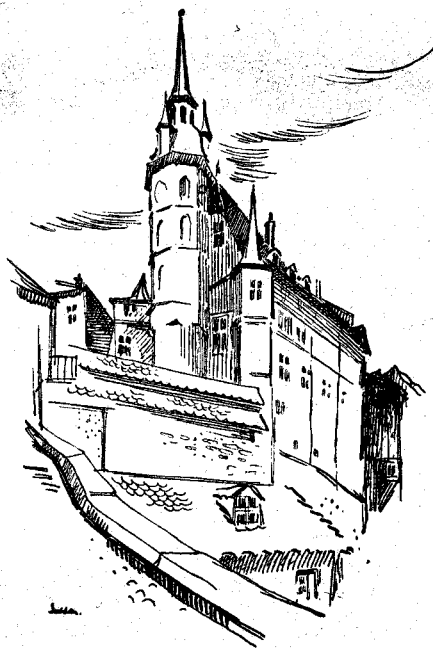


82/83<sup>es</sup> années

Prix : 2 fr.

# *Nouvelles Etrennes Fribourgeoises*



## **1949-50**

# Caisse hypothécaire du canton de Fribourg

Grand-rue 25 Fribourg  
Instituée par la loi du 3 décembre 1853

Capital social Fr. 6 000 000.— Réserves Fr. 3 000 000.—

Téléphone  
(037) 23074



Ch. postaux  
II a 100

## PRÊTS HYPOTHÉCAIRES

avec ou sans amortissement

Avances contre nantissement de titres

## RÉCEPTION DE DÉPÔTS

contre OBLIGATIONS ou sur LIVRETS D'ÉPARGNE

TIRELIRES

Achat, vente, garde et gérance de titres

## SOUSCRIPTION AUX EMPRUNTS

Conditions avantageuses

Discrétion absolue

*Correspondants :*

- |                     |  |
|---------------------|--|
| à Bulle:            | M. Jean Barras, ingénieur,<br>rue de Gruyères; |
| à Châtel-St-Denis:  | M. Gilbert Currat, notaire;                    |
| à Estavayer-le-Lac: | M. Henri Liardet, notaire;                     |
| à Morat:            | M. Hans Mesey, officier d'état civil.          |

LOUIS BULLIARD  
Auteur  
Ch. Grandjean 3 - FRIBOURG

# *Nouvelles Etrennes Fribourgeoises*

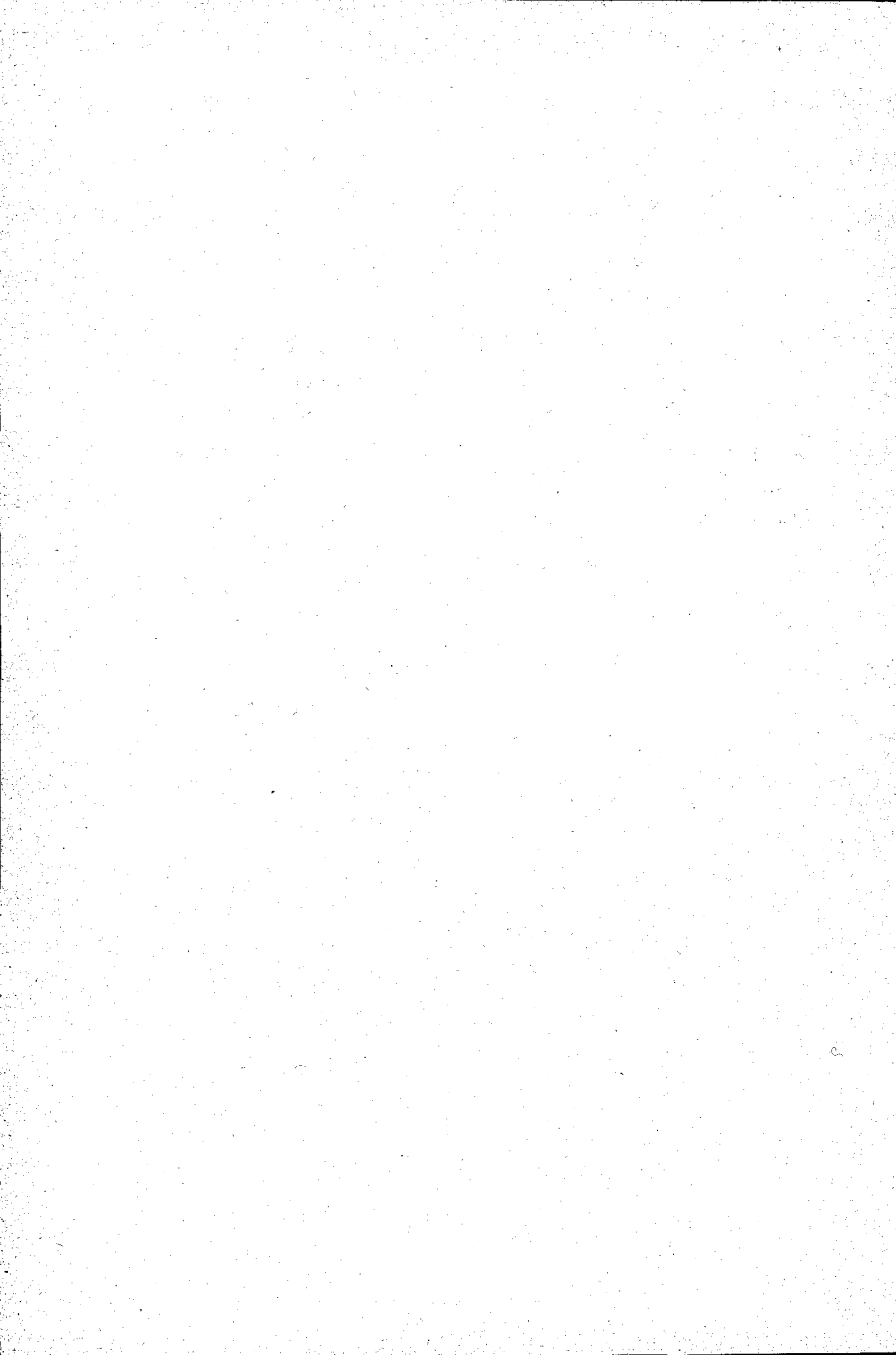
*Fondées par L. Grangier, professeur*

*82/83<sup>e</sup> années*

*Rédaction : B. de Vevey*

**1949-50**

*Fragnière Frères, éditeurs, Fribourg*



## TABLE DES MATIÈRES

	Page
Avis au lecteur . . . . .	v
Administration communale de la ville de Fribourg . .	vii
Administration bourgeoisiale de la ville de Fribourg	xv
* * *	
Le barrage de Rossens (Henri Gicot) . . . . .	1
Monseigneur Hubert Savoy . . . . .	17
La restauration intérieure de la cathédrale de Saint-Nicolas (Bernard de vevey) . . . . .	18
L'é frèja mon fèthu !... (P. Callixte) . . . . .	29
Les premiers chemins de fer en Suisse occidentale (suite et fin) (Victor Buchs) . . . . .	31
Le développement de la ville de Fribourg durant la dernière décade 1939-1949 (A. Weber) . . . . .	67
Passage d'un prince de Condé à Fribourg, en janvier 1791 (Jean d'Amman) . . . . .	77
Coin du patois: Le patois gruérien d'après le glossaire manuscrit de Louis Bornet (suite) (J. Humbert) . .	84
* * *	
Maurice Berset (Alfred Brasey) . . . . .	103
Adrien Evéquoqz . . . . .	108
Antonin Bourqui (Bb.) . . . . .	109
Raymond Pillonel (Bb.) . . . . .	109
Hippolyte de Weck (***) . . . . .	110
Arsène Descuves . . . . .	113
Léon Hertling . . . . .	113
Ferdinand Gougain . . . . .	114
Père Gallus Geser . . . . .	115

