

Politique sucrée

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): **35 (1897)**

Heft 17

PDF erstellt am: **16.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-196218>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

de monnaie meurent le plus souvent, c'est-à-dire arrivent au moment où il faut les retirer de la circulation et les remplacer.

(Le Tout-Savoir.)

Amusements américains.

La Compagnie de chemins de fer Missouri, Kansas et Texas, désirait se débarrasser de vieux matériel, locomotives et wagons. En les vendant dans les conditions ordinaires, elle n'en pouvait tirer qu'une somme dérisoire. Un des principaux agents de la Compagnie imagina ce qui suit. Il s'appelle W.-G. Crush, un nom prédestiné, car, en anglais, *Crush* signifie écraser, anéantir, et notre homme ne proposa pas moins que d'écraser les locomotives et les wagons, puisqu'on ne pouvait les vendre.

On fit choix d'un terrain d'une superficie d'environ 400,000 mètres carrés, environné par des collines qui formaient un amphithéâtre naturel; puis on annonça par toutes les voix criardes de la réclame que tel jour, à telle heure, tous les amateurs d'émotions fortes pourraient assister à un accident de chemin de fer; deux locomotives entraînant des trains de wagons se précipiteraient l'une contre l'autre et s'écraseraient avec grand fracas pour le plus grand plaisir des yeux et des oreilles — sans parler de l'esprit.

A cette alléchante annonce, plus de 30,000 personnes quittèrent leurs travaux et se dirigèrent vers le lieu de l'expérience, qui fut baptisé *Crush City*. Une véritable ville, en effet, exista pendant l'espace d'un jour, car en plus des curieux, il y avait les industriels qui suivent toujours les agglomérations de peuple: saltimbanques, hommes phénomènes, marchands de victuailles et de boissons, entrepreneurs de jeux de hasard, sans compter les agents de police qui avaient prudemment organisé des baraques pouvant servir de prison et d'hôpital. Née avec l'aube, cette ville disparaissait au crépuscule du même jour.

Ajoutez les prix payés pour les entrées, qu'on peut évaluer à au moins 1 dollar par personne, les bénéfices réalisés sur le voyage en chemin de fer de cette multitude, la location des places aux industriels, et vous verrez que le vieux matériel était bien vendu.

Comme, de plus, trente mille personnes avaient passé un moment d'ineffable angoisse, tout aurait été pour le mieux dans le meilleur des mondes si des accidents mortels ne s'étaient produits. Mais n'anticipons pas. La locomotive n° 999, remorquant un train de 6 wagons, et la locomotive 1001, avec une semblable charge, firent les frais de la fête. A 4 h. 30 de l'après-midi, elles firent un dernier voyage; elles se retirèrent à environ un mille (1600^m) en arrière du point où elles devaient se rencontrer, puis, chacune sur une voie différente, elles se croisèrent à toute vitesse. Elles furent ensuite aiguillées sur la même voie et marchèrent à la rencontre à faible vitesse. Près de se toucher, elles s'arrêtèrent; les sifflets et les cloches retentirent; elles se saluèrent au milieu des acclamations de la foule, comme deux gladiateurs dans le cirque romain. Enfin, elles furent dirigées aux « starting posts » et lancées à toute vitesse l'une contre l'autre.

Pour indiquer à quel point les têtes étaient surexcitées, nous signalerons un incident: le mécanicien du train 1001 resta sur sa locomotive jusqu'à ce que celle-ci fût en marche à pleine vitesse, afin d'être certain que tout irait bien; alors, tout étant préparé, il se suspendit aux rampes du marche-pied et sauta sur un tas de cendres disposé à cet effet le long de la voie et ne se fit aucun mal. Il est désormais célèbre.

Dependant les deux monstres s'approchaient l'un de l'autre dans des nuages de vapeur et de fumée, au milieu du vacarme insensé des

cris de la multitude, du branle des cloches, des appels stridents des sifflets.

A peu de distance du point de collision, une centaine de bombes étaient placées, que les locomotives, en passant, firent sauter. Ce fut le signal du silence; les poitrines étaient haletantes; 15 secondes plus tard le choc eut lieu; choc terrible, monstrueux. Un instant les deux trains reculèrent, puis ce fut un écrasement général des wagons; les chaudières firent explosion et les débris des machines, projetés en tous sens, volèrent en sifflant dans l'air. Un nuage intense de vapeur cacha pendant une seconde le spectacle; quand il se dissipa, les deux locomotives et sept des wagons ne formaient plus qu'un monceau informe de débris hideux. La comédie était terminée; le drame commençait. Deux personnes avaient été tuées par les pièces de fer projetées par l'explosion; plusieurs autres avaient été blessées; le bruit courut qu'un plus grand nombre de victimes avaient succombé et une émeute faillit en résulter. Mais bientôt l'émotion fut calmée et les « chasseurs de souvenirs » se précipitèrent à l'envi pour ramasser qui un fragment de bois des wagons, qui une pièce des machines. Ces débris orneront (?) leurs demeures à l'avenir.

Il pourrait se faire que cette exhibition monstrueuse coûtât cher à la Compagnie, car elle a été attaquée en dommages-intérêts par les victimes ou leurs familles. Mais, franchement, ces malheureux n'avaient-ils pas été, eux-mêmes, chercher leur triste sort.

(La Nature.) G. PELLISSIER.

Politique sucrée.

