

Zeitschrift: Le conteur vaudois : journal de la Suisse romande
Band: 29 (1891)
Heft: 45

Artikel: Comment on parlait des chemins de fer dans notre pays, en 1852
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-192584>

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
 ETRANGER : 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.

Comment on parlait des chemins de fer dans notre pays, en 1852.

En 1852, il n'existait en Suisse aucun chemin de fer. En aurions-nous ? n'en aurions-nous pas ? Telle était la question qu'on se posait alors avec toute espèce de commentaires.

Il est très curieux de voir par les écrits de l'époque comment on envisageait ces grands moyens de locomotion. C'est presque à n'y pas croire ; et pourtant quarante années ne se sont pas encore écoulées dès lors.

Voici ce que nous lisons à ce sujet dans le *Bon Messenger*, pour l'an de grâce 1852 :

« La question des chemins de fer est une question pendante en Suisse ; les Conseils de la Confédération s'occupent sérieusement à en doter notre patrie. Nous donnons une carte des chemins de fer de l'Europe centrale, qui pourra faire embrasser d'un coup d'œil le développement qu'a pris ce nouveau mode de transport. Ceux de nos lecteurs qui n'en ont pas encore usé pourront se faire une idée de la promptitude avec laquelle on franchit les distances par ce moyen, en observant qu'il leur faut moins de temps pour se rendre à Londres qu'il ne leur en faudrait pour traverser la Suisse dans sa longueur. En partant de Lausanne, ils iront en 30 heures à Dijon, prendre la voie ferrée qui leur fera, de là, atteindre Paris en 4 heures. De Paris à Londres, par Calais ou le Havre, ils ne dépenseront guère plus de 14 heures, si la traversée est bonne. Ainsi, en 48 heures environ, ils arriveront de Lausanne dans la capitale de l'Angleterre. »

Et après divers détails sur le parcours des chemins de fer existant alors en divers pays, ainsi que les facilités qu'ils offraient aux voyageurs, le *Bon Messenger* continue en ces termes :

« Si les courses en chemin de fer que nous venons d'énumérer n'ont pas fatigué nos lecteurs, elles leur auront fait comprendre l'utilité des chemins de fer ; elles auront réconcilié avec ce moyen de transport ceux d'entr'eux qui n'en voient pas avec plaisir l'établissement projeté en Suisse. Malgré les froissements particuliers qui pourront en découler pour certaines industries, ils au-

ront compris que les chemins de fer en Suisse sont devenus une nécessité des temps. Ceux de l'est et du nord de la France, ainsi que ceux du Sud de l'Allemagne, nous touchent à Bâle. Prochainement, sans doute, ils arriveront aux portes de Genève, de l'ouest de la France et du nord de l'Italie. En peu de temps, ils vont atteindre le lac de Constance.

» Or, quand nous serons enlacés comme dans un réseau de voies ferrées, que deviendra la Suisse si ces moyens de communication s'arrêtent à notre frontière ? La Suisse sera nécessairement tournée, délaissée et en arrière de la civilisation européenne. Elle sera dans l'impossibilité de lutter avec les pays voisins pour le commerce, l'industrie et l'agriculture, inondée de produits étrangers, sans avoir la même facilité pour envoyer les siens dans d'autres contrées. Si donc, sous certains rapports, les chemins de fer sont un mal pour notre patrie, c'est un mal nécessaire à subir.

» C'est donc avec raison que les Conseils de la nation s'occupent sérieusement de nous donner ce nouveau mode de circulation et se proposent d'utiliser pour cela le beau travail des deux célèbres ingénieurs anglais, MM. Stephenson et Schwindburne, qu'ils ont appelés pour dresser un projet de plan des lignes ferrées qui doivent traverser la Suisse.

» On mettra en communication Genève avec Bâle, Zurich, Schaffhouse, le lac de Constance, Coire et Locarno, sans oublier la Suisse centrale. C'est Morges que l'on prendra probablement pour point de départ de la ligne principale. Le lac et les bateaux à vapeur la remplaceront, selon toute apparence, de Genève à Morges.

» Dans ce dernier endroit, la voie ferrée, après avoir jeté un embranchement jusqu'à Ouchy, prendra sa direction, d'abord le long de la Venoge, puis le long des marais pour atteindre Yverdon, où le lac de Neuchâtel la remplacerait de nouveau.

Suit la description du réseau se dirigeant vers Lyss, et de là, par un embranchement, sur Berne, Soleure, Olten, ce dernier endroit étant désigné comme point central d'intersection pour les lignes principales.

Après cet exposé, le *Bon Messenger* se livre

à des considérations vraiment naïves parfois, sur l'influence des chemins de fer tant au point de vue matériel qu'au point de vue moral.

» ... Ce seul énoncé suffit pour faire comprendre quelle influence incalculable ce mode de circulation doit exercer sur toutes les relations sociales et les affaires de la vie. Pour l'agriculture, les chemins de fer ont l'immense avantage de doubler et de tripler même la valeur des terrains, en proportion de leur distance des voies ferrées. Ils donnent une facilité extrême pour l'écoulement des produits. Et quand les débouchés augmentent, la production augmente en proportion, et l'agriculture prend une nouvelle impulsion. Or, pour une contrée essentiellement agricole comme notre pays, c'est un résultat des plus importants.