	Page
Yvonne de Romain . . . . .	116
Jacob Meyer . . . . .	117
Paul Droux . . . . .	118
Abbé Max Biemann . . . . .	119
Laurent Brulhart . . . . .	120
Mère Ignace Widmer . . . . .	120
Gaston Thévoz (Alphonse Dorthe) . . . . .	121
Henri Rossier-Carrard . . . . .	123
Henri Legras . . . . .	124
Marcel von der Weid . . . . .	125
Alfred Monney (H. P.) . . . . .	127
Hippolyte Lippacher . . . . .	128
Marie Sciobéret . . . . .	129
Abbé Félicien Chevalley . . . . .	129
Paul Frossard . . . . .	130
Doyen Jean Bovet . . . . .	131
Abbé Joseph Schneuwly . . . . .	132
Tobie de Ræmy . . . . .	132
Doyen François Menétrey . . . . .	136
Gustave Chuard . . . . .	136
Firmin Barbey . . . . .	137
Joseph Deschenaux (F.A.) . . . . .	138
Ferdinand-Louis Ritter . . . . .	139
François de Diesbach . . . . .	140
Mgr Lucien Bossens . . . . .	141
Max Wæber . . . . .	142
Marc Pochon (P.) . . . . .	144
M <sup>me</sup> Jean Bourgnécht . . . . .	145
M <sup>me</sup> Joseph Lombriser . . . . .	146
Siegfried Buchs (H.F.) . . . . .	147

## AVIS AU LECTEUR

*Voici, enfin, que paraissent les Nouvelles Etrences Fribourgeoises, avec beaucoup de retard et démunies de l'annuaire des autorités et de l'administration cantonales. Nous nous excusons de cette suppression partielle propre à étonner nos lecteurs qui sont attachés, nous le savons, à la forme traditionnelle de leur almanach préféré.*

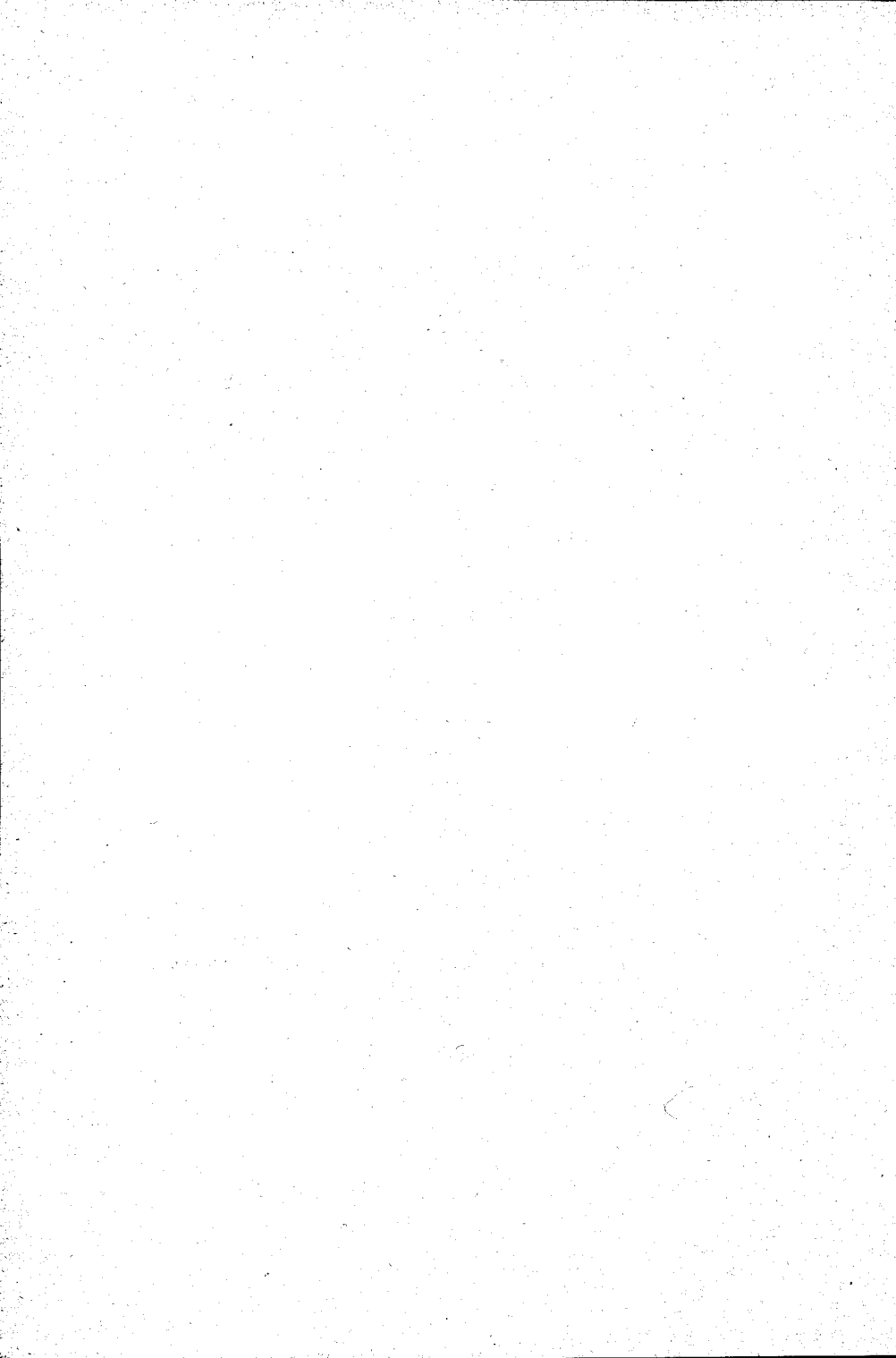
*Mais un nombre considérable de changements sont intervenus, au dernier moment, dans la composition de cet annuaire, changements qui auraient entraîné pour nous des remaniements typographiques importants et coûteux, et retardé encore davantage la publication des Etrences. C'est pourquoi, nous avons été contraints à prendre une décision que l'on peut critiquer comme étant la plus commode, mais qui permettra au moins aux Etrences d'être notre cadeau de Pâques, puisqu'elles n'ont pu être celui que nous pensions vous offrir à Noël !*

*De toute façon, et même si cette décision devait être maintenue à l'avenir, nous nous efforcerions de vouer toujours plus de soin à la présentation des Etrences, soit en y publiant des articles de haute tenue et de premier ordre, soit en paraissant dorénavant de façon régulière à la fin de chaque année.*

*Nous remercions nos lecteurs de leur aimable compréhension et nous espérons que, comme par le passé, ils continueront à nous honorer de leur confiance.*

Les Editeurs.

*Fribourg, avril 1950.*





# VILLE DE FRIBOURG

## a) ADMINISTRATION COMMUNALE

### Conseil communal, élu le 5 mars 1950

	<i>Né en</i>	<i>Elu en</i>
MM. Bourgknecht Jean, syndic-président	1902	1950
Bardy, Henri, vice-président	1897	1928
Meuwly, Charles, conseiller	1884	1922
Mauroux, René, »	1912	1942
Colliard, Roger, »	1911	1946
Gottrau, Bernard, »	1903	1946
Aebischer Max, »	1914	1950
Macheret Georges, »	1911	1950
Dupraz Louis, »	1896	1950

### Conseil général

(80 conseillers généraux dont 45 conservateurs-progressistes,  
16 socialistes, 16 libéraux-radicaux et 3 travaillistes.)

#### *Bureau*

- MM. Bourgknecht Jean, syndic, président.  
Bardy, Henri, vice-président.  
Uldry, Raymond, 1<sup>er</sup> secrétaire.  
Macherel, Louis, 2<sup>e</sup> secrétaire.  
Christinaz, Gérard, scrutateur.  
Ceresola, Antoine, scrutateur.  
Bregger, Jean, scrutateur.

### Secrétariat communal

- MM. Uldry, Raymond, secrétaire de ville.  
Macherel, Louis, secrétaire de ville-adjoint.  
Andrey, Auguste, secrétaire-traducteur.  
M<sup>lle</sup> Crausaz, Marguerite, téléphoniste.

### Bureau de recensement

- MM. Schönenweid, Jules, préposé.  
Perroulaz, Antoine, employé.  
Dénervaud Marius, employé.