M. Marc Renou, confiseur, rue de Bourg, ne laisse jamais échapper l'occasion de nous donner dans ses vitrines, à côté de ses œufs de Pâques, élégamment décorés, quelque amusante et spirituelle allégorie des événements du jour. Cette allégorie est en sucre, il est vrai, mais pleine de sel, deux éléments qui s'allient parfois beaucoup mieux qu'on ne pourrait le supposer, surtout dans les mains habiles de M. Renou.

Sa vitrine de gauche est ornée d'une scène toute d'actualité: les événements dont l'Orient est aujourd'hui le théâtre et qui attirent l'attention générale. Au fond, nous voyons l'île de Crète, surmontée d'une belle crête de coq, avec, au milieu, un œil au regard indigné fixé sur les navires des puissances européennes.

Chacun de ces navires est représenté par un objet moitié œuf, moitié tortue, et portant son pavillon. Et tous se promènent bêtement sur les flots, en ayant l'air de se demander que diable on les a envoyés faire dans ces parages. Aussi la mer, simulée par une toile bleue qu'actionne un ingénieux mécanisme, ondule-t-elle pour bercer leur ennui.

Un canard qui se promène sur le rivage ne semble pas mal caractériser la politique qui a guidé cette déplorable expédition.

Puis, à l'écart, une énorme tête de crocodile, à l'attitude sournoise, attendant les événements. C'est, à n'en pas douter, la Turquie.

A propos des œufs de sucre qui ornent chaque année, à l'époque de Pâques, les vitrines des confiseurs, voici quelques curieux détails donnés par le *XIX^e Siècle* sur leur fabrication:

« Ce sont ordinairement des femmes qui fabriquent les œufs de sucre et de chocolat. Il leur faut un apprentissage assez long pour les réussir, car le métier demande une grande agilité des doigts et une sûreté que l'habitude seule peut donner.

» L'ouvrière, assise au bord d'une cuve pleine de chocolat ou de sucre liquide, verse au fond d'un moule et pétrir la pâte, égalise avec ses doigts toutes les aspérités des demi-

coquilles, qui seront plus tard rapprochées et fondues.

» On est étonné quand on assiste à ce travail, de les voir à tout instant porter un fragment de pâte à leur bouche. Ce n'est pas certainement la gourmandise qui les y pousse. Les pauvres filles sont, en effet, si imprégnées de sucre, pétries de chocolat qu'elles ont plutôt pour cela une répulsion instinctive. Mais leur langue est une sorte de thermomètre dont la sensibilité leur indique l'état calorique de la pâte. Celle du chocolat, pour ne pas blanchir en se refroidissant et rester pétrissable, doit avoir la température normale du corps humain.

» Si les œufs de taille ordinaire sont relativement faciles à créer, il n'en est pas de même des énormes œufs qui attirent l'œil aux devantures des magasins et qui demandent une habileté toute exceptionnelle. Il faut le véritable talent d'un vieux routier pour parfaire de tels chefs-d'œuvre. Combien d'œufs ratés, en effet, avant la réussite finale! Ainsi s'explique-t-on le prix très élevé atteint par ceux-là: en fabrique, l'œuf de sept kilos revient déjà à près de cent francs.

» L'œuf en chocolat coûte beaucoup plus cher que l'œuf de sucre, environ deux fois son prix; aussi, bien que le nombre de celui-là soit inférieur de moitié environ au nombre de celui-ci, la vente du chocolat entre pour deux tiers contre un, dans le commerce général des confiseurs de la semaine de Pâques.

» L'œuf aux dimensions énormes ne sert plus guère que d'enseigne aujourd'hui. Les confiseurs, la trêve passée, sont souvent obligés de le débiter en pastilles ou de le rejeter à la cuve.

Pauvre montre!

On lit dans l'*Horloger-Bijoutier*:

Il arrive au moins une fois par jour à chaque horloger de s'entendre dire par un client: « Tenez, voici une montre que vous m'avez vendue, il y a dix ans. Elle a toujours bien marché, mais maintenant elle s'arrête à tout propos, sans motif. »

J'ai retrouvé dans mes notes un petit travail fait, il y a longtemps, et qui, mis sous les yeux des particuliers, aura plus de valeur que tous les arguments possibles. Et ceux qui comprennent qu'ils sont obligés d'acheter ou de faire ressembler de temps à autre une paire de chaussures seront moins exigeants envers cette compagne dévouée et indispensable, la montre.

Prenons par exemple une période de dix ans. L'aiguille des minutes a fait 87,656 tours; cette aiguille ayant 18 millimètres de longueur, le chemin parcouru par sa pointe est égal à 9,906 mètres. L'aiguille des secondes a fait 5,259,480 tours et sa pointe a parcouru sur le cadran un espace de 198 kilom. 282 mètres, mesurés en ligne droite.

La roue d'échappement a fait 52,594,800 tours; comme elle a 15 dents, cette roue est tombée 788,923,000 fois en repos sur chaque levée.

Le balancier a battu sans arrêt 1,577,846,000 vibrations. En comptant un tour par vibration (calcul moyen), le chemin parcouru par un point extérieur de la serge est égal à 79,300 kilomètres environ, c'est-à-dire deux fois le tour de la terre.

Voilà le travail produit, pendant dix ans, sans discontinuer, par cette merveilleuse petite machine, qui souvent n'a été payée que quelques francs et de laquelle on exige un service sans arrêt, scrupuleusement exact. On lui refuse même une visite et la moindre réparation chez l'horloger!