Zeitschrift: Le conteur vaudois : journal de la Suisse romande
Band: 34 (1896)
Heft: 13

Artikel: Nos tramways
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-195472

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: 10.07.2025

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

Trente-quatrième année. N° 13. Samedi 28 mars 1896.

CONTEUR VAUDOIS

PARAISSANT TOUS LES SAMEDIS

Pour les annonces, s'adresser exclusivement à
L'AGENCE DE PUBLICITÉ HAASENSTEIN & VOGLER
PALUD, 24, LAUSANNE
Montreux, Genève, Neuchâtel, Chaux-de-Fonds, Fribourg, St-Imier, Delémont, Bienne. Bâle, Berne, Zurich, St-Gall, Lucerne, Lugano, Coire, etc.

Rédaction et abonnements :
BUREAU DU « CONTEUR VAUDOIS, » LAUSANNE
SUISSE : Un an, fr. 4,50; six mois, fr. 2,50.
ETRANGER : Un an, fr. 7,20.
Les abonnements datent des 1er janvier, 1er avril, 1er juillet et 1er octobre.
S'adresser au Bureau du journal ou aux Bureaux des Postes.

PRIX DES ANNONCES
Canton: 15 cent. — Suisse: 20 cent.
Etranger: 25 cent. — Réclames: 50 cent. la ligne ou son espace.
Les annonces sont reçues jusqu'au jeudi à midi.

Nos tramways.

Les beaux jours de mars nous ont fait de bonne heure la charmante surprise de jolies fleurettes qui émaillent et parfument par-ci par-là les prés déjà verdissants.

Ces avant-coureurs de la belle saison semblent avoir été, pour l'entreprise des tramways, un heureux stimulant. A l'exemple des premiers jours du printemps, elle sème aussi, aux abords de Lausanne, le long des avenues et des routes, des tas de rails, de traverses et de poteaux. Un certain nombre de ces derniers sont déjà plantés. Ce sont là autant de promesses réjouissantes qui nous font agréablement entrevoir l'ouverture du nouveau moyen de transport qui ne tardera certainement pas à donner à Lausanne une animation, une physionomie inaccoutumées.

Aussi de quel brillant avenir se bercent tous ceux que les tramways intéressent à divers titres : Les hommes d'affaires, les gens pressés, qui vont et viennent toute la journée, sautent déjà, en imagination, sur le marchepied des coquets wagons qui circuleront dans nos rues. Les tireurs, qui transpirent en montant à la Pontaise, avec arme et bagage, arriveront « tout frais » pour tirer, disent-ils. Les promeneurs font déjà leur itinéraire pour les courses du dimanche, dont plusieurs seront notablement facilitées.

Et quelle plus-value ceux qui demeurent à proximité des tramwavs attribuent déjà à leurs propriétés, témoin les annonces qu'on lit dans toutes nos feuilles publiques. Ici c'est une habitation à vendre, à proximité de la station du tram ; là un terrain à bâtir offrant le même avantage ; plus loin un appartement à louer à deux pas de la ligne la plus fréquentée du réseau ; un café-brasserie au croisement des deux lignes les plus importantes, etc., etc.

Ah! M. Palaz, que d'heureux vous allez faire !...

* * *

Ceci nous conduit tout naturellement à donner à nos lecteurs quelques notes sur l'origine des tramways, empruntées aux *Nouvelles conquêtes de la science*, par L. Figuier :

D'où vient le mot *tramway?*.... Un *tram* est le brancard d'une charrette; c'est aussi le nom d'un wagon à charbon, d'où est dérivé le mot composé *tramway*, de *tram*, rail plat, et *way*, voie.

Cette étymologie tendrait à faire attribuer aux tramways une origine plus ancienne qu'elle ne l'est réellement. Il est vrai qu'au siècle dernier il existait dans les mines de houille de l'Angleterre et dans les mines métalliques de l'Europe et de l'Amérique des chemins à ornières de bois ou de fer, qui ont été l'origine de nos chemins de fer actuels. Mais on ne peut appliquer l'idée de *tramway* qu'à une voie ferrée circulant dans les villes.

Or les chemins de fer proprement dits ne remontent qu'à 1829. C'est cette année-là qu'eut lieu l'inauguration du chemin de fer de Darlington à Stockton (Angleterre). Il ne faut donc pas faire remonter avant la création des chemins de fer l'invention des tramways.

Les chemins de fer étaient à peine créés et commençaient depuis quelques années à prendre quelque extension, lorsque Stephenson, ingénieur américain, associé à un fabricant de voitures, établit le premier tramway dans la 4e Avenue de New-York. L'associé de Stephenson construisit pour le tramway des *cars* (chars) à trois corps, suspendus sur des lames de cuir et semblables à nos diligences, c'est-à-dire avec entrées sur les côtés. L'avant et l'arrière étaient symétriques ; à chaque extrémité était un siège élevé, où se tenait un cocher.

L'entreprise nouvelle fut fort mal accueillie par la population à cause de la largeur excessive de l'ornière de fer et la saillie du rail, qui embarrassaient la circulation des voitures et occasionnaient des accidents. Une clameur générale s'éleva contre la malheureuse innovation, et Stephenson fut contraint d'enlever la voie.