### Commission des Ecoles

- MM. Gottrau Bernard, conseiller communal, président.  
Mauroux, René, conseiller communal, 1<sup>er</sup> vice-président.  
Bonifazi, Alexandre, D<sup>r</sup>-méd., 2<sup>e</sup> vice-président.  
Aebischer Max, conseiller communal.  
Vonderweid, Paul, rév. curé de ville (représentant de l'Etat).

- MM. Zurkinden, Joseph, rév. chanoine.  
 Schœnenberger, Fridolin, rév. chanoine.  
 Noël Pierre, rév. chanoine.  
 Fragnière Denis, rév. chanoine.  
 Bays, Emile, fondé de pouvoirs.  
 D<sup>r</sup> Müller-Büchi, Emile, rédacteur.  
 Clerc, Albert, professeur.  
 Weck, Ladislas, médecin scolaire.  
 Strebel, Charles, ouvrier de brasserie.  
 Guérig Etienne, agent d'assurances.

#### Commission d'hygiène scolaire

- MM. Gottrau Bernard, président.  
 Schœnenberger, Fridolin, rév. chanoine, inspect. scolaire  
 Weck, Ladislas, docteur, médecin scolaire.  
 Weber, Albert, chef de service de l'Edilité.

#### Secrétariat scolaire

- M<sup>lles</sup> Sormani, Alexandrine, secrétaire ad intérim.  
 Berset, Maria, préposée au matériel scolaire.  
 Monin, Isabelle, infirmière scolaire.  
 Murith, Cécile, infirmière scolaire.

#### Mutualité scolaire

- MM. Meuwly, Charles, conseiller communal, président.  
 Macheret Georges, conseiller communal.  
 Caisse d'épargne de la ville, caissier.

#### Commission des finances

- MM. Bourgnécht Jean, syndic, président.  
 Dupraz Louis, vice-président.  
 Macheret Georges, conseiller communal, membre.  
 Muller, Max, secrétaire.

#### Commission de l'impôt

- MM. Mauroux, René, président.  
 Bise, Louis, préposé aux poursuites, membre.  
 Schaller, Jean, facteur retraité, \*  
 Aebischer Arnold, secrétaire, \*

#### Contrôle des assurances mobilières

- MM. Mauroux, René, préposé.  
 Dupraz, Louis, suppléant.

#### Commission examinatrice des comptes de la ville

- MM. Suter, Joseph, administrateur postal.  
 Aebischer, Arnold, secrétaire.  
 Thévenaz, Gaston, employé.

## Service des finances

### *Employés*

- MM. Muller, Max, chef de service.  
 Weck, André, caissier de ville.  
 Gaillard, Albert, chef comptable.  
 Bersier, Aloys, secrétaire de service.  
 Savoy, Hubert, comptable.  
 Currat, Hubert, aide-comptable.  
 Spielmann, Pierre, préposé au contentieux.  
 Sauterel, Raoul, commis.
- M<sup>me</sup> Fornerod, Marguerite, aide.
- MM. Wæber, Max, préposé à l'impôt.  
 Muller, Alfred, commis à l'impôt.  
 Bæriswyl, Pius, commis à l'impôt.  
 Jonin, Emile, commis à l'impôt.  
 Wipret, Roland, commis à l'impôt.  
 Rohrbasser, Marcel, commis à l'impôt.

## Inspecteur des forêts communales

- MM. Vonderweid, Pierre, inspecteur.  
 Cacciami, Léon, comptable.

## Bucher communal (Beauregard)

- M. Macherel, Jules.

## Direction de police

- MM. Macheret, Georges, directeur.  
 Aebischer, Max, suppléant.

### *Employés*

- MM. Renevey, Louis, secrétaire.  
 Schmid, Joseph, secrétaire-adjoint.  
 Dreyer, Hubert, employé.  
 Fasel, Georges, employé.  
 Winckler, Gabriel, employé.  
 Spielmann, Léon, commissionnaire.  
 Stæhlin, Henri, commissionnaire.  
 Ding, Ernest, huissier.

## Commission de santé

- MM. Macheret, Georges, conseiller communal, président.  
 Aebischer, Max, conseiller communal, suppléant.  
 Buman, Edouard, docteur-médecin.  
 Perrier, Henri, docteur-médecin.  
 Colliard, Marcel, architecte.  
 Julmy, Charles, maçon.

### **Direction du cimetière et abattoirs**

- MM. Macheret, Georges, directeur.  
Aebischer, Max, suppléant.

### **Commission des abattoirs**

- MM. Macheret, Georges, conseiller communal, président.  
Aebischer, Max, conseiller communal, suppléant.  
Weber, Albert, chef de service.  
Gutknecht, Jakob, maître-charcutier.  
Despont, Jean, maître-boucher.  
Jobin, Louis, vétérinaire.

#### *Employés*

##### *a) Cimetière:*

- MM. Schmid, Joseph, secrétaire.  
Matti, Alfred, jardinier-chef.

##### *b) Abattoirs:*

- MM. Oberson, Pierre, docteur-vétérinaire, inspecteur.  
Zurkinden, Georges, sous-inspecteur.

### **Sergents de ville**

- MM. Ding, Ernest, concierge de la Maison de Ville.  
Mauron, Max.  
Cotting, Roland.  
Göetschmann, Ernest.  
Corpataux, Georges.

### **Affichage**

- Société d'affichage, Genève.  
M. Vonderweid, Léon, rue de Lausanne.

### **Surveillant du cimetière**

- M<sup>me</sup> Fasel, Bernard, Saint-Léonard.

### **Officiers du corps des sapeurs-pompiers**

- MM. Kolly, Edmond, major, commandant.  
Longchamp, Julien, adjudant, capitaine.  
Markwalder, Eugène, 1<sup>er</sup> lieutenant quartier-maître.  
Déglise, Charles, capitaine-médecin.  
Ribordy, J., 1<sup>er</sup> lieutenant-médecin.  
Challamel, Louis, capitaine, chef du P.P.S. et de la section technique.  
Bernhard, Jules, 1<sup>er</sup> lieutenant, sous-chef du P.P.S.

- MM. Ducrest, Charles, capitaine, chef du 1<sup>er</sup> secteur.  
 Sesti, A., 1<sup>er</sup> lieutenant, sous-chef du 1<sup>er</sup> secteur.  
 Rossmann, Ed., capitaine, chef du 2<sup>e</sup> secteur.  
 Dubey, Léon, lieutenant, sous-chef du 2<sup>e</sup> secteur.  
 Lauper, Joseph, capitaine, chef du 3<sup>e</sup> secteur.  
 Jungo, Nicolas, lieutenant, sous-chef du 3<sup>e</sup> secteur.  
 Widmer, Edouard, capitaine, chef de la Compagnie de la garde.  
 Von Dach, Otto, 1<sup>er</sup> lieutenant, sous-chef de la Compagnie de la garde.

**Poste de premier secours**

- MM. Challamel, Louis, capitaine, chef de poste.  
 Bernhard, Jules, 1<sup>er</sup> lieutenant, sous-chef.

**Commission de l'Edilité**

- MM. Colliard, Roger, conseiller communal, président.  
 Mauroux, René, conseiller communal, vice-président.  
 Macheret, Georges, conseiller communal, membre.  
 Weber, Albert, chef de service.  
 Andrey, Alois, secrétaire.

**Commission d'urbanisme**

- MM. Colliard, Roger, conseiller communal, président.  
 Mauroux, René, conseiller communal, vice-président.  
 Macheret, Georges, conseiller communal.  
 Weber, Albert, chef de service, Edilité.  
 Dénervaud, Léonard, architecte.  
 Vaucher, Louis, architecte.  
 Matthey, Marcel, architecte.  
 Aeby, Bernard, ingénieur cantonal.  
 Weber, Edmond, ingénieur.  
 Esseiva, François, directeur, Biblioth. cantonale.  
 Moullet, R. P., cordelier, professeur.  
 Gicot, Henri, ingénieur.  
 Weck, Guillaume, président, Société de développement.

