

Défense de parler au pilote

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

Objektyp: **Article**

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

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

Heft 45

PDF erstellt am: **26.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-194563>

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.

On nous a demandé d'analyser, outre le mot *Beutezug*, le mot *Beutezügler*.

Après ce que nous avons dit plus haut, cette seconde explication est à peine nécessaire.

Donnons pourtant à ce sujet les gloses de notre ami le philologue :

« *Zügler*, au lieu de *Zieher*, est le dérivé barbare de *Zug*, et désigne la personne qui fait l'action de *ziehen*, comme le néerlandais *trekker* désigne la personne qui fait l'action de *trekken*, qui prend part à un *trek* de Boers.

» Les *Beutezügler* sont ceux-là qui font le *Beutezug*, qui vont à la recherche du butin.

» On pourrait traduire ce mot par *pirates*, *forbans*. »

Une expérience communiste.

Sous le gouvernement de Juillet, la plupart des ouvriers républicains de Lyon étaient communistes.

Le communisme est, de toutes les conceptions, la plus simple, puisque l'Etat qu'elle cherche à réaliser a été le premier de l'humanité. Elle présente une générosité pleine de séductions : chacun pour tous, tous pour chacun.

Sébastien Commissaire, ouvrier lyonnais, devint représentant du peuple en 1849. Il considéra que c'était pour lui un devoir de prendre part au mouvement du 13 juin 1849. Condamné à la déportation, il fut transféré à Belle-Ile où il se trouva avec deux cent cinquante électeurs dont beaucoup étaient communistes.

Les plus dévoués formèrent le projet de tenter un essai de communauté dans la prison même. Plusieurs réunions eurent lieu, des statuts furent rédigés et adoptés par les adhérents.

Les sociétaires s'engagèrent à verser au compte du trésorier tout l'argent qu'ils avaient au greffe de la prison et celui qu'ils recevraient par la suite. Ils s'engageaient à confectionner des objets en paille, des chaussons ou tout autre travail. Tous les objets fabriqués devaient être vendus au profit de la communauté, les sociétaires ne devant aucun pécule individuel. En échange, les membres de la communauté devaient recevoir chaque jour, aux frais de la caisse sociale, un demi-litre de vin ou un quart de litre, selon l'importance du fonds commun; les fumeurs et les priseurs recevaient du tabac pour leur consommation; du papier et des timbres-poste étaient mis à la disposition des sociétaires qui voudraient correspondre avec leurs familles. Le travail et les repas avaient lieu en commun.

« Au début, les sociétaires étaient tous contents : la caisse était bien garnie; quelques citoyens avaient fait des versements relativement considérables.

» Le deuxième mois, les ressources baissaient, il fallut diminuer les rations de vin et de tabac.

» Le troisième mois, la Société périclitait, puis elle se disloqua et s'effondra complètement. »

M. Sébastien Commissaire, qui, quoique

communiste, savait se rendre compte des faits, explique fort bien les motifs de ces deux phases.

« Un certain nombre d'individus ne s'étaient mis de la Société que dans l'espérance d'avoir du vin et du tabac; aussitôt que les distributions cessèrent, ils se retirèrent.

» Beaucoup de sociétaires recevaient chaque mois de leurs familles une somme de dix, quinze, vingt francs et même davantage, pour subvenir à leurs besoins.

» Aussitôt qu'ils furent organisés en société, ils écrivirent à leurs parents de réduire de moitié ou de supprimer leurs envois mensuels, la caisse sociale devant leur fournir du vin, du travail, etc.

» D'un autre côté, le travail ne se faisait ni aussi bien, ni aussi vite que du temps où chaque sociétaire travaillait pour son compte.

• Cet essai de communauté, suivi bientôt d'insuccès, contribua à décourager quelques citoyens, et fit perdre aux idées communistes un terrain qu'elles ne regagnèrent jamais dans la prison. »

L'administration de la prison avait mis à la disposition des trente détenus du petit quartier un préau. C'était le cas d'essayer la culture en commun. Pas du tout, il fut décidé que si une partie était réservée pour la promenade, l'autre serait divisée en trente parts, dont chacun pourrait faire un petit jardin ou qu'il pourrait céder, s'il n'avait pas de goût pour l'horticulture. Sur les trente détenus, la moitié aliéna sa propriété.

