

Zeitschrift: Le conteur vaudois : journal de la Suisse romande
Band: 19 (1881)
Heft: 40

Artikel: Singulier moyen de faire l'aumône
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-186557>

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: 09.02.2026

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

vendangeait à Veytaux environ 10 jours plus tôt qu'à Lausanne. A la fin du siècle et au commencement du siècle actuel, les vendanges, dans ces deux localités, se faisaient à peu près à la même époque. Aujourd'hui et depuis bien des années déjà, on ne vendange, dans les vignobles situés vers l'extrémité orientale du lac que plusieurs jours seulement après Lausanne.

On a pu, à certains moments, redouter la pourriture et cueillir le raisin, même avant une maturité suffisante. Plus tard peut-être, on a préféré attendre une maturité plus complète, au risque d'avoir une plus forte proportion de pourri.

Une humble requête.

Une pauvre vieille diligence, délaissée depuis longtemps et couverte de poussière, profondément émue en réfléchissant aux nombreuses victimes que les chemins de fer ont faites depuis leur établissement dans les diverses parties du monde, et tout particulièrement affligée par le récent et affreux désastre de Charenton, vient d'adresser au *Gaulois*, les lignes suivantes :

Monsieur le Directeur,

Je ne suis qu'une vieille diligence contemporaine de la chaise à porteurs de M. de Polignac et du cheval blanc du général Lafayette.

Et, pourtant, je n'hésite pas à vous adresser cette supplique, du fond de ma remise où je sommeille depuis un demi-siècle.

Ce que je sollicite, moi, patache antique et démodée, c'est tout bonnement de remplacer le plus vite possible ces malheureuses Compagnies de chemins de fer qui sèment leurs voies funèbres de blessés et de cadavres.

Peut-être ne suis-je à vos yeux qu'une vieille réactionnaire, une tortue en bois, une écrevisse à deux roues.

J'avoue, Monsieur, que les chemins de fer vont plus vite que moi, ils vont même trop vite. Quand vous comptez descendre dans la vallée de Chevreuse ou dans la vallée de Montmorency, vous vous trouvez tout d'un coup dans la vallée de Josaphat. Vous avez pris un « aller et retour » — vous partez, mais vous ne revenez pas. Cette station, c'est la mort. Ces cinq minutes d'arrêt, c'est l'éternité.

Tel est le bon plaisir des Compagnies.

Moi, Monsieur, j'ai roulé vingt ans de Paris à Lyon et je n'ai pas un blessé, pas un mort, sur la conscience. Mes roues sont vierges de sang. Je prenais soin du voyageur qui, à mes yeux, était autre chose qu'un colis...

A l'avenir, chaque train devra se compléter :

1^o D'un compartiment pour un pharmacien et deux élèves;

2^o D'un compartiment pour un notaire et son clerc;

3^o D'un compartiment pour trois chirurgiens;

4^o D'un compartiment pour un prêtre, un pasteur et un rabin. Tout le monde n'est pas athée.

Enfin, pour familiariser le voyageur avec la mort qui court sur les rails, gronde dans la machine, se dresse à chaque aiguille, tourne autour des disques, s'embusque derrière les barrières et s'élance à toute vapeur, les wagons devraient être tendus de draps noirs semés de larmes d'argent, et je trouverais assez naturel que les chefs de train fussent habillés en croque-morts.

Quant aux chefs de gare, je me les représente volontiers comme les commissaires des pompe funèbres, en petit manteau noir, le claque sur l'oreille, donnant le signal du départ des trains, en levant leur canne d'ébène...

Mais ce ne serait là que de vaines et puériles réformes. Au premier choc, on pourrait voir le wagon du pharmacien grimper sur le wagon du notaire et faire une entrée aussi meurtrière qu'inattendue dans le wagon des ministres du Seigneur.

Aussi bien, ne vois-je qu'un seul remède : supprimer les chemins de fer et les remplacer par de bonnes vieilles diligences.

Je ne parlerai pas, monsieur le directeur, du pittoresque intime et charmant de la vieille diligence, des voyageurs inconnus les uns aux autres, se liant, au grand trot, d'amitié ou d'amour, du joyeux postillon sans cesse altéré et toujours obligeant, des blanches auberges projetant sur la route un rameau vert comme une main hospitalière tendue aux voyageurs, des grands feux clairs flambant dans les cheminées rustiques, des longues tables étincelantes de cristaux et parfumées de rôtis fumants...