**Service de l'Edilité**

*Employés*

- Weber, Albert, architecte, chef de service.  
 Baillifard, Alfred, chef de la section du génie civil.  
 . . . . ., chef de la section bâtiments.  
 Bianchi, Joseph, chef de la section de la voirie.  
 Andrey, Alois, secrétaire.  
 Egger, Albert, secrétaire-adjoint.  
 Sieber, Vincent, comptable.  
 Schuler, Charles, aide-comptable.  
 Fasel, Paul, technicien, génie civil.  
 Schrago, Arnold, technicien, bâtiments.  
 Mœhr, Charles, technicien, bâtiments.  
 Pignolet, Edouard, conducteur de travaux.

**Inspectorat du feu**

MM. Wæber, François.  
Brohy, Léon.

**Jardinier de Ville**

M. Nicolet, Marcel.

**Service social**

*Comité de direction*

MM. Aebischer, Max, conseiller communal, président.  
*Bourgknecht Jean, syndic.*  
Mauroux, René, conseiller communal.

*Conseil de Bienfaisance*

MM. . . . . , président.  
. . . . . , vice-président.  
Mauroux, René, conseiller communal.  
Aeby, Pierre, conseiller national.  
Villard, Louis, chancelier de l'évêché.  
Bonifazi, Alexandre, docteur-médecin.  
Marmier, Jean, juge cantonal.  
Zosso, Marcel, Secrétaire F.O.M.H.  
Ayer, Michel, tuteur général.

**Commission d'orientation professionnelle**

MM. Blanc, Jean, chef de service.  
. . . . .  
. . . . .

*Personnel*

MM. Blanc, Jean, chef de service.  
Kæch Henri, chef de service adjoint.

- Action en faveur des familles à ressources modestes
- Office communal pour la culture des champs
- Agence communale de la Caisse cantonale de compensation
- Orientation professionnelle
- Caisse publique d'assurance-chômage de la ville de Fribourg
- Office communal du travail
- Assurance-vieillesse
- Conseil de bienfaisance

- Emery, Léon, secrétaire.
- Schœnenweid, Jean, comptable.
- Meuwly, Marcel, empl.
- Zosso Jean, employé.
- Bæriswyl, Pierre, empl.
- Barras, Ernest, préposé Caisse ass. chômage.
- M<sup>lles</sup> Progin, Marie-Th., secr.-compt., Conseil de bienfaisance.
- Rétornaz, Jeanne, infirmière-visiteuse.
- Jendly, Marthe, Assistante-sociale.

### Tutelles et curatelles

- MM. Aebischer Max, conseiller communal, préposé.  
 Meuwly, Charles, conseiller communal, suppléant.

#### Personnel

- MM. Ayer, Michel, tuteur général.  
 Muller, Max, tuteur général suppléant.  
 M<sup>lle</sup> Gremaud, Marcelle, secrétaire.  
 M. Bifrare, Paul, employé.

### Services industriels

(Usine à gaz et Service des eaux.)

#### A. Comité directeur

- MM. Meuwly, Charles, conseiller communal, président.  
 Macheret, Georges, conseiller communal, vice-président.  
 Bourgknecht, Jean, syndic.  
 Bardy, Henri, conseiller communal.  
 Büchi, Othmar, professeur.

#### B. Conseil d'administration

- MM. Meuwly, Charles, conseiller communal, président.  
 Macheret, Georges, conseiller communal, vice-président.  
 Bourgknecht, Jean, syndic.  
 Bardy, Henri, conseiller communal.  
 Büchi, Othmar, professeur-géologue.  
 Thalmann, Xavier, agent d'affaires.  
 Bettin, Jean, fondé de pouvoirs.  
 Gilardi, Edouard, secrétaire D.J.P.  
 Thalmann, Georges, architecte, Travaux publics.  
 Thévenaz, Gaston, employé.

#### C. Personnel

- MM. Delley, Edmond, directeur.  
 Roggo, Louis, chef-comptable.  
 Bœsch, Charles, comptable.  
 Creux, Charles, employé.  
 Gremaud, Roland, „  
 Rauss, Albert „  
 Fasel, Hermann, „  
 Crausaz, Pascal, „  
 Decroux, Félix, technicien.

### **Commission de la caisse d'épargne**

- MM. Dupraz, Louis, conseiller communal, prés. du Comité de Direction.  
Meuwly, Charles, vice-président du Comité de Direction.  
Joye, Joseph, commiss. général, membre du Comité de Direction.  
Schönenberger, Antoine, boulanger.  
Zellweger, Robert, négociant.  
Gauthier, Louis, chef de service.  
Sieber, Arnold, fonctionnaire postal.

#### *Employés*

- MM. Weck, Edmond, gérant.  
Spicher, Jean, caissier de l'Agence, rue de Romont.  
Reimann, Werner, employé.

### **Commission des loyers et logements**

- MM. Bardy, Henri, conseiller communal, président.  
Mauroux, René, conseiller communal, vice-président.  
Macheret, Georges, conseiller communal, membre.  
Uldry, Raymond, secrétaire de Ville, membre suppléant.  
Bardy, Fernand, secrétaire.  
Lorson, Robert, secrétaire-adjoint.

### **Délégations**

#### *A la Commission de surveillance du Technicum*

- MM. Bardy, Henri, conseiller communal.  
Macheret, Georges, conseiller communal.  
Mauroux, René, conseiller communal.

#### *Au Conseil d'administration des Tramways*

- MM. Bardy, Henri, conseiller communal.  
Meuwly, Charles, conseiller communal.  
Aebischer, Max, conseiller communal.

#### *Au Conseil d'administration des GFM*

- M. . . . . , conseiller communal.

#### *Au Comité régional de la Mutualité scolaire*

- MM. Meuwly, Charles, conseiller communal.  
Macheret, Georges, conseiller communal.  
. . . . .

### **Caisse de prévoyance du personnel de l'administration communale**

- MM. Bourgknecht, Jean, syndic, président.  
Aebischer, Max, conseiller communal, vice-président.  
Muller, Max, secrétaire-caissier.  
Uldry, Raymond, secrétaire-caissier, suppléant.



## **b) ADMINISTRATION BOURGEOISIALE**

### **Bureau de l'assemblée bourgeoisiale**

- MM. Bourgknecht, Jean, syndic, président.  
 Bardy, Henri, vice-président.  
 Uldry, Raymond, 1<sup>er</sup> secrétaire.  
 Macherel, Louis, 2<sup>e</sup> secrétaire.

## **ADMINISTRATION GÉNÉRALE DES SECOURS**

### **A. Commission générale des secours**

- MM. Bourgknecht, Jean, syndic, président.  
 Bardy, Henri, conseiller communal, vice-président.  
 Meuwly, Charles, conseiller communal,  
 Thalmann, Xavier, président de la commission des finances de l'Hôpital.  
 Weck, Antonin, industr., présid. de la Commission de l'Intér. de l'Hôp.  
 Perrier, Henri, docteur-médecin.  
 Techtermann, Léon, ingénieur.  
 Sieber, Pierre, industriel.  
 Thurler, Gabriel-E., administrateur.  
 Macheret, Louis, secrétaire.

### **B. Sous-commissions de la Commission générale des secours**

#### *1. Commission de l'Intérieur de l'Hôpital*

- MM. Weck, Antonin, industriel, président.  
 Bardy, Henri, conseiller communal, vice-président.  
 Perrier, Henri, docteur-médecin.  
 Thurler, Gabriel-E., administrateur.  
 Macheret, Louis, secrétaire.

#### *2. Commission des finances (Hôpital et Fonds Pies)*

- MM. Thalmann, Xavier, président.  
 Meuwly, Charles, conseiller communal, vice-président.  
 Techtermann, Léon, ingénieur.  
 Sieber, Pierre, industriel.  
 Macheret, Louis, secrétaire.

### **C. Charitable Grand Hôpital des Bourgeois**

- MM. Thurler, Gabriel-E., économe-administrateur.  
 Barras, Georges, abbé, aumônier,  
 Buman, Edouard, docteur-médecin.  
 Grec, Vincent, chirurgien-chef.  
 . . . . . médecin-radiologue.