» Avec les chemins de fer, plus de famine possible, en quelque sorte ; car, des pays les plus éloignés, on pourra, en peu de temps et de frais de transport, faire venir des comestibles, dont l'abondance rétablirait l'équilibre.

» Une fois que les chemins de fer jetteront dans tous les sens leurs lignes à travers l'Europe, les nations les plus éloignées seront si près l'une de l'autre, les communications si promptes et si faciles, que les barrières élevées entre elles tomberont les unes après les autres ; les lignes de douanes ne seront plus guère possibles, et la liberté de commerce et d'industrie deviendra comme une nécessité. Ce sera une vraie révolution.

» Les chemins de fer devront aussi nécessairement exercer une notable influence sur le bien-être des classes ouvrières. La célérité et le bon marché des voies de transport leur permettront d'aller d'un lieu dans un autre chercher du travail, comme aussi la facilité d'avoir des ouvriers donnera une nouvelle impulsion aux diverses industries.

» Qui pourrait calculer encore quelle influence morale devront exercer sur les relations internationales ce contact continu des différentes races de l'Europe, ces rapprochements multipliés et de tous les instants ? Comment conserver encore ces haines nationales, ces répulsions de peuples à peuples quand ils ne

formeront plus pour ainsi dire qu'une seule nation ? De là, ne peut-on pas espérer que les chances de la guerre diminueront en proportion ? Et même ce terrible fléau fût-il encore possible, les maux qu'il occasionne seront nécessairement diminués par les chemins de fer. La promptitude avec laquelle les armées pourront se transporter d'un lieu à l'autre par cette voie, épargnera aux populations bien des charges, que le passage et le séjour plus ou moins prolongé des corps de troupes occasionnent toujours. Les guerres seront plus courtes, les dépenses moins fortes pour l'Etat, les souffrances moins grandes pour les peuples.

» Enfin, sous le point de vue religieux et chrétien, cette promptitude de communication contribuera sans doute puissamment à l'avancement du règne de Dieu, en facilitant la diffusion de la Bible et les voyages missionnaires.

» Les chemins de fer, produits de l'industrie humaine, sont donc à nos yeux un événement providentiel à grande portée et un signe des temps. »

Le 8 juin 1852, le Grand Conseil accordait à M. Sulzberger la concession de la ligne Morges-Yverdon, avec un embranchement sur Lausanne. Cette dernière clause ne fut obtenue qu'après mille efforts de la part des autorités communales. La concession passa en diverses mains et fut acquise, en définitive, par une société anonyme sous le nom de *Compagnie de l'Ouest des chemins de fer suisses*.

Les travaux commencèrent en 1853, et le 7 mai 1855, la section *Yverdon-Bussigny* était livrée à la circulation; le 1^{er} juillet suivant, c'était le tour de la section *Bussigny-Renens-Morges*; enfin, le 5 mai 1856, on inaugurait la section *Renens-Lausanne*.

Puis de nombreux projets surgirent pour rattacher la ligne Morges-Lausanne-Yverdon à la Suisse centrale et à la France. La ligne *Morges-Genève* fut immédiatement entreprise et livrée à la circulation en avril 1858.

Le réseau suisse s'enrichit successivement de nouvelles lignes reliant entre eux tous les grands centres de population, et adieu dès lors le bon vieux temps des diligences.

L'été de la Saint-Martin.

Voulez-vous connaître l'origine de l'été de la Saint-Martin?... Cherchez-la dans la jolie légende que voici :

Un jour, saint Martin, qui était un grand guerrier, voyageait isolément à cheval, et il avait encore plusieurs étapes à faire pour se rendre à destination.

Ce jour-là cependant, il faisait un froid, une pluie, un vent épouvantables, lorsque, sur son chemin, le cavalier

aperçut un malheureux vieillard à moitié nu et tout transi de froid.

Touché de compassion, saint Martin tira son sabre, partagea son manteau du haut en bas, et en donna la moitié au pauvre homme, qui l'accepta avec reconnaissance et la jeta sur ses épaules.

Mais saint Martin n'étant plus qu'à moitié couvert, commençait lui-même à grelotter de froid, lorsque le bon Dieu, pour le récompenser de sa bonne action, permit que, malgré la saison, il fit encore quelques jours de soleil, afin de lui laisser le temps d'achever avec moins de peine la route qu'il devait parcourir.

Et ainsi s'expliquerait, d'après cette légende, la série de beaux jours que nous avons d'ordinaire vers le milieu de novembre, et qui a reçu le nom significatif d'*été de la Saint-Martin*, parce que la fête de ce saint tombe à cette époque-là.

