

Zeitschrift: Le conteur vaudois : journal de la Suisse romande
Band: 21 (1883)
Heft: 48

Artikel: En chemin de fer
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-187917>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 02.04.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

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 bureau de
 MONNET, rue Pépinet, maison Vincent, à Lausanne ; —
 s'adressant par écrit à la Rédaction du *Conteur vaudois*.
 Toute lettre et tout envoi doivent être affranchis.

PRIX DES ANNONCES :
 La ligne ou son espace, 15 c.
 Pour l'étranger, 20 cent.

Lausanne, 1^{er} décembre 1883.

L'épouvantable catastrophe dont notre lac vient d'être le théâtre donne de l'à-propos aux lignes suivantes, publiées par un journal scientifique :

« *Maintien à flot des navires en cas d'avaries.* — M. Werner, de Listrop (Hanovre), propose d'appliquer au maintien à flot des navires, en cas de collision, par exemple, le système du Dr Raydt, pour soulever les fardeaux au moyen de ballons. Il propose de disposer de chaque côté du navire, au dessous de la ligne de flottaison, cinq ou six chambres contenant des ballons dégonflés qui communiqueraient par des valves avec des réservoirs d'acide carbonique. Un appareil mécanique placé sur le pont permettrait d'ouvrir les valves et les portes des chambres. Les ballons ainsi gonflés permettraient, en cas de collision, de retarder l'enfoncement du navire pendant trente minutes, ce qui suffirait pour préparer les chaloupes, etc.

Ces ballons pourraient être faits en toile à voile trempée dans une dissolution de caoutchouc et doublée avec la même matière. »

C'est à juste titre qu'on se préoccupe de rechercher des moyens de sauvetage et qu'il s'est constitué dans les diverses cités maritimes des sociétés de secours pour les naufragés ; car on ne peut guère se figurer le nombre inouï des désastres qui arrivent annuellement sur mer. Il suffit pour s'en faire une idée d'en consulter la statistique.

Le nombre des navires perdus dans l'année 1866, par exemple, s'élevait à 2932, dont 1434 anglais. Et il faut noter que dans ce chiffre ne sont pas comptés les bâtiments des pays tels que la Malaisie, le Japon, l'Indo-Chine, la Chine, etc., où la mer est si mauvaise que les naufrages s'y produisent dans l'effrayante proportion de 50 pour cent.

Les 2932 naufrages ci-dessus peuvent être classés de la manière suivante : Vapeurs, 168 ; — navires à voiles en bois, 2732 ; — navires à voiles en fer, 32.

En 1872, les navires à voiles perdus totalement étaient au nombre de 2682, et les navires à vapeur au nombre de 244.

Depuis quelques années on a remarqué une certaine diminution dans le nombre des naufrages des navires à voiles et, par contre, une augmentation dans le nombre de ceux des steamers, ce qui s'explique par le développement de la navigation à vapeur. Ce sont les abordages, les chocs imprévus,

comme celui que nous avons aujourd'hui à déplorer, qui causent le plus souvent ces accidents. C'est ainsi que le nombre des sinistres en pleine mer forme presque le tiers des naufrages constatés.

En chemin de fer.

On connaît les innombrables subterfuges dont se servent les voyageurs en chemin de fer pour empêcher que le compartiment où ils sont montés les premiers ne soit envahi par de nouveaux arrivants.

On n'ignore pas, en effet, que dans un wagon, il y a quatre bonnes places, à la condition, bien entendu, que ces quatre places soient occupées par des gens qui s'accordent entr'eux, et notamment par quatre personnes dont deux au moins ne redoutent pas d'aller à reculons. Il faut aussi que l'on soit du même avis sur la quantité d'air qui doit entrer dans un compartiment. Un homme de tempérament apoplectique veut toutes les fenêtres ouvertes, un homme enrhumé les veut hermétiquement closes ; l'un ne peut vivre sans fumer, l'autre ne peut supporter l'odeur du cigare, et le reste à l'avenant.