- MM. Weck, Ladislas, service des tuberculeux.  
Strebel, Léo, chef de clinique.  
Kümin, Karl, médecin-assistant.  
Nicole, Georges, médecin-assistant.  
Grether, Georges, médecin-assistant.  
Dufour, Michel, médecin-assistant.  
M<sup>lles</sup> Berger, Yolande, sage-femme.  
Mottas, Gabrielle, sage-femme.

**D. Inspectorat des forêts et administration des vignes  
et domaines de l'Hôpital et des Fonds Pies**

- M. Vonderweid, Pierre, inspecteur et administrateur.

**E. Recettes de l'Hôpital et des Fonds Pies**

gérée par la Caisse d'épargne de la ville de Fribourg.

**F. Aumônerie de la chapelle de Bourguillon (Fonds Pies)**

- M. . . . .

**G. Service social de la bourgeoisie**

- MM. Aebischer, Max, conseiller communal, président.  
Macheret, Georges, conseiller communal, vice-président.  
Vonderweid, Paul, rév. chanoine, curé de ville.  
Perrier, Henri, docteur-médecin.  
Glasson, Henri, docteur-médecin.  
Richard, Emile, menuisier.  
Corpataux, Georges, archivistes d'Etat.  
Fragnière, Joseph, imprimeur-éditeur.  
Heimo, Jean, négociant.  
Robert, Joseph, mécanicien.  
Schrage, Albert, mécanicien.

*Employés*

- MM. Haymoz, Pierre, économe et secrétaire.  
Bardy, Fernand, économe-adjoint.

**H. Physiciens de Ville**

- MM. Perrier, Henri, docteur-médecin.  
Glasson, Henri, docteur-médecin.

**Commission de l'Orphelinat bourgeoisial**

- MM. Bourgknecht, Jean, syndic, président.  
Dupraz, Louis, conseiller communal, vice-président.  
Weck, Bernard, ancien conseiller aux Etats.  
Buman, Edouard, docteur-médecin.  
Vonderweid, Paul, rév. chanoine, curé de ville.

- MM. Weck, Guillaume, agent d'affaires.  
 Schorderet, Jacques, directeur, Caisse de compensation.  
 Mayer-Nessi, Léon, industriel.  
 Challamel, Albert, chef facteur.

*Employés*

- MM. Chobaz, Alexis, directeur.  
 Reimann, Werner, caissier.  
 Macherel, Louis, secrétaire.

**Direction de la Régie des copropriétés bourgeoises**

- MM. Dupraz, Louis, conseiller communal, directeur.  
 Bardy, Henri, conseiller communal suppléant.

*Employés*

- MM. Vonderweid, Pierre, inspecteur des forêts.  
 Müller, Max, receveur.  
 Remy, Adelrich, garde-forêts.

**Chambre des Scholarques**

- M. Bourgknecht, Jean, conseiller communal, président.

Membres à vie:

- MM. Eby, Pierre, professeur à l'Université.  
 Zurkinden, Joseph, rév. chanoine, curé de Saint-Pierre.  
 Cuony, Jean, pharmacien.  
 Schönenberger, Fridolin, rév. chanoine.  
 Rohrbasser, Antoine, professeur au Collège Saint-Michel.  
 Weck, Edmond, secrétaire-caissier.

**Commission examinatrice des comptes de la bourgeoisie**

- MM. Corpataux, Alfred, chef de service F.M.A., président.  
 Chiffelle, Marcel, négociant, vice-président.  
 Rohrbasser, Pierre, secrétaire-comptable retraité.  
 Winckler Fernand employé.  
 Mauron Henri, agent d'assurances.

**Commission des biens bourgeoisiaux**

- MM. Comte, Louis, docteur-médecin, président.  
 Blanc, Paul, notaire, vice-président.  
 Schönenweid, Jules, préposé.  
 Macherel, Ernest, directeur.  
 Challamel, Louis, technicien aux E.E.F.  
 Chiffelle, Marcel, négociant.  
 Bardy, Paul, chef-monteur.  
 Mayer, Francis, greffier Tribunal cantonal.  
 Weber, Albert, chef de service.

QU'IL SOIT  
A BOIS ET CHARBON  
A GAZÉFICATION DE BOIS  
ÉLECTRIQUE OU COMBINÉ

LE FOURNEAU DE CUISINE

*Sarina*

VOUS DONNERA TOUJOURS ENTIÈRE SATISFACTION



Modèle N° 201

ÉTABLISSEMENTS SARINA S. A. FRIBOURG

**POMPES FUNÈBRES CATHOLIQUES**

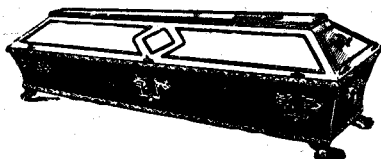
**A. MURITH**

(SOCIÉTÉ ANONYME)

RUE CÉARD 13 GENÈVE TÉLÉPHONE  
5 02 88

*Seul bureau autorisé par MM. les Curés de Genève à régler, au point  
de vue religieux, les ensevelissements catholiques romains*

FABRIQUE DE CERCUEILS FABRIQUE DE COURONNES



*L'Administration se charge, sans aucun déplacement pour les familles,  
de toutes les démarches et formalités relatives aux*

**INHUMATIONS-EXHUMATIONS**

**AUTOMOBILES FUNÉRAIRES**

**TRANSPORTS dans n'importe quelle localité.**

Matériel spécial pour catafalques, tentures, chapelles ardentes  
CONFECTION DE DRAPS MORTUAIRES

**Succursale à FRIBOURG : Téléphone 2 31 43**

**MAGASINS et BUREAUX : Rue de Romont, 20**

**CIERGES, ENCENS, BRAISES-ENCENS**

**HUILE POUR LE SANCTUAIRE**

**MÈCHES — RAT DE CAVE**

**FLEURS ARTIFICIELLES**

**FLEURS NATURELLES**

**REPRÉSENTANTS ET DÉPOSITAIRES :**

**BULLE:** Louis Paquier, tél. 2.73.92.

**CHATEL-ST-DENIS:** J. Millasson

**ROMONT:** C. Comte, tél. 5.22.06

**MORAT:** Poncet frères, tél. 7 23.24

**SION:** Vve O. Mariethod, tél. 2.17.71

**SIERRE:** Ed. Caloz, tél. 5 10.21

**MONTANA:** Joseph Dittel tél. 5.22.36.

**FULLY:** R. Taramarcas, tél. 6.50.32

**MARTIGNY:** M. Moulinet, tél. 6.42.25

**MONTHEY:** Galletti, tél. 4.23.51

**ORSIERES:** F. Troillet, tél. 6.81.20

**BAGNES:** G. Lugon, tél. 6.61.83.

**BIENNE:** Murith & C<sup>o</sup>, rue d'Aarberg, 121, tél. 2.51.06

**DELÉMONT:** J. Ory-Nappez, tél. 2 14.34.

**NEUCHÂTEL:** Central-deuil, rue du Seyon, 30, tél. 5.23.00.

**TARIFS TRÈS MODÉRÉS**

# Loterie Romande

*Petits risques,  
nombreuses chances*

## EMBASSY

*Café — Dancing — Bar —*

FRIBOURG

Tous les soirs de 21 h. à 2 h. GRANDES SOIRÉES  
avec un excellent orchestre

Dimanches *Thé dansant* de 16 à 18 h.

Pendant la journée:

Tarif normal des consommations

## Laiterie Centrale

Tour Henri 61 - Tél. 2 31 36

DÉPOTS: Boulevard de Pérolles 61 - Tél. 2 37 37

Champ des Cibles - Tél. 2 16 64

**Yoghourt - Lait et crème pasteurisés**

## **Baume Siccol**

Plaies variqueuses, démangeaisons, eczémas,  
rougeurs chez les enfants et les adultes,  
brûlures et toutes les affections de la peau.  
*Efficacité reconnue. — En vente à la*

**Pharmacie CUONY (Pharmacie Principale)**

Avenue de la Gare, Fribourg

## **A. ANTIGLIO**

Entreprise de maçonnerie

Béton-armé

Génie civil

FRIBOURG

Route de Marly 16  
Tél. 23361

## **Fribourgeois**

achetez les

## **Briques et Tuiles**

dans votre canton.

