accessoires.

L'histoire mérite d'être racontée.

Un sieur John-James Burt, avocat à San-José (Californie), se sentant fatigué du tumulte des affaires et de l'odeur du papier timbré, avait un beau jour pris sa retraite dans les montagnes, au fond d'une gorge sauvage. C'était un homme actif, remuant, agité. L'oïssiveté ne tarda guère à lui être douloureusement à charge, tant et si bien que force lui fut, pour occuper son activité physique et sa cervelle en ébullition, de chercher dans un travail quelconque un dérivatif à son effervescence. Ce dérivatif, il ne tarda pas à le trouver dans l'exploitation, plutôt lucrative, des superbes carrières de marbres qui sous-tendent les collines de Cienea. Il adjoignit bientôt à cette industrie celle de la fabrication de la chaux dans quatre fours construits tout exprès.

Tout aurait marché à souhait, si l'exploitation n'avait été isolée au milieu d'un pays désert où les moyens de transport font à peu

près totalement défaut. Le débouché le plus proche pour des marchandises aussi encombrantes que le marbre et la chaux était en effet la petite station de Tres Pinos, à douze milles de distance, point terminus de l'un des embranchements du Southern Pacific Railroad.

— « Qu'à cela ne tienne, se dit notre *business man*. Je me suis improvisé successivement carrier et chauffournier; je puis aussi bien m'improviser constructeur de chemin de fer et me fabriquer moi-même mon petit Decauville à mon personnel usage ».

Et le voilà qui trace sa ligne de chemin de fer, suivant l'itinéraire le plus favorable, de son *settlement* à Tres Pinos. Malheureusement, il n'y avait nulle part à la ronde ni atelier de constructions mécaniques, ni usine de métallurgie, et le fer était, dans toute la région, d'une rareté à en faire quasiment un métal précieux.

Un Européen se fût découragé. Mais MM. les Yankees, qui ont depuis bel âge rayé le mot *impossible* de leur dictionnaire, ne connaissent point d'obstacle. John-James Burt alla de l'avant — *go ahead!* et il a fini par résoudre l'inextricable problème, à l'aide de moyens étranges assurément et inattendus, mais, en revanche absolument économiques et simples. Il n'y a que les avocats pour se tirer aussi élégamment d'affaire. Plût au ciel que les nôtres, au lieu d'employer leurs loisirs à confectionner des lois, missent de même toute leur ingéniosité au service du progrès industriel !

N'ayant que du bois sous la main, John-James Burt a mis le bois à toutes les sauces.

Tout d'abord, ses rails sont en bois, et reposent également sur des traverses *dito*. Chacun de ces rails, formé de trois épais madriers juxtaposés, constitue un véritable plancher continu de soixante centimètres de largeur. Ils sont séparés par un étroit espace occupant le milieu de cette plate-forme, où il se creuse ainsi une rainure ou gouttière continue, qui s'étend sur toute la longueur de la ligne.

Le matériel roulant, dont le bois a de même fourni presque tous les éléments, n'est pas moins curieux. Sur un puissant châssis, on a monté une chaudière quelconque, derrière laquelle on accroche la machine où la vapeur arrive par des tubes flexibles et actionne cette locomotive rudimentaire.

Quant aux roues, elles sont d'un modèle inédit et tout à fait spécial. Ce ne sont pas, à proprement parler, des roues; ce sont plutôt des rouleaux, de gros cylindres — analogues aux rouleaux qui servent à écraser le macadam sur les grands chemins. Composées d'un noyau de bois dur, qu'on a revêtu d'une chemise de métal pour retarder l'usure, elles portent le châssis sur leurs axes. D'autre part, en leur milieu, elles sont débordées par un plateau, c'est-à-dire par une saillie annulaire qui s'encastre dans la rainure ménagée entre les deux rails, de manière à garantir la stabilité du système sur la voie.

Ces rouleaux sont, du reste, assez longs pour dépasser les rails de chaque côté, et comme ils sont faits en deux pièces, roulant indépendamment l'un de l'autre, le coefficient de frottement dans les courbes est réduit au point de ne plus offrir aucun danger.

Avec des roues de ce genre, tournant sur des plates-formes en bois, le patinage n'est

pas à redouter. Aussi les rampes, assez nombreuses, sont-elles franchies avec aisance.

Cette voie composée de poutres juxtaposées, ces roues ne portant qu'un boudin destiné à s'appuyer en même temps sur les deux rails, n'est-ce pas un chapitre nouveau, insoupçonné, de l'histoire des chemins de fer ?

C'est ainsi que, grâce à l'initiative d'un avocat mal préparé par ses études antérieures à ce genre d'entreprises, nombre de villes du Far-West reçoivent chez elles, au rabais, les beaux blocs de marbre qui depuis des siècles dormaient inutilisés dans leurs gisements inaccessibles.

(XIX^{me} Siècle).

Dein lo Rhoûno.

Dou valottets dè pè châtotrè, qu'étiot à maitrè pè Dzenéva, étiot z'u sè bâgni on dzo dein lo Rhoûno, ein delé dè la vela, à 'na pliace iô on autro rio, qu'on lâi dit l'Arve, fâ méclion méclietta avoué lo Rhoûno, que ma fâi lâi a 'na rude gotta d'édhie et que l'est onco on autro affèrè què ique io lo Nozon sè méclliè avoué lo Talent.

Yon dè clliào coo, qu'on lâi desâi Daniet, que savâi nadzotâ on bocon, sè dévité, et coumeint fasâi tsaud, laissè sa carletta su sa teta po sè preservâ dâo sélâo, et panf! châtôt dedein, tandi que l'autro, Sami, que ne sè tsaillessâi pas dè sè bâgni et qu'avâi poaire dè l'édhie, restâvè ào boo, à l'ombro dézo onna chaudze, po l'atteindrè.

Ma fâi, Daniet, qu'avâi cru dè châtôtâ dein lo Rhoûno coumeint on châtôtâ dein lo Vâiron, n'avâi pas su choisi la bouna pliace et l'a étâ einmenâ pè lo coreint. L'a bio z'u dzevatâ, lâi avâi dâi verets, et lo gaillâ est z'u pè lo fond, tandi que sa carletta qu'étâi restâie dessus, navigâvè coumeint onna liquietta. Lo pourro diablo a bo et bin étâ niyi, qu'on l'a retrouvâ lo leindéman, mâ bin de pe avau.

Lo Sami, que n'avâi pas einveintâ la pudra, vouâitivè la capa que dansivè su l'édhie, et sè peinsâvè que son camerado fasâi étâ d'allâ ào fond po lo diverti; et sein comprendre que se n'ami étâi ein trein dè passâ l'arma à gautse, lâi criâvè : « T'as bio tè catsi, Daniet, vayo adé ta carletta ! »

Pour entrer à la Chambre française.

Depuis l'attentat de Vaillant, les invités qui se rendent à la salle des séances du Palais-Bourbon sont soumis à une terrible et minutieuse investigation.

Notre ami Alfred Capus, disent les *Annales politiques et littéraires*, qui n'avait pas l'honneur d'être connu de l'huissier en chef de la Chambre, a été, l'autre jour, victime de ce contrôle.

Voici une partie du dialogue qu'ils