Cependant, lorsqu'on est quatre dans un wagon, et qu'on est parvenu à s'entendre, l'important est de s'arranger de manière à n'être pas huit ou dix au moment du départ.

Pour cela, on use de divers stratagèmes dont le plus habituel est de se présenter en masse à la portière et de hurler : « Complet ! » quand un nouveau voyageur se présente, mais ce moyen est bien usé et il ne produit plus aucun effet.

Un des plus jolis subterfuges de cette espèce est celui qu'employait un monsieur voyageant souvent sur la ligne de Paris à Bordeaux. Il arrivait de bonne heure à la gare, montait le premier dans un wagon et tirait avec soin tous les rideaux, plongeant ainsi son compartiment dans une obscurité complète.

Mettait-on la main à la poignée de la portière pour monter avec lui, notre homme présentait à la fenêtre une tête pâle, coiffée d'un chapeau à large crêpe, et prononçait d'une voix de basse profonde ces paroles encourageantes : « Compartiment des pompes funèbres ! »

Mais ce que l'on redoute le plus pour voyager, c'est le voisinage des enfants en bas-âge, qui piaillent, gigotent, mangent, boivent ou... font pis, au grand désagrément de leurs voisins.

Cette terreur des voyageurs pour les enfants, a inspiré à une maison américaine une idée pratique,

dont nous avons déjà parlé l'année dernière et qui, aujourd'hui, a fait son chemin et devient une importante branche d'industrie, témoin l'annonce suivante que les fabricants publient à grand orchestre :

« Après de longues recherches et des efforts pénibles, le chef de notre fabrique d'articles de voyage a réussi à fabriquer des enfants artificiels qui crient tout comme de vrais enfants.

» On garantit que, dans un coupé de chemin de fer d'où partirait la voix d'un pareil *criard*, aucun autre voyageur n'oserait monter, et nos honorables clients sont assurés par de pareilles mesures de précaution de voyager seuls.

» Un bébé artificiel (n° 1), *criard* de première catégorie, avec un timbre de voix tout à fait malicieux et une gradation réglée de sons, coûte 10 dollars (52 fr 50.)

» Un bébé (n° 2), avec gémissements violents, lamentables et intolérables, coûte 5 dollars (26 francs).

» Un bébé ordinaire (n° 3), qui possède des cris stridents mais intermittents, 2 dollars (10 fr. 40).

» Le travail est solide et élégant. On garantit pour un an. »

Les monarques des Etats-Unis.

On lit dans un journal américain :

« Les Etats-Unis sont bien une République, cela est incontestable, et cependant ils possèdent chez eux des hommes qui exercent un véritable pouvoir royal et auxquels il ne manque que le titre de monarque. Comme des rois, ils tirent leurs revenus de taxes ; comme des rois, ils exercent une grande influence sur la législation ; comme des rois, ils dominent la volonté et le travail de milliers d'êtres humains. Ce qui les distingue des rois de l'Europe, c'est qu'ils sont plus riches qu'eux. Voici le roi Vanderbilt II ; nul ne connaît sa fortune ; il ne permet à personne de s'enquérir de sa liste civile. Son avoir est estimé à deux milliards. Il élève des palais, il achète des chefs-d'œuvre de peinture ; d'un seul coup il se fait l'acquéreur de 250 millions de francs de « bons 4 pour cent ; » il a la haute main sur plus de six mille lieues de chemins de fer. Il y a aussi le roi Gould, le fondateur de la dynastie de Wabash : il n'est pas si riche que Vanderbilt, mais il est plus habile. Il a pour royaume les lignes du chemin de fer du sud-ouest. Il dirige aussi à son gré toutes les lignes télégraphiques du pays. Il pourrait porter les titres de roi de Wabash, prince d'Erié, grand mogul de l'Union de l'Ouest et de grand-duc de l'Union pacifique ; ce n'est certes pas un pauvre monarque. Si ses sujets s'alarmaient et craignaient de perdre ce qu'ils possèdent, il les rassurerait en leur montrant quelques liasses de cinquante millions de dollars de sécurité qu'il tient en réserve. Nous avons tout un congrès de rois de chemins de fer. Huntington a ses domaines, qui s'étendent par l'Utah jusqu'à la Californie et de la Californie jusqu'à Mexico et à la Nouvelle-Orléans ; il a, en plus, quelques autres petits domaines dans la Virginie de l'Ouest. Villard règne aussi dans le Far-West, sur un territoire aussi grand que l'empire allemand. Aucun homme n'a le droit d'y poser