**Tuilerie de Fribourg à Guin S. A.**

Tél. 4 31 17



# FONDERIE DE FRIBOURG

S. A.

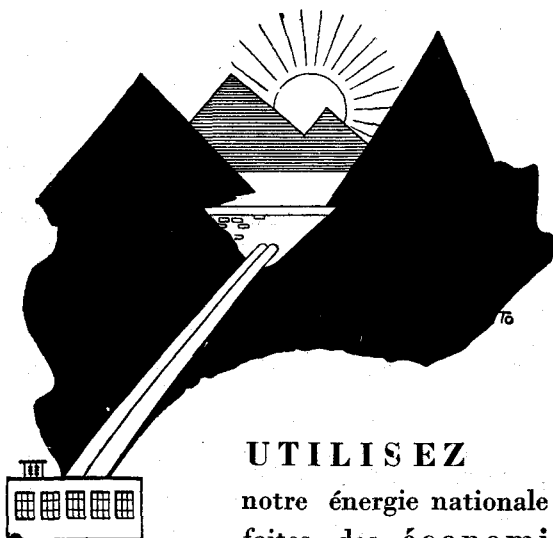


TOUTES PIÈCES EN FONTE GRISE  
CANALISATIONS, REGARDS, GRILLES  
VANNES ET COUDES A PURIN  
SEMELLES POUR CHARRUES  
FONTE MALLÉABLE



LIVRAISONS RAPIDES    TÉLÉPHONE 2 46 46





**UTILISEZ**

notre énergie nationale et  
faites des économies

en adoptant pour la C U I S S O N

pour L'EAU CHAUDE

pour la F O R C E

**l'électricité**

*Renseignements gratuits aux*

**ENTREPRISES ÉLECTRIQUES  
FRIBOURGEOISES**

Anémie — Chlorose — Surmenage  
Dépressions nerveuses — Convalescence — Insomnies

# Dragées MARAVILHA

aux plantes du Brésil

**Reconstituant de premier ordre**

**Adjuvant des globules blancs**

**Favorise la lutte phagocytaire**

**Supplée aux déficiences de l'organisme**

Prix de la boîte: **Fr 4.80**

**Concessionnaire : R. WUILLERET, pharm. FRIBOURG**

---

**Adénite — Vieux rhumes — Affections  
des voies respiratoires — Prétuberculose**

# BANQUE DE L'ÉTAT DE FRIBOURG

CAPITAL ET RÉSERVES: FR. 41 700 000.—

GARANTIE DE L'ÉTAT

10 AGENCES ET  
108 CORRESPONDANTS  
D'ÉPARGNE DANS LES  
PRINCIPALES LOCALITÉS  
DU CANTON DE  
FRIBOURG



ACCORDE DES PRÊTS PAR:

CÉDULES ET COMPTES HYPOTHÉCAIRES  
CRÉDITS COMMERCIAUX AVEC  
CAUTIONNEMENT  
AVANCES SUR TITRES ET VALEURS

ESCOMPTE DE BILLETS ET PAPIER COMMERCIAL  
CONDITIONS TRÈS AVANTAGEUSES

# **BANQUE DE L'ÉTAT DE FRIBOURG**

**GARANTIE DE L'ÉTAT**

**AGENCES:**

ST-PIERRE A FRIBOURG, BULLE,  
CHATEL-ST-DENIS, CHIÈTRES, DOMDIDIER,  
ESTAVAYER-LE-LAC, FARVAGNY, MORAT,  
ROMONT, TAVEL

**GARDE D'OBJETS DE VALEUR  
LOCATION  
DE CASES DE COFFRES-FORTS  
PAIEMENT DE TOUS COUPONS**

**T R A I T E**

TOUTES OPÉRATIONS DE BANQUE  
ET DE BOURSE  
REÇOIT DES DÉPÔTS D'ARGENT

---

**DISCRÉTION ABSOLUE • LA DIRECTION**

## LE BARRAGE DE ROSSENS

Le lac de la Gruyère est devenu réalité. Sous le soleil d'un automne doré, il apporte au paysage une beauté nouvelle, et, au gré de ses méandres, découvre à chaque détour du chemin, des aspects imprévus et charmants. Le rideau des forêts cédant la place aux eaux montantes, s'est ouvert sur des perspectives ignorées. Ici, c'est la délicieuse île de Pont-en-Ogoz, avec les vestiges de son château et sa petite chapelle, qu'un hasard bienveillant a laissé émerger. Là, c'est le pont de Corbières qui, cessant d'être viaduc, mire avec complaisance ses arches répétées dans le calme des eaux.

A côté de tant de séductions, le barrage qui les suscita ne recueille plus qu'un intérêt fugitif. Les rumeurs du chantier se sont tues. Le spectacle impressionnant des pelles mécaniques fouillant le sol, des grues aériennes apportant patiemment les gâchées de béton, le fracas assourdissant des engins préparant le gravier, tout cela n'est plus qu'un souvenir. Et du barrage, dont le galbe est masqué par les eaux, on ne voit plus qu'une paroi immense d'une austère nudité.

Cependant, la rédaction de ce mémorial fribourgeois que constituent les *Etrennes* a pensé qu'elle devait à ses traditions, de fixer ici le souvenir d'une construction assez mémorable dans les annales du canton et de faire connaître à ses lecteurs les aspects essentiels de ce barrage, de la solidité duquel dépend l'existence même du lac de la Gruyère..., et beaucoup d'autres choses encore.

C'est ce que je veux essayer de faire, en tâchant d'épargner au lecteur un langage hermétique et une trop savante terminologie.

Rappelons tout d'abord les grandes lignes de l'aménagement de Rossens. Chacun a connu l'usine de Thusy-Hauterive, construite à la fin du siècle dernier et qui, pour l'époque, était une œuvre remarquable. C'était une usine dite « au fil de l'eau », c'est-à-dire dépourvue d'une réserve et obligée d'utiliser le débit de la Sarine, jusqu'à la limite de la capacité de ses turbines, au gré des caprices de notre rivière cantonale, dont l'humeur est plutôt changeante. Le barrage à vannes de Thusy, à l'aval du pont construit en 1544, aujourd'hui noyé, refoulait les eaux dans un canal de quelques centaines de mètres de longueur, suivi d'une galerie d'environ 9 km., percée dans les falaises mollassiques, qui la conduisait à la centrale de Hauterive.

L'idée essentielle de l'aménagement de Rossens fut de doter l'usine d'un grand bassin d'accumulation qui permette de mettre l'eau en réserve quand elle coule en surabondance, pour l'utiliser rationnellement aux saisons peu favorisées. En même temps, la puissance de l'usine a été fortement augmentée, car il ne suffit pas d'avoir assez d'eau à disposition, il faut encore que la centrale puisse en absorber un débit suffisant pour satisfaire à la demande intense de courant électrique qui se produit à certaines heures.

Le barrage de Thusy, condamné à la submersion, a été démonté. L'ancien tunnel trop petit pour le nouveau débit, trop faible pour supporter la pression des eaux accumulées, trop coûteux à transformer, a été abandonné, et remplacé par une galerie sous pression de 5 m. de diamètre et d'environ 6 km. de longueur, accompagnée des ouvrages annexes indispensables tels que prise d'eau, puits d'équilibre et organes d'obturation. Par contre, l'ancienne centrale de Hauterive a pu être conservée. Assez vaste pour abriter les machines modernes, qui recèlent une puissance bien plus importante sous un volume réduit, elle n'a subi que les transformations nécessaires à l'établissement des nouveaux groupes générateurs, transformations déjà commencées avant la guerre, par l'installation de deux groupes de 10 000 chevaux chacun, et poursuivies en 1940-1941 pour celle d'un groupe de 20 000 chevaux.