Voilà un essai communiste, tenté par des hommes convaincus, relaté par un ancien communiste de Lyon.

Il y a encore beaucoup de millions d'hectares inoccupés sur la surface du globe. Les partisans de la doctrine communiste feraient bien d'aller sur un coin disponible fonder une nouvelle Icarie et s'assurer par une expérience limitée de la possibilité de soumettre un pays comme la France au collectivisme

(*Almanach du Bonhomme Richard.*)

YVES GUYOT.

Défense de parler au pilote.

Tel est l'écriveau qui se lit sur le pont de tous nos bateaux à vapeur. — Nous avons vu des passagers exprimer leur étonnement de ce qu'il n'était pas permis d'échanger quelques mots avec le pilote et de lui demander un simple et court renseignement. Elles ne s'expliquaient pas la rigueur de cette défense, dont chacun, cependant, doit comprendre la nécessité.

Le pilote ou timonier a pour mission — on le sait — de rectifier la marche du navire et de le maintenir dans la bonne route. A cet effet, ses yeux sont constamment fixés sur le cadran de la boussole. Aussitôt que l'aiguille aimantée, dont la position est indépendante du mouvement du navire, vient à faire un écart à droite ou à gauche, il comprend que le navire, ayant dévié dans le sens opposé, c'est le moment d'intervenir. Il donne alors un tour de roue dans la direction voulue et voilà la correction faite.

Le pilote n'a pas le droit de dormir,

ni de rêver, ni de bayer aux corneilles, ni de se laisser distraire ou séduire par quoique ce soit. Ce n'est donc pas pour d'autres raisons qu'on interdit aux passagers de lui adresser la parole.

Par contre, le pilote n'a aucune initiative à prendre; il n'a qu'à se conformer aveuglément aux indications de la boussole, dont il n'est pour ainsi dire que l'appendice et le complément.

C'est la boussole qui commande: le pilote obéit comme une machine.

La grande muraille.

La guerre entre la Chine et le Japon a beaucoup fait parler de cette fameuse muraille de la Chine au sujet de laquelle nous n'avons eu jusqu'ici que des récits légendaires. Nous voyons du reste que l'armée japonaise ne s'en fait aucun souci.

Il est maintenant démontré que cette muraille telle qu'elle a été décrite n'existe pas et n'a jamais existé, témoins les renseignements exacts qui nous sont donnés à ce sujet par l'abbé Larrieu, ancien missionnaire en Chine.

Cette muraille part du golfe Leo-Tang ou Mer Jaune, à quelque distance de la côte, de laquelle, par un temps serein, il est facile de l'apercevoir. Cette première partie est généralement désignée par l'expression de *ligne de pieux*. C'est en effet ainsi qu'elle commence; il n'y a là aucun ouvrage de maçonnerie.

De ce point elle court de l'ouest à l'est jusqu'à 112° de longitude environ. Là elle s'infléchit; parvenue à peu près à la latitude de Pékin, elle remonte vers le nord et s'arrête bientôt au point de rencontre avec le Hoang-Ho, cours d'eau assez important, puis elle suit la limite nord du Konsu et se termine au désert du Gobi.

Cette dernière portion, qui constitue au moins la cinquième partie de la Muraille, se compose de simples terrassements, c'est-à-dire qu'elle n'existe plus.

Dans certaines descriptions, on mentionne encore une nouvelle Muraille indiquée aussi sur quelques cartes. L'abbé Larrieu en parle et la traite avec le même dédain que la grande. Elle va de la limite occidentale du Tcheli à la limite orientale du Shensi; elle représente à peu près une courbe dont les extrémités rejoignent deux points de la Grande Muraille.

L'espace enfermé ainsi entre les deux ouvrages paraît devoir être regardé comme un vaste camp retranché destiné aux concentrations des troupes au moment des invasions tartares.

L'unité du plan, l'homogénéité des matériaux n'existe pas.

Il y a réellement des parties assez élevées et assez larges pour que six ou sept cavaliers puissent s'avancer de front, mais ailleurs l'élévation et la longueur sont beaucoup moindres.

Il existe une quantité considérable de tours quadrangulaires assez rapprochées les unes des autres pour rendre possible la propagation des signaux; elles sont surtout placées sur les hauteurs voisines des défilés les plus accessibles à l'ennemi.