Non ! je n'insisterai pas sur cette poésie charmante et joyeuse de la vieille diligence comme moi, en face des wagons brisés et sanglants.

J'ai fini.

Qu'on me tire de ma vieille remise et qu'on attelle les chevaux ! En route, les voyageurs Postillon, prend les rênes et qu'un cercle de feu enguirlande mes roues, au bruit des grelots sonores et du fouet claquant !

Cela ne vaut-il pas les sifflements hideux des chaudières renversées, le fracas des wagons brisés et les gémissements des blessés se mêlant à l'or sonnant des dividendes !

UNE VIEILLE DILIGENCE.

Pour copie conforme :

FULBERT DUMONTEIL.

Singulier moyen de faire l'aumône.

Un riche propriétaire rencontre un mendiant qui lui demande l'aumône.

« Je n'ai pas l'habitude de donner sur le grand chemin, répond le premier, mais venez dans mon château aussi souvent qu'il vous plaira. Le premier jour je vous donnerai 4 fr. 80 c., et chacun des jours suivants 4 fr. 80 c. de plus que le jour précédent. De votre côté, vous aurez à payer en passant sur le pont levé 1 centime de péage le premier jour et chacun des jours suivants le double de ce que vous aurez payé le jour précédent. »

Le mendiant confondu de tant de générosité ne peut en croire ses oreilles.

— Du reste, ajoute alors le propriétaire, nous pouvons régler compte sur-le-champ. Combien de fois vous proposez-vous de venir chez moi ?

— Seize fois, répond le mendiant.

Le règlement de compte fait sur ces données présente un résultat qui ne paraît guère possible au premier abord. Le voici :

<i>Riche :</i>	<i>Mendiant :</i>
1 ^{er} jour fr. 4 80	1 ^{er} jour fr. 00 1
2 " 9 60	2 " 00 2
3 " 14 40	3 " 00 4
4 " 19 20	4 " 00 8
5 " 24 00	5 " 00 16
6 " 28 80	6 " 00 32
7 " 33 60	7 " 00 64
8 " 38 40	8 " 01 28
9 " 43 20	9 " 02 56
10 " 48 00	10 " 05 12
11 " 52 80	11 " 10 24
12 " 57 60	12 " 20 48
13 " 62 40	13 " 40 96
14 " 67 20	14 " 81 92
15 " 72 00	15 " 163 84
16 " 76 80	16 " 327 68
fr. 652 80	fr. 655 35

Le mendiant redoit donc 2 fr. 55

Le port de Londres.

Ce sont les eaux de la Tamise, deux fois plus larges à Londres que la Seine à Paris, qui remplissent ces fameux bassins ou docks le long desquels viennent s'amarrer les navires du monde entier. Autour des bassins sont les grands entrepôts. — Le port de Londres occupe une longueur de plus de 10 kilomètres. Les premières fondations des docks furent jetées en 1800, par Pitt. Auparavant on débarquait les marchandises sur les bords du fleuve, qui n'avait pas même de quais, et où les maraudeurs et les pillards avaient beau jeu.

On établit d'abord en aval de Londres, sur ce que l'on nomme l'île des Chiens, les docks des Indes occidentales. Après vinrent, dans Londres même, les docks qu'on appelle proprement *London-docks*, construits en 1805, et à l'ouest de ceux-ci, les docks de Sainte-Catherine, qui datent de 1828. Les derniers, en suivant le cours du fleuve, sont les docks de Victoria qu'on achève en ce moment.

Les docks de Sainte-Catherine ont une superficie de dix hectares, et, comme tous les bassins alimentés par la Tamise, une profondeur d'eau de 7 à 8 mètres, ce qui permet aux plus forts navires d'y accéder. Pour les construire, il a fallu abattre 1,250 maisons et disperser plus de 11,000 habitants. Les magasins peuvent contenir 100,000 tonnes de marchandises. Les bateaux à vapeur venant d'Europe débarquent là.

Les docks de Londres, qui viennent immédiatement après ceux de Sainte-Catherine, occupent une superficie cinq fois plus grande et ont coûté 100 millions de francs. C'est là qu'abordent surtout les navires à voiles. Trois cents navires de fort tonnage y ancrent à l'aise. Les entrepôts peuvent recevoir à la fois 200,000 tonnes et, dans les caves souterraines, il y a place pour 400,000 hectolitres de vin. Le *claret* ou vin de Bordeaux, le *port* ou vin de Porto, le *sherry* ou vin de Xérès peuvent y être appréciés des connaisseurs. On peut essayer là, si l'on a eu soin de se munir à l'avance d'un permis de goûter délivré par un des bons négociants en vin de Londres, les crus les plus renommés et les plus vieux.