Mais venons-en au barrage. Pour toute construction, la première question technique qui se pose est celle de ses

fondations. Quand l'ouvrage est de grande envergure, cette question prend une importance accrue. Mais s'il s'agit d'un barrage, elle domine toutes les autres. Les forces mises en action, l'étendue sur lesquelles elles s'exercent intéressent non seulement la zone voisine des limites de l'ouvrage, mais une région beaucoup plus profonde et beaucoup plus étendue. Au futur géant, il faut préparer un berceau à sa mesure.

A Rossens, ce berceau est entièrement constitué par la mollasse, et, si je ne fais erreur, nous avons ici le premier exemple au monde d'un barrage de grande hauteur implanté dans cette formation géologique. Il faut en chercher la raison non pas tant dans la nature de cette roche qui pose, il est vrai, des problèmes de déformabilité délicats, mais plutôt dans le fait que les possibilités d'accumulation se rencontrent de préférence dans le calcaire ou le gneiss, dans des régions élevées offrant des chutes plus intéressantes. Le cas d'une grande accumulation dans le plateau suisse est exceptionnel, et confère au régime de l'usine de Rossens un caractère différent de celui des usines d'accumulation des Alpes. Le lac de la Gruyère, avec une capacité totale de 200 millions de mètres cubes et une capacité utile de 180 millions de mètres cubes est actuellement la plus grande accumulation artificielle en Suisse. Néanmoins, sa capacité ne représente que le cinquième de la quantité d'eau totale amenée par la Sarine dans une année moyenne. Quant à la chute, c'est-à-dire à la différence de niveau entre la surface du lac et la centrale de Hauterive, elle est au maximum de 110 m., et ne prétend pas soutenir la comparaison avec les vertigineuses chutes du Valais.

La nouveauté du caractère géologique du sol posait au constructeur des problèmes, sinon redoutables, du moins dignes d'être examinés avec le plus grand soin. Elle exigeait la collaboration étroite d'un géologue qualifié, en même temps que capable de saisir les intentions du constructeur et de mettre sa science à sa portée. M. le professeur Jean Tercier, de l'Université de Fribourg, géologue éminent et particulièrement versé dans la connaissance difficile de la mollasse, était tout naturellement désigné pour cette tâche. Outre sa contribution à l'étude de l'étanchéité du bassin, déjà

traîtée autrefois par les professeurs Schardt et Raymond de Girard, le professeur Tercier a apporté une collaboration précieuse pour tous les problèmes de caractère géologique posés par la fondation du barrage.

A côté de la nature géologique du sous-sol, il était nécessaire de connaître aussi ses réactions sous l'action de la pression, afin de prévoir son comportement futur, sous la charge du barrage et de la poussée des eaux. A cet effet, de nombreux essais furent poursuivis durant une année entière, tant en laboratoire sur des échantillons de roche prélevés à Rossens, que sur place, dans diverses galeries de sondage. Ces épreuves ont conduit à des résultats extrêmement suggestifs. Contrairement à une conception encore récente, la roche d'appui d'un ouvrage d'art n'est pas indéformable. Si cette déformabilité est négligeable dans le cas d'ouvrages ordinaires ou même pour de grands ponts, il n'en est pas de même pour un barrage de grande hauteur, surtout s'il est implanté dans la mollasse. Le barrage de Rossens constitue, à ma connaissance, le premier ouvrage de ce type où le calcul tient compte de la déformabilité des appuis, et où cette déformabilité soit intimement liée à sa forme et à ses dimensions.

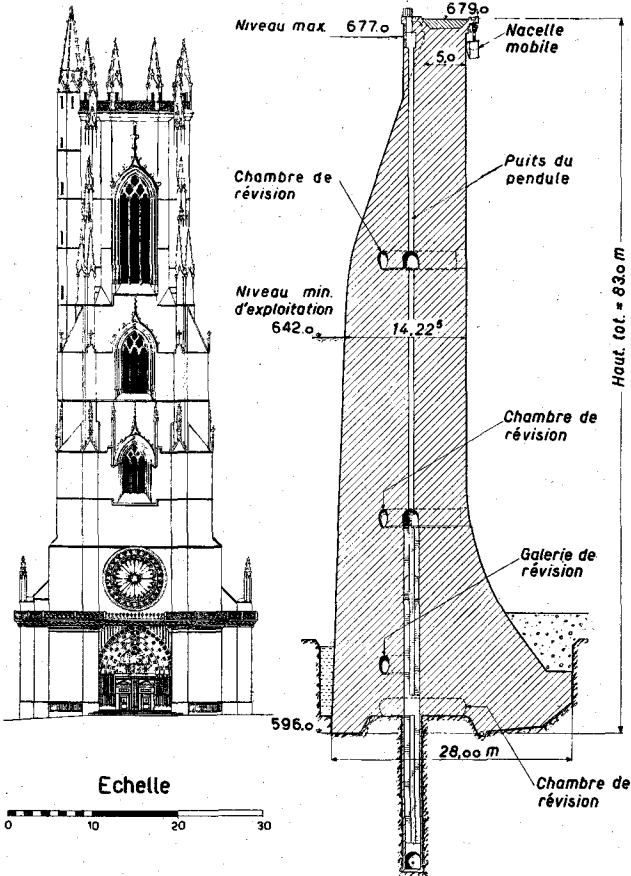
Ce sont aussi les conditions géologiques qui, jointes à des considérations économiques, ont conduit à proposer à Rossens un barrage du type « voûte » et à en poursuivre la réalisation, après que l'idée de principe eut été admise par le maître d'œuvre et par les Autorités.

Les journaux se sont faits récemment l'écho de discussions au sujet de barrages « poids » et de barrages « évidés », et de leur sécurité contre les bombardements. En fait, ces deux types de barrages sont cousins, car pour l'un et l'autre, la stabilité est assurée par la seule action de la pesanteur. La seule différence est que les premiers sont massifs, les seconds creux. Le barrage-voûte, d'une conception toute différente, cherche à reporter, grâce à sa forme, la poussée des eaux jusqu'aux flancs de la vallée, de même qu'une voûte de pont reporte à ses culées les charges verticales qu'elle reçoit. La pesanteur joue, dans un barrage-voûte et selon les circonstances, un rôle plus ou moins grand, mais non essentiel.



Vue  
de la Tour de St. Nicolas

Coupe dans l'axe  
du barrage de Rossens



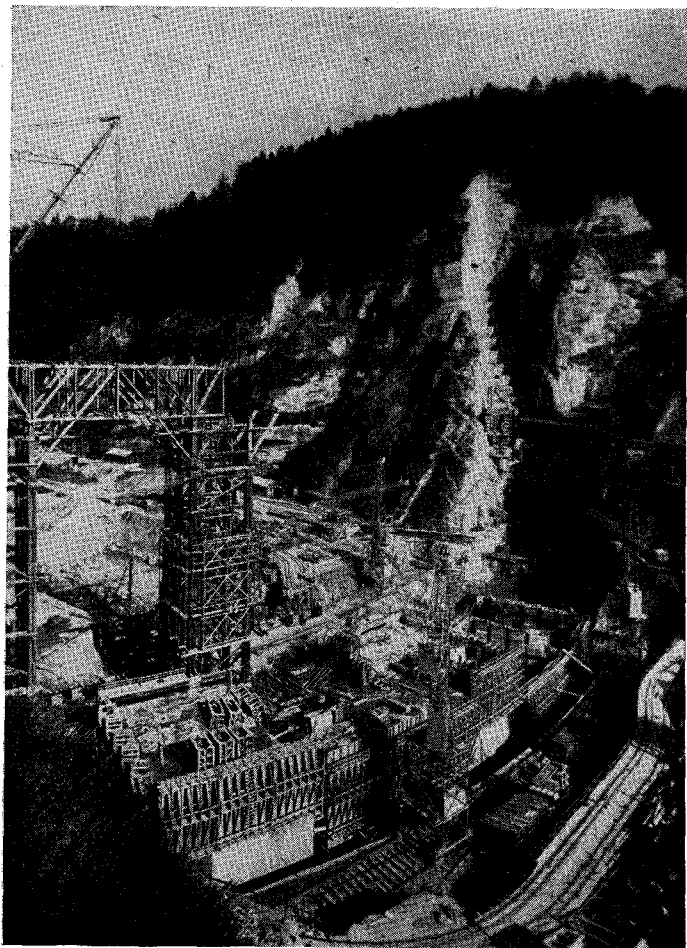
Le type « voûte » n'est d'ailleurs pas nouveau pour le canton de Fribourg, qui possède dans le barrage de Montsalvens, sur la Jogne, le premier de ce type construit en Suisse, ouvrage qui est comme le petit frère aîné de celui de Rossens. Le barrage de Rossens se différencie toutefois de celui de Montsalvens, implanté dans une gorge étroite, non seulement par les dimensions, mais surtout par la grande largeur de la vallée de la Sarine, largeur qui aurait fait déclarer impossible, il y a peu d'années encore, l'exécution du type « voûte » dans les conditions topographiques en présence.