un seul rail sans sa permission. Le roi du commerce des tissus est mort et n'a pas laissé de successeur, mais nous avons quatre souverains miniers qui gouvernent l'immense royaume de Bonanzas, Tuckhey et les autres ; la dynastie des Astor possède des revenus à faire périr d'envie les potentats de l'Europe. Le roi de la Compagnie d'huiles *Standard* a une liste civile qui, durant ces dix dernières années, s'élevait à soixante-douze millions de dollars. Nous avons des reines douairières telles que M^{me} Stewart ou M^{me} Stevens, qui se croiraient dans la misère si elles ne disposaient que des revenus de la reine Victoria. Les souverains de l'Europe sont presque des mendians à côté des nôtres. »

Lausanne, le 28 novembre 1883.

Monsieur le rédacteur du *Conteur vaudois*.

Le problème intéressant contenu dans votre dernier numéro offre une infinité de solutions.

En effet, les nombres demandés sont tous les quotients que l'on obtient en divisant 111111...., etc., par les nombres premiers 3, 7, 11, 13, 17, 23, etc., leurs carrés ou leurs produits.

Le nombre 111111...., etc., étant infini, il faut arrêter la division au premier zéro (ou au second ou au troisième, etc.), que l'on trouve pour reste. On obtient ainsi pour les quotients de la division du dit nombre par 3, 7, 9 (carré de 3), 11, 13, 17, 19, 21 (3 fois 7), 23, etc., les nombres 37 — 15873 — 12345679 — 101 — 8547 — 6535 9477124183 — 5847953216374269 — 5291 — 48309178743961 352657, etc.

Si l'on veut obtenir un produit composé uniquement du chiffre 5, il suffira de multiplier les nombres ci-dessus par 5 fois 3, 5 fois 7, 5 fois 9, 5 fois 11, 5 fois 13, etc.

Chacun peut faire la démonstration du problème en considérant le nombre 111111...., etc.

Agréé, monsieur le rédacteur, l'assurance de ma considération.

H. DUVELUZ.

La mère Trevougne et lo cosandâi.

— L'est onna misère què d'eintâ on âbro, desâi on dzo lo père Guingue ; vouaiquie lo troisiémo iadzo que metto dâi z'einto à mon cerisi dè Prâriond, po avâi dâi graffions, et dâo diablo se cein a volliu preindrè !

— Eh bin ! se lài repond lo père Gueliet, qu'étâi on farceu, se te vâo dâi z'einto que ne ratont pas, tè faut lè preindrè su on monnâi, su on tessot et su on cosandâi, kâ se per hazâ y'ein a ion que ne preind pas, on est su que lè z'autro preignont adé.

Et po provâ son derè, ye racontâ que dein lo teimps iò lè ministrès interrogâvont la demeindze du su la chère lè grantès dzeins tot coumeint lè z'enfants, lo ministrè dè tsi leû demandâ à n'on monnâi :

— Récitez le huitième commandement ?

— Cein ne mè vouâtè perein, monsu lo ministrè ; reponde lo monnâi, y'é remet lo moulin à mon valet.

Ora, po lè cosandâi, accutâ sta z'ice :

La mère Trevougne avâi ourdi tsi Boubena, lo tessot, po onna pice dè grisette avoué quiet le volliâvè revoudrè se n'hommo et se fère on cotillon po la demeindze.