Les docks de Londres sont de tous les plus curieux à visiter. Le thé, le café, le cacao, le sucre, les épices, la soie, la

laine, le coton, y sont entassés dans d'immenses salles, en caisses, en sacs, en ballots, et de là se répandent dans toute l'Europe. Tel magasin est ici bondé de cannelle, de poivre ou de girofle, du rez-de-chaussée au grenier, sur plusieurs étages. Partout ce ne sont que navires qui chargent et déchargent. Les grues à vapeur ou hydrauliques, les appareils de levage les plus perfectionnés fonctionnant tous automatiquement, ont remplacé l'effort musculaire de l'homme.

L'entrepôt des tabacs occupe à lui seul une surface de deux hectares, et sa façade se profile sur plus d'un kilomètre et demi; près de là est une sorte de fourneau ou *kiln* d'où part une longue cheminée. On y brûle les marchandises confisquées ou avariées, c'est pourquoi l'on appelle cet endroit la *pipe de la reine*.

Le tunnel de la Tamise, où ne circulent aujourd'hui que des trains de chemin de fer, est voisin des *docks de Londres*. Ici le fleuve s'élargit et forme cette belle nappe d'eau qu'on appelle le *Pool*. Sur la rive droite, sont les docks du commerce, dont la superficie dépasse vingt hectares et qui sont entourés d'entrepôt de bois. Sur la rive gauche, se détache le canal de *Régent*, qui va s'unir à celui de Paddington, et relie ainsi, à travers toute l'Angleterre, Londres à Liverpool, la Tamise à la Mersey. Après vient l'île des Chiens, sur laquelle ont été construits les docks des Indes occidentales, qui peuvent abriter 500 navires.

Les docks des Indes orientales sont situés non loin des précédents. Les steamers des mers d'Asie et des Antilles, rapportant les produits de tous les pays coloniaux, le rhum, le sucre, le café, le riz, l'indigo, abordent de préférence dans les docks des Indes. Les caves du rhum sont très intéressantes à visiter. On y circule sans lampes, éclairé seulement par une plaque de fer-blanc qu'on tient à la main, et sur laquelle se projette la lumière naturelle extérieure qui entre par les soupiraux.

Finissons par les docks de Victoria, grands à eux seuls comme plusieurs ports, et où l'on ne voit presque que des steamers venus d'Australie, de Chine, du Cap ou des îles de la Sonde. Quelques-uns, véritables Léviathans des mers, jaugeant jusqu'à 7000 tonnes.

En 1877, plus de 65,000 navires ont fréquenté les bassins de Londres. La valeur des marchandises entrées et sorties s'élevait à 5 milliards de francs, et les droits de douane perçus dépassaient 260 millions. En 80 ans Londres a grandi plus qu'aucune autre métropole du monde. Elle est montée du chiffre de 1 million au chiffre de 4 millions $\frac{1}{2}$ d'habitants qu'elle commence à dépasser.

Le grenadier et le pesson.

On grand diablio dé lulu qu'êtai dein lè grenadiers dão 7^e arrondissèmeint avâi zao zu étâ dè la beinda à John Perrier adon dè ellia fameusa campagne dè Thonon iô la France avâi risquâ dè déveni on canton dè la Suisse, que l'arâi pu férè lo 23^e canton se cllião dè Lutry lâi s'étiont pas opôsâ. Gé gaillâ que poivè medzi po quattro et bâirè ein conséquence, profitâvè dè totès lè z'aubainèz iô on poivè bin rupâ. On dzo d'avant-revua pè Mordze, lè grenadiers et lè vortigeu sein alliront dinâti einseimblion à n'on cabaret et dè bio savâi que noutron compagnon ne recoula pas. Savâi prâo que faillâ payi; mâ payi po ion et bâfrâ po quattro, cein n'est pas onco tant tchâi; assebin sè promettâite dè sè bin repêtrè et dein reduirè lo mè possiblio. Après la soupa, on apportè dão pesson. Lo luron que n'ein n'avâi jamé medzi ein tirè ion tot einti su se n'assiéta et sè met à lo copâ pè nocès tot coumeint on bet dè sâocesse à grelli; mâ clliâc nocès n'étiont pas dâi nocettès, l'avion bin on pouce; et hardi ! Ma fâi à la première mooce, lo