Zeitschrift: Bulletin pédagogique : organe de la Société fribourgeoise d'éducation et du Musée pédagogique

Herausgeber: Société fribourgeoise d'éducation

Band: 67 (1938)

Heft: 5

Rubrik: Une leçon d'histoire au cours complémentaire

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 08.07.2025

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

conique, allongée — par exemple, le muguet —. Ils s'avancent vers la surface du sol où ils se déploieront. Leurs écailles dures percent la terre comme un coin et protègent les feuilles délicates ; les feuilles de l'anémone sont portées par une tige plus résistante qui, recourbée en forme de crosse, soulève la terre et leur livre passage vers la lumière.

Pendant que les bourgeons éveillés donnent un renouveau de vie aux plantes assoupies durant l'hiver, les graines germent dans le sol. Leur carapace protectrice se détruit, la jeune plante se développe, puisant dans le sol et dans l'air les éléments nécessaires à sa vie. Et, partout, dans les champs, dans les prairies, les jardins et les bois, la vie éclate.

Mais vie signifie lutte. Les plantes dépendantes de la terre et de l'air luttent contre la terre et l'air lorsque la terre et l'air se liguent pour les détruire ; elles leur dérobent les éléments mêmes qui les composent. Avec l'aide du soleil, elles transforment l'humus environnant en *substance de plante*. De la matière brute, elles font de la vie.

La petite masse, d'abord informe au centre du bourgeon, le germe microscopique enfermé dans la graine, ont en soi une force qui s'empare de la matière, qui la fait servir à leur développement, qui guide toutes leurs opérations pour que la terre et l'eau, la chaleur et la lumière contribuent à former cette chose unique et merveilleuse : la plante vivante.

ANNA HUG, *lic. math.*

Une leçon d'histoire au cours complémentaire

Sujet : Comment voyageait-on au bon vieux temps ?

Ce sujet d'histoire peut être annoncé aux élèves une ou deux semaines à l'avance. Il fait naturellement suite à une leçon de géographie sur les voies de communication.

Nous inviterons nos jeunes gens à réfléchir sur cette question. Mais il faut les guider. Et pour cela, écrivons à la table noire un questionnaire qu'ils relèveront dans leurs cahiers. Nous pouvons faire mieux encore en établissant un certain nombre de fiches que nous leur distribuerons. A titre d'exemples, rédigeons les trois fiches suivantes :

1re fiche :

1° Comment croyez-vous que l'on voyageait avant l'établissement des chemins de fer ?

2° Avez-vous déjà entendu parler des anciennes diligences ? — Pourriez-vous vous procurer une gravure représentant une vieille voiture postale ? — Avez-vous visité le musée postal, à Berne ?

3° Y avait-il beaucoup de frais, de difficultés ou d'inconvénients à voyager à pied, à cheval, en diligence ?

4° Fait-on encore aujourd'hui des voyages à pied ?

2me fiche :

1° Quelle distance estimez-vous que pouvait parcourir une diligence en une heure ?

2° Pourriez-vous calculer approximativement, au moyen d'une carte à échelle, la durée d'un trajet en diligence, comme de Lausanne à Berne, de Fribourg à Neuchâtel ?

3° Deux célèbres écrivains de notre pays ont parlé, dans leurs œuvres, des voyages à pied ; sauriez-vous les nommer ? Pourriez-vous lire à vos camarades un extrait de leurs écrits ?

4° Les excursionnistes d'aujourd'hui ressemblent-ils aux voyageurs à pied d'autrefois ? En quoi diffèrent-ils ?

3me fiche :

1° Le voyageur qui traversait jadis la Suisse avait-il des difficultés pour payer la course en diligence ? Y avait-il plusieurs espèces de monnaie en Suisse, au XVIIme, XVIIIme ou XIXme siècle ?

2° Savez-vous quand on a construit chez nous les premiers bateaux à vapeur ? Pensez-vous que la navigation sur les lacs ait modifié ou agrémenté les voyages en Suisse ?

3° Comment voyageaient les grands personnages qui venaient en Suisse au commencement du XIXme siècle ? Se servaient-ils des diligences ?

4° Avez-vous entendu parler du service des relais de poste ?