Il nous tombe sous la main un ancien numéro du journal *Le Temps*, dans lequel nous lisons cet amusant récit :

L'aventure que je vais vous conter vient d'égayer les mauvaises langues du quartier de la Trinité. Je la cite entre mille autres, parce qu'elle me paraît caractéristique des inconvenients où peut mener l'indifférence que mettent aujourd'hui les plus honnêtes gens à défendre leur porte contre l'invasion des intrus.

La scène se passe au mois de février 1888, dans une belle maison bourgeoise. L'hôtel n'a que trois étages. A l'entresol, un magistrat; au premier, le propriétaire; au second ou au troisième, comme il vous plaira, un boursier.

Le propriétaire est vieux et grognon. Il a loué deux étages de son hôtel à la condition que les locataires *ne donneraient jamais de soirées*. Mais ces conditions-là, c'est comme la promesse de ne pas avoir de perroquets. Ça s'inscrit dans le bail et cela ne s'observe point dans la pratique. Aussi, depuis le commencement de l'hiver, les deux locataires importunaient leur propriétaire pour obtenir la permission de faire danser chez eux.

Le bonhomme se faisait tirer l'oreille. A la fin, pourtant, il se décida. Soit, dit-il, mais vous donnerez vos deux soirées le même jour. De cette façon, je ne passerai qu'une nuit blanche.

Les locataires se retirèrent enchantés de leur propriétaire, lequel, une fois seul, se dit à part soi :

— Vous, mes bons amis, je vais vous ôter à jamais l'envie de donner des bals.

Et il fit monter son concierge.

— Joseph, lui dit-il, M. Durand et M. Dupont se proposent de donner une soirée à la même date. Je suis sûr qu'ils vont inviter une foule de gens qu'ils ne connaissent même pas de vue, des misérables qui vont venir salir votre escalier et craqueler mes plafonds. Il faut dégouter à tout jamais mes locataires de recommencer cette petite fête. Faites-moi donc le plaisir d'observer la consigne que je vais vous donner. Vous vous tiendrez sur le seuil de votre

loge. Toutes les personnes qui vous demanderont : « Monsieur Durand ? » vous leur répondrez : « Monsieur Durand ? Au troisième. » Et vous les enverrez chez Monsieur Dupont. Toutes les personnes qui vous demanderont : « Monsieur Dupont ? » vous leur répondrez : « Monsieur Dupont ? A l'entresol. » Et vous les enverrez chez Monsieur Durand.

Est-il besoin de vous dire que, pour une fois, le concierge exécuta fidèlement sa consigne. La bonne moitié des invités de Durand furent envoyés chez Dupont, la bonne moitié des invités de Dupont restèrent à cotillonner chez Durand. Et, de dix heures à une heure du matin, Dupont serra la main, frappa dans le dos, versa du champagne aux invités de Durand, tandis qu'à l'entresol Durand serrait la main, frappait dans le dos, versait du champagne aux invités de Dupont.

Tout aurait fini sans encombre, si, sur le coup d'une heure du matin, un gros monsieur de la Bourse ne s'était pas présenté à l'hôtel pour souper chez son ami Durand.

Fidèle à sa consigne, le concierge l'envoie tout droit chez Dupont. Le gros monsieur de la Bourse cherche Durand dans la fête et ne le découvre pas. Il se fâche qu'on fasse si peu de cérémonie pour son entrée.

A la fin, il s'adresse à un serviteur :

— Aidez-moi donc à trouver M. Durand ?

— M. Durand ? répond le larbin. Mais il loge au troisième. Ici vous êtes chez Monsieur Dupont.

Le gros monsieur de la Bourse avait parlé très haut. Une douzaine d'habits noirs et de dames qui étaient là entendent sa question et la réponse du domestique.

— Comment ! s'écrient les invités en cœur, nous ne sommes pas chez M. Durand ?

La nouvelle se répand comme une traînée de poudre. Une bonne moitié des danseurs et des danseuses de Dupont se précipite vers le vestiaire :

— Nos sorties de bal, nos fourrures !

Derrière le gros monsieur de la Bourse, ces déserteurs escaladent l'étage comme un cortège de noce.

Les domestiques de Dupont voient arriver avec effroi cette imposante armée d'invités. Affolés, ils courent prévenir leur maître. Voilà une bonne heure que les chaises manquent, et déjà, à cause de la chaleur, deux dames se sont trouvées mal. Dupont, épouvanté, accourt dans son antichambre pour parler avec la foule.

— Dupont ! Dupont ! crient à sa vue mille voix irritées. C'est bien vous qui êtes Dupont ? Nous nous étions trompés d'étage. Voilà deux heures que nous dansons chez Durand !

Un chœur de voix formidable répond du fond du salon à ces exclamations :

— Dupont ! Durand ! Nous sommes chez Dupont, nous ne sommes pas chez Durand !

La foule des danseurs et des danseuses de Dupont se précipite vers le vestiaire :

— Nos manteaux, nos sorties de bal !

Une bagarre indescriptible s'engage sur le palier entre les invités de Dupont, qui veulent entrer, et les invités de Durand, qui veulent sortir. Le madras narquois du propriétaire se montre dans l'entre-bâillement de la porte du premier étage. Et, par la cage de l'escalier, le concierge jouit de ce