Vingt ans plus tard, un ingénieur français, M. Loubat, recommença l'entreprise et attacha son nom à la réussite des tramways: d'abord, en les inaugurant à New-York, ensuite, en les introduisant en France. Ses rails, formant une ornière plus étroite, reposaient sur des traverses de bois et ne faisaient que fort peu de saillie sur la chaussée. Ils furent encore améliorés plus tard par d'autres ingénieurs.

Les populations se familiarisèrent peu à peu avec ce nouveau moyen de locomotion, et vers 1865, les chemins de fer des rues prirent, dans les villes des Etats-Unis, la place qu'avaient occupé jusque-là les omnibus.

Fait curieux! Dans les premiers temps de l'établissement des tramways en Amérique, il y avait des hommes à cheval qui allaient au devant de chaque voiture en sonnant de la trompette, pour avertir les véhicules et passants à avoir à se ranger. On sait que, plus tard, ces cavaliers-sonneurs furent remplacés par une trompette fixée à l'avant de la voiture et sonnant au moyen de l'air comprimé, par la pression de la main ou du pied du conducteur ou du cocher.

En Allemagne, dès 1857, plusieurs villes étaient déjà parcourues par des voitures traînées sur des rails par des chevaux.

Un ingénieur anglais, Georges Train, témoin des premiers succès des tramways en Amérique, se mit à la tête d'une compagnie qui se proposait de les introduire dans les principales villes du Royaume-Uni. Mais la demande qu'il adressa au Parlement en 1859, pour l'établissement des tramways à Londres, fut rejetée. Un an après, l'autorité municipale de Londres, s'affranchissant des craintes manifestées par le Parlement, autorisa M. Train à construire deux lignes d'essai.

Mais les voitures buttant souvent contre les rails, encore défectueux, la population vit de mauvais œil le nouveau mode de transport. L'essai de deux voies ferrées tenté à Londres fut si malheureux, que M. Train fut obligé d'enlever les rails et de renoncer à son entreprise.

De nouveaux essais tentés à Liverpool, vers 1868, eurent plus de succès, grâce à d'heureuses innovations apportées à la forme et à la hauteur des rails. Mais l'établissement définitif de tramways à Londres ne date que de 1869.

En France, les tramways ne furent guère autorisés d'une manière générale qu'en 1872.

Mort tragique d'un éléphant, à Genève, *le 31 mai 1814.*

Nous lisons les curieux détails qui suivent dans le *Messager boiteux* de Berne et Vevey, de 1814 :

On avait montré, à Genève, pendant une quinzaine de jours, un éléphant du Bengale, âgé de 10 ans et d'une belle stature. D'un caractère doux, ce bel animal avait excité un intérêt général pendant son séjour dans cette ville. Par sa docilité et son intelligence, il exécutait, au commandement de son cornac, tous les tours qu'on fait faire à ces animaux, avec une gentillesse remarquable. La présence à ses exercices de Mme Garnier, sa propriétaire, semblait exalter chez lui ces qualités. Cette dame nous a appris que cet animal si familier et si sociable avait paru plusieurs fois sur le théâtre, dans de grandes villes, faisant partie principale d'un cortège, et portant fièrement telle actrice jouant le rôle de princesse, et devant laquelle il s'était agenouillé pour la recevoir sur son dos.

Tout habitué qu'il était à la liberté, qu'il aimait beaucoup, il supportait patiemment l'esclavage ; et le soir, lorsqu'on se préparait à l'attacher, pour la nuit, il tendait son pied pour recevoir l'anneau de fer par lequel en l'enchaînait jusqu'au matin à un pieu profondément planté en terre.

Cependant, dans les derniers temps de son séjour à Genève, il avait donné quelques signes de vivacité et d'inquiétude, provoqués par diverses causes, entre autres de fréquentes décharges de mousqueterie, suite d'exercices militaires qui avaient eu lieu près de son habitation et qui lui déplaisaient fort. Mais il n'avait jamais cessé d'obéir ni menacé ses guides.

Son départ pour Lausanne fut fixé au 31 mai. Il sortit à minuit de la ville, dont la porte et le pont-levis lui furent ouverts par permission du magistrat chargé de la police militaire. Il était conduit par son cornac et ses guides, munis d'une lanterne.

Mme Garnier devait le suivre, au jour. Il ne fit aucune difficulté de passer les ponts-levis, et prit gaîment la route de la Suisse.

Mais à un quart de lieue de la ville, on n'a point su pourquoi, il témoigna de l'humeur contre son cornac, et fit mine de l'attaquer. Celui-ci s'enfuit du côté de la ville; l'éléphant le poursuivit jusqu'à la porte, que l'officier commandant du poste prit sur lui de faire rouvrir, calculant avec justesse que l'on se rendrait plus aisément maître de l'animal dedans qu'en dehors de la ville, où il aurait pu faire beaucoup de mal sur les grandes routes. Il rentra dans la ville sans hésiter et poursuivit son cornac et ses guides. Dès ce moment, il fut livré à lui-même.

Il se promena quelque temps sur la place de Saint-Gervais, paraissant jouir de sa liberté et de la beauté de la nuit. Il se coucha pendant quelques instants sur un monceau de sable, jouant avec des pierres entassées en cet endroit.