D'autres fiches peuvent sans doute être établies de la même manière. Le moment de la leçon venu, nous invitons les élèves à nous dire ce qu'ils savent. Nous aurons alors des idées éparses, décousues, incomplètes. Ces idées ainsi recueillies peuvent être résumées à la table noire. Et, avec des questions bien posées, nous pourrons certainement obtenir encore des renseignements, même des rectifications de jugements.

Mais c'est maintenant le moment pour le maître de compléter les idées ou les exposés partiels de ses élèves.

En une causerie simple, quelquefois coupée de questions, il reprend le sujet pour le traiter plus sérieusement et plus à fond. Il entourera les faits de quelques explications, les reliera entre eux, il montrera leur enchaînement logique. Le bon vieux temps des diligences ressuscitera sur le fond gris du passé.

On parle volontiers du charme poétique des voyages au temps jadis. J.-J. Rousseau et, plus tard, R. Tœpfer ont célébré tout l'agré-

ment des promenades à pied. D'autres écrivains ont parlé des voyages à cheval, en chaise à porteur, en diligence. Mais tous ces voyages se faisaient avec beaucoup de frais, de difficultés et d'inconvénients. Nous sommes loin de soupçonner les embarras, la complication d'un voyage avant l'établissement des voies ferrées ! Il fallait plusieurs jours pour parcourir un trajet que nous accomplissons aujourd'hui à grande vitesse, moyennant quelques francs, dans une confortable voiture de chemin de fer.

Pour aller en diligence, il y a cent ans, de Zurich à Coire, il en coûtait plus de 100 fr., et le trajet durait 40 heures sans les arrêts imprévus. En 1830, de Zoug à Zurich, la poste ordinaire mettait au moins 15 heures. De Genève, à la fin du siècle dernier, il y avait quatre départs de voitures en 7 jours pour Lausanne et Berne. Le voyage simple pour Berne coûtait environ 38 fr. De la même ville, partaient deux diligences par semaine pour Neuchâtel ; le voyage durait deux jours et demi et coûtait 20 fr. On couchait la première nuit à Aubonne, la seconde à Yverdon et l'on arrivait vers 3 heures de l'après-midi du troisième jour, si l'on n'avait pas de retard. La distance de Fribourg à Berne était franchie en 4 à 5 heures, celle de Fribourg à Neuchâtel en 9 à 10 heures. Ces quelques exemples suffisent à montrer combien les voyages étaient longs et coûteux. La location d'un cheval de selle ou d'une voiture particulière coûtait encore plus cher et n'entrait en ligne de compte que pour les gens fortunés. Les riches étrangers arrivaient en Suisse dans leur propre berline, attelée en poste, c'est-à-dire tirée par des chevaux de louage qu'on échangeait aux relais, le long de la route.

Au commencement du siècle dernier, quelques routes seulement étaient en bon état. Les localités importantes du plateau étaient seules reliées par des voies carrossables. Ces routes privilégiées avaient un service de voitures publiques. C'étaient d'abord d'humbles cabriolets à deux roues, où un seul passager trouvait place à côté du cocher, entre des colis ou des sacs de lettres. Les voies secondaires de communication furent longtemps délaissées ou mal entretenues, car les cantons et les communes reculaient devant toute dépense. Ce n'est guère que dans les années qui suivirent 1830 que notre système routier s'améliora. Toutes nos grandes routes furent alors sillonnées par des voitures postales.

L'artère principale du trafic suisse était à cette époque, jusqu'à l'ouverture du Gothard, une ligne qui va du sud-ouest au nord-est, des bords du Léman au lac de Constance ou mer de Souabe. L'ancienne route romaine suivait déjà cette ligne, partant de Genève, longeant le Jura jusqu'à Soleure et Bâle. Des embranchements, des routes latérales venaient se souder à cette voix principale. Toutes les villes importantes de l'ouest, du centre et du nord de la Suisse y étaient reliées. Outre cette artère principale et ses ramifications, il faut citer une route d'origine romaine, qui suivait le Rhône, de Villeneuve

à Brigue, traversant ensuite le Simplon. Les nombreux cols du Valais, du Tessin et des Grisons n'étaient alors que des sentiers presque impraticables, inaccessibles à tout véhicule.

