**Zeitschrift:** Le conteur vaudois : journal de la Suisse romande

**Band:** 32 (1894)

Heft: 4

Artikel: Dein lo Rhoûno

Autor: [s.n.]

**DOI:** https://doi.org/10.5169/seals-194091

## 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: 25.11.2025** 

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

fiques, veuillez nous faire l'honneur de choisir parmi ces pièces celle qui vous conviendra.»

Frédéric, craignant sans doute de mal placer son choix, fit immédiatement porter le carton dans sa voiture, au grand ébahissement des spectateurs!

Le moment arriva où le roi dut quitter son fidèle comté. La séparation fut pénible pour ses sujets, mais elle fut pourtant adoucie par l'espoir que Frédéric allait récompenser leur attachement et leur zèle. Les pétitions, signées à l'avance et demandant l'abolition de certaines charges, étaient entre les mains de l'auguste voyageur et prenaient, avec lui et les montres, le chemin de la Prusse.

De bonnes nouvelles étaient attendues; aussi quelle émotion quand arriva le pli royal!

O ingratitude! Il ne contenait qu'une ou deux lignes : « Je vous conseille de quitter un pays où vous ne savez vivre contents et heureux! »

« Ah! c'est ainsi qu'il entend les affaires! dirent les Neuchâtelois: il nous donne, en échange de tout ce que nous avons fait pour lui, le conseil de nous expatrier. Il trouverait sans doute tout simple que nous partions pour l'Amérique ou l'Australie. Eh bien! foi de Neuchâtelois, il peut se vanter d'avoir vu Neuchâtel pour la dernière fois!

Et, en effet, depuis ce jour, Frédéric-Guillaume n'est jamais revenu se promener dans notre pays.

### Chemin de fer... en bois

construit par un avocat.

Si nous en croyons le *Cosmos* du 13 janvier, il existerait en ce moment, en Californie, un chemin de fer dont l'une des originalités serait d'être *en bois*. Tout à l'exception de la chaudière, en contact direct avec le foyer, serait en bois, les rails, les roues, les corps de la machine, les wagons et les accessoires.

L'histoire mérite d'être racontée.

Un sieur John-James Burt, avocat à San-José (Californie), se sentant fatigué du tumulte des affaires et de l'odeur du papier timbré, avait un beau jour pris sa retraite dans les montagnes, au fond d'une gorge sauvage. C'était un homme actif, remuant, agité. L'oisiveté ne tarda guère à lui être douloureusement à charge, tant et si bien que force lui fut, pour occuper son activité physique et sa cervelle en ébullition, de chercher dans un travail quelconque un dérivatif à son effervescence. Ce dérivatif, il ne tarda pas à le trouver dans l'exploitation, plutôt lucrative, des superbes carrières de marbres qui soustendent les collines de Cienega. Il adjoignit bientôt à cette industrie celle de la fabrication de la chaux dans quatre fours construits tout exprès.

Tout aurait marché à souhait, si l'exploitation n'avait été isolée au milieu d'un pays désert où les moyens de transport font à peu près totalement défaut. Le débouché le plus proche pour des marchandises aussi encombrantes que le marbre et la chaux était en effet la petite station de Tres Pinos, à douze milles de distance, point terminus de l'un des embranchements du Southern Pacific Railroad.

— « Qu'à cela ne tienne, se dit notre busi-» ness man. Je me suis improvisé successive-» ment carrier et chaufournier; je puis aussi » bien m'improviser constructeur de chemin » de fer et me fabriquer moi-même mon petit » Decauville à mon personnel usage ».

Et le voilà qui trace sa ligne de chemin de fer, suivant l'itinéraire le plus favorable, de son settlement à Tres Pinos. Malheureusement, il n'y avait nulle part à la ronde ni atelier de constructions mécaniques, ni usine de métallurgie, et le fer était, dans toute la région, d'une rareté à en faire quasiment un métal précieux.

Un Européen se fût découragé. Mais MM. les Yankees, qui ont depuis bel âge rayé le mot impossible de leur dictionnaire, ne connaissent point d'obstacle. John-James Burt alla de l'avant — go ahead! et il a fini par résoudre l'inextricable problème, à l'aide de moyens étranges assurément et inattendus, mais, en revanche absolument économiques et simples. Il n'y a que les avocats pour se tirer aussi élégamment d'affaire. Plùt au ciel que les nòtres, au lieu d'employer leurs loisirs à confectionner des lois, missent de même toute leur ingéniosité au service du progrès industriel!

N'ayant que du bois sous la main, John-James Burt a mis le bois à toutes les sauces.