En arrivant au pied des Alpes, les voyageurs quittaient leur voiture pour le char à banc, appelé le véhicule national de la Suisse. On faisait aussi usage du char à ridelles, plus léger, pourvu de deux ou trois bancs transversaux. Lorsque le chemin devenait tout à fait trop escarpé pour le char à banc ou à ridelles, on recourait aux chevaux ou aux mulets ou même aux chaises à porteurs. C'était de cette manière que l'on passait les cols alpestres. Quelle animation régnait cependant sur ces chemins étroits, rocailleux, pavés de larges plaques de granit disjointes et inégales, qui traversaient la barrière des Alpes !

Le Gothard, le Splugen, le Lükmanier, le Bernardin, la Furka, le Julier étaient les routes les plus fréquentées. Des deux côtés des Alpes, des milliers de gens vivaient de ce mouvement, surtout en été. Pour vous donner une idée de ce qu'était ce trafic, il faut dire que 9,000 chevaux et 29,000 voyageurs franchissaient annuellement le Gothard qui n'était pourtant qu'un mauvais sentier. On raconte qu'un Anglais s'y hasarda en voiture, en 1775 ; mais pour accomplir ce tour de force, il lui fallut une suite de 78 porteurs qui furent obligés à diverses reprises de démonter la voiture et de porter sur leur dos les parties détachées.

En plaine, la route s'arrêtait souvent à l'extrémité d'un lac. Les voitures étaient alors embarquées sur de grands bateaux plats qui les amenaient avec leurs propriétaires, leurs chevaux et les voyageurs jusqu'au point où l'on retrouvait la terre ferme. Et on reprenait le voyage par la route. C'est ainsi que le lac de Zurich faisait partie de la grande route qui reliait l'Allemagne à l'Italie par les cols des Grisons. Cette façon de se servir des lacs se généralisa à partir de 1832, date à laquelle les bateaux à vapeur firent leur apparition sur nos lacs. Les étrangers qui se rendaient de Bâle à Genève par la route du Jura manquaient rarement de quitter la diligence à Bienne ou à Neuchâtel pour la retrouver à Yverdon. De Lausanne, c'est par eau qu'ils poursuivaient leur route sur Genève.

Les grandes rivières étaient déjà traversées par des ponts. Cependant, il fallait quelquefois passer sur l'autre rive au moyen de barques.

Le service des diligences se perfectionna pendant la période qui précéda l'établissement des chemins de fer. Cette amélioration fut si considérable que le réseau de nos routes suisses passait vers 1830 pour l'un des plus beaux qu'il fût possible de trouver. Cette époque fut l'âge d'or des diligences. Sur toutes nos grandes routes, on voyait passer ces lourdes voitures bruyantes, massives, poudreuses, penchantes, couvertes d'une grosse bâche, tirées par quatre, cinq ou six chevaux. Les postillons bottés étaient à cheval ; ils brandis-

saient leurs longs fouets. Sur le siège supérieur, se tenait le conducteur qui sonnait du cor pour annoncer le passage ou l'arrivée de la voiture. Dix à dix-huit voyageurs s'y entassaient. Secoués, ballottés, projetés les uns contre les autres, leur patience était à l'épreuve pendant de longues heures, parfois des journées entières. Les villes dépassées, on roulait en pleine campagne, parmi les prairies, les bois, les champs de blé. Dans les villages, les paysans s'arrêtaient pour voir passer la lourde guimbarde, dans un nuage de poussière.

Quand on franchissait les limites d'un canton, les uniformes des postillons changeaient. Les postillons neuchâtelois portaient un habit bleu, à larges revers orange, garnis de boutons d'argent. Ceux de Genève avaient la poitrine barrée de grands brandebourgs bleus sur le drap rouge de leurs vestes. Ceux de Fribourg avaient des uniformes couleur noisette, portant sur la tunique, à gauche, l'écusson cantonal. Les Valaisans habillaient les leurs de drap bleu céleste, galonné d'argent.

Tout n'était cependant pas intéressant en allant d'un canton à l'autre. Ceux qui traversaient la Suisse avant 1849, devaient posséder une science compliquée : celle de la valeur des diverses monnaies ayant cours dans les cantons. Il y avait des doublons, des ducats, des florins d'or et des florins ordinaires, des francs, des thaler, batz, schillings, kreuzer, rappen, etc. On peut juger des complications et des chances de perte qui résultaient de l'emploi et de l'échange de toutes ces monnaies cantonales. Il y avait encore des taxes à payer en passant la frontière, des péages internes, des droits de passage sur les ponts, sur certaines routes de montagne.