Tout d'abord, ses rails sont en bois, et reposent également sur des traverses dito. Chacun de ces rails, formé de trois épais madriers juxtaposés, constitue un véritable plancher continu de soixante centimètres de largeur. Ils sont séparés par un étroit espace occupant le milieu de cette plate-forme, où il se creuse ainsi une rainure ou gouttière continue, qui s'étend sur toute la longueur de la ligne.

Le matériel roulant, dont le bois a de même fourni presque tous les éléments, n'est pas moins curieux. Sur un puissant châssis, on a monté une chaudière quelconque, derrière laquelle on accroche la machine où la vapeur arrive par des tubes flexibles et actionne cette locomotive rudimentaire.

Quant aux roues, elles sont d'un modèle inédit et tout à fait spécial. Ce ne sont pas, à proprement parler, des roues; ce sont plutôt des rouleaux, de gros cylindres — analogues aux rouleaux qui servent à écraser le macadam sur les grands chemins. Composées d'un noyau de bois dur, qu'on a revêtu d'une chemise de métal pour retarder l'usure, elles portent le chàssis sur leurs axes. D'autre part, en leur milieu, elles sont débordées par un plateau, c'est-à-dire par une saillie annulaire qui s'encastre dans la rainure ménagée entre les deux rails, de manière à garantir la stabilité du système sur la voie.

Ces rouleaux sont, du reste, assez longs pour dépasser les rails de chaque côté, et comme ils sont faits en deux pièces, roulant indépendamment l'un de l'autre, le coefficient de frottement dans les courbes est réduit au point de ne plus offrir aucun danger.

Avec des roues de ce genre, tournant sur des plates-formes en bois, le patinage n'est pas à redouter. Aussi les rampes, assez nombreuses, sont-elles franchies avec aisance.

Cette voie composée de poutres juxtaposées, ces roues ne portant qu'un boudin destiné à s'appuyer en même temps sur les deux rails, n'est-ce pas un chapitre nouveau, insoupçonné, de l'histoire des chemins de fer?

C'est ainsi que, grâce à l'initiative d'un avocat mal préparé par ses études antérieures à ce genre d'entreprises, nombre de villes du Far-West reçoivent chez elles, au rabais, les beaux blocs de marbre qui depuis des siècles dormaient inutilisés dans leurs gisements inaccessibles.

(XIXme Siècle).

#### Dein lo Rhoûno.

Dou valottets dè pè châotrè, qu'étiont à maitrè pè Dzenéva, étiont z'u sè bâgni on dzo dein lo Rhoûno, ein delé dè la vela, à 'na pliace iô on autro rio, qu'on lâi dit l'Arve, fâ mécllion méclietta avoué lo Rhoûno, que ma fâi lâi a 'na rude gotta d'édhie et que l'est onco on autro afférè què ique io lo Nozon sè méclliè avoué lo Talent.

Yon dè clliào coo, qu'on lài desài Daniet, que savâi nadzottà on bocon, sè dévitè, et coumeint fasài tsaud, laissè sa carletta su sa téta po sè preservà dâo sélào, et panf! châotè dedein, tandi que l'autro, Sami, que ne sè tsaillessài pas dè sè bàgni et qu'avâi poâire dè l'édhie, restâvè âo boo, à l'ombro dézo onna chaudze, po l'atteindrè.

Ma fâi, Daniet, qu'avâi cru dè châotâ dein lo Rhoûno coumeint on châotè dein lo Vàiron, n'avâi pas su choisi la bouna pliace et l'a étâ einmenâ pè lo coreint. L'a bio z'u dzevatâ, lâi avâi dâi verets, et lo gaillâ est z'u pè lo fond, tandi que sa carletta qu'étâi restâïe dessus, navigâvè coumeint onna liquietta. Lo pourro diablio a bo et bin étâ niyi, qu'on l'a retrovâ lo leindéman, mâ bin de pe avan

Lo Sami, que n'avâi pas einveintâ la pudra, vouâitivè la capa que dansivè su l'édhie, et sè peinsâvè que son camerado fasâi état d'allâ âo fond po lo diverti; et sein compreindrè que se n'ami étâi ein trein dè passâ l'arma à gautse, lâi criâvè: « T'as bio tè catsi, Daniet, vayo adé ta carletta! »

# Pour entrer à la Chambre française.

Depuis l'attentat de Vaillant, les invités qui se rendent à la salle des séances du Palais-Bourbon sont soumis à une terrible et minutieuse investigation

Notre ami Alfred Capus, disent les Annales politiques et littéraires, qui n'avait pas l'honneur d'être connu de l'huissier en chef de la Chambre, a été, l'autre jour, victime de ce contrôle.

Voici une partie du dialogue qu'ils