Enfin, les voyageurs devaient parfois attendre longtemps aux relais, avant de repartir. Les relais étaient échelonnés le long de la route. On comptait les distances en postes, comme on compte aujourd'hui en kilomètres. La poste suisse mesurait environ quatorze kilomètres et demi. On mettait habituellement une heure et demie pour la parcourir en diligence. Le relai devait avoir une enseigne à gros caractères : « Poste aux chevaux ». Le maître ou chef du relai était tenu d'avoir, dans son écurie, de la lumière pendant la nuit. Un postillon devait rester debout pour soigner les chevaux et les préparer.

Tel est, rapidement esquissé, le sujet que nous exposerions à nos jeunes gens. Nous terminerions notre causerie par quelques réflexions comme celles-ci :

Il nous arrive souvent que nous nous tournions vers le passé, vers le bon vieux temps des diligences, le regrettant et l'admirant dans la lumière dorée de l'illusion. Mais un examen consciencieux nous montre bien vite les inconvénients de cette époque, qui pesaient lourdement sur nos aïeux. Que de plaintes amères si nous étions obligés d'attendre pendant des jours, des semaines, le départ de la voiture postale. Nous ne pourrions plus supporter les fatigues d'un long voyage sur une vieille guimbarde sans confort ! Sans doute,

nos ancêtres avaient moins de besoins ; leurs aspirations étaient plus bornées, leurs ambitions moins vastes ; ils vivaient peut-être plus contents de leur sort. Mais nous ne pouvons plus revenir en arrière, il faut vivre avec son temps. Notre époque est celle du travail rapide, puissant et fécond ! E. C.

Livres consultés :

1° *Paul Seippel :* La Suisse au XIXme siècle, tome III.
2° *William Martin :* Histoire de la Suisse.
3° *Albert Malet :* Le XIXme siècle.
4° *Pierre Grellet :* La Suisse des diligences.

N.-B. — Nous recommandons particulièrement la lecture de ce dernier ouvrage fort intéressant.

A propos d'un manuel sur les centres d'intérêt

Il s'agit d'un ouvrage dû à deux instituteurs belges, MM. G. Leroy et E. Lesuisse, intitulé : *Les Centres d'intérêt au degré moyen primaire.* (Editions Desoer, Liége, 390 p.)

Le livre se présente comme une « application intégrale du plan d'études » officiel belge. C'est un manuel destiné « aux élèves des 3me et 4me années scolaires » ; il renferme toutes les leçons de toutes les branches profanes du programme du cours moyen, sauf l'arithmétique, et joue donc le rôle de « livre unique » ; il comporte le « développement spiriforme (?) de 28 centres d'intérêts », tous fondés sur l'observation ou l'expérimentation directes, donc sur l'étude systématique du milieu.

Exercices d'observation et d'expérimentation, questionnaires précis, vocabulaire, résultats de sciences, d'hygiène, d'agriculture et d'économie domestique, applications à des lectures, à des rédactions, à de la grammaire et à de la phraséologie, dessin, chant, renseignements sur les « associations » dans l'espace (géographie) et le temps (histoire), réflexions sur des problèmes de vie courante, c'est d'un fini admirable et d'une richesse luxuriante, presque trop savante, fond et forme, pour un cours moyen ; quant à l'abondance, les auteurs nous avertissent qu'on peut laisser de côté ce qui ne convient pas, qu'un choix judicieux doit être pratiqué ; ce choix est judicieux quand il est mesuré aux possibilités d'observation dans le milieu local ; « les assises de l'enseignement primaire sont l'observation, la comparaison et l'expérimentation », assertion qui mériterait discussion, pour continuer la série des mots en rimes sourdes. La technique de cet ouvrage dénote l'art parfait de maîtres ouvriers.

Seulement, la technique est au service de l'œuvre, et l'œuvre, au service de la vie. Le technique de la leçon est au service de la leçon, et la leçon est destinée à enseigner des idées ; ce sont les idées qui éduquent, et non la technique. Or, j'ose confesser que mes vues sur la raison justificative de l'étude du milieu ne s'accordent guère avec celles que proposent les programmes belges, celui des écoles officielles surtout. Les leçons de MM. Leroy et Lesuisse sont d'excellentes leçons sur les choses ; je souhaite des leçons de vie sur les choses, sur la vie dont ces