Les dimensions du barrage ont été publiées ailleurs plus d'une fois. On sait que sa hauteur totale est de 83 m., et sa longueur au couronnement de 320 m. Partant d'une base de 28 m., l'épaisseur atteint environ 14 m. dans la région moyenne et se réduit graduellement à 5 m. à la crête. Cette dernière est couronnée d'une route de 5 m. 50 de largeur flanquée de deux trottoirs en encorbellement de 1 m. 50 de largeur. Ces chiffres sont déjà suggestifs en eux-mêmes. Ils le sont moins, à coup sûr, que la comparaison illustrée par la figure ci-contre où l'on voit, à côté d'une coupe du barrage, le plus populaire de nos monuments: la tour de Saint-Nicolas.

A chaque niveau, l'épaisseur est constante tout le long d'un arc, sauf au voisinage des appuis où l'arc s'épanouit. Par contre, la courbure change graduellement d'un niveau à l'autre. Le rayon décroît de 164 m. en chiffres ronds à la crête jusqu'à 120 m. environ à la base. Aussi, le profil en travers que l'on voit ci-contre se modifie-t-il constamment. Au milieu, son allure fière paraît défier les eaux, tandis qu'en s'approchant des flancs de la vallée, il s'incline peu à peu, comme pour mieux repousser la pression liquide.

\* \* \*

Gigantesque conque dressée contre les eaux, le barrage est un monolithe complet qui s'appuie au rocher sur tout son périmètre. Rien de plus simple à première vue, que le parement uni de l'aval, où se discerne seulement, ici et là, une petite porte, et, en bas, une passerelle légère que la dis-



(Photo Mülhauser)

Aspect du chantier en octobre 1946.  
Montage du pont de service.

tance rend minuscule. Cette passerelle, ces portes donnent accès à l'intérieur de l'ouvrage, monde interdit aux profanes, et où nous allons jeter un coup d'œil.

A une trentaine de mètres au-dessous de la crête, trois portes s'ouvrent sur autant de chambres de visites qui permettent de se rendre compte de l'état du béton au cœur même de l'ouvrage. Trente mètres plus bas sont disposées trois chambres semblables. Mais la promenade la plus intéressante est celle que permet de faire la galerie de visite continue, qui, à quelques mètres de la fondation et du parement amont parcourt l'ouvrage d'un bout à l'autre, entre les deux flancs de la vallée contre lesquels elle vient buter. Là, le visiteur peut voir et toucher la surface même des fondations.

Mais ce n'est pas tout. Au cours de notre promenade, nous rencontrons trois puits profonds qui donnent accès jusqu'aux entrailles mêmes de la roche, à une vingtaine de mètres au-dessous de la surface de fondation. Dans le puits du centre, nous trouvons au passage une chambre de visite supplémentaire dont le sol est constitué par le rocher même de la fondation. Tout au fond, une pompe automatique évacue, en cas de besoin, les petites infiltrations où les eaux de condensation collectées, pour tout le barrage, par le puits central.

Ces puits ne servent pas seulement d'accès aux régions profondes des appuis. Ils abritent — et c'est là leur premier but — ce qu'on appelle des « pendules ». Chacun de ces pendules consiste en fil d'acier fixé sous le couronnement et tendu par une masse de béton suspendue à son extrémité inférieure. Le fil constitue un axe constamment vertical qui suit le déplacement de la crête du barrage. Un instrument de précision permet de mesurer à différents niveaux, la déformation de l'ouvrage. C'est là un des moyens, et le plus simple, de contrôler la tenue du barrage. Mais il y en a d'autres. Les uns sont externes, et consistent à mesurer les déplacements de différents points du barrage et du rocher d'appui à l'aide d'instruments géodésiques, en partant de bases assez éloignées pour pouvoir être considérées comme fixes, mesures délicates et qui demandent de pénibles calculs. On mesure aussi les déformations de la surface du

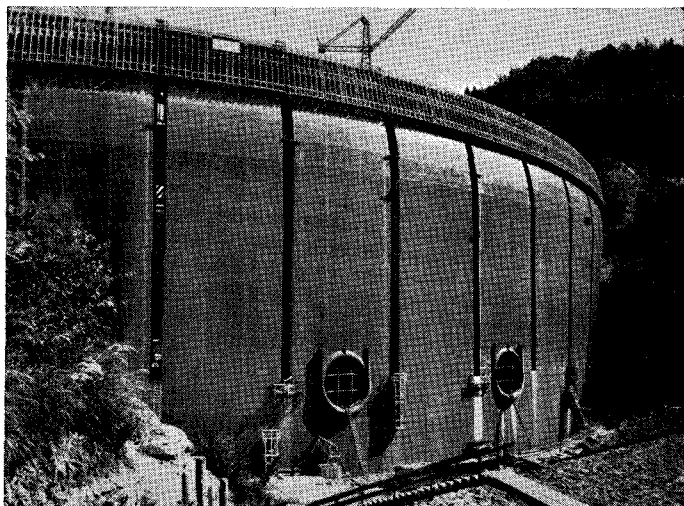
béton sur des chaînes de boulons scellés dans le parement et à l'intérieur des galeries, à l'aide d'un instrument spécial extrêmement sensible.

D'autres moyens sont internes. Ce sont des instruments noyés dans le béton et qui transmettent leurs indications électriquement, à l'aide de câbles, jusqu'à plusieurs centrales de mesures dont trois sont disposées dans les chambres de visites supérieures et les autres dans de petites chambres spéciales. Ces instruments comprennent des thermomètres électriques destinés à suivre la température du barrage, des piézomètres, indiquant les pressions internes, des extensomètres indiquant les déformations locales, enfin des hygromètres, ou plus exactement des « humectomètres », comme les appelle leur inventeur, le professeur Brasey, destinés à indiquer la quantité d'humidité contenue dans le béton.

On voit que l'intérieur du barrage est un véritable laboratoire, et l'on sort ici du domaine de l'ingénieur pour entrer dans celui du physicien. C'est pourquoi les Entreprises électriques fribourgeoises avaient chargé le Dr Edmond Brasey, professeur à notre Université, de toutes les opérations relatives aux instruments électriques. Ceux-ci devaient être d'abord contrôlés, puis mis en place avec le plus grand soin. Les connexions des câbles sont délicates et d'une importance primordiale. Enfin, les lectures sont d'abord examinées par le physicien avant d'être transmises à l'ingénieur-conseil qui a la mission d'en tirer les conclusions.

On sait trop peu dans le public — et même dans le public technique — que les premières mesures systématiques de température à l'intérieur des grosses masses de béton ont été exécutées au barrage de la Jogne par le professeur Joye, aujourd'hui directeur des Entreprises électriques fribourgeoises, à l'aide de thermomètres électriques de son invention. Ces mesures ont donné, à cette époque, des résultats précieux pour les constructeurs, en attestant non seulement le développement de chaleur par la prise du ciment — phénomène déjà connu des spécialistes — mais la grande élévation de température produite par cette chaleur d'hydratation dans les grosses masses où elle reste emprisonnée longtemps.

Si Montsalvens a vu les premiers thermomètres électriques, Rossens voit les premiers « humectomètres », construits par un autre professeur de notre Université, le Dr Brasey. Des tentatives ont, il est vrai, déjà été faites par les Américains pour construire des appareils électriques indiquant l'humidité du béton, mais aucun de ces essais ne paraît avoir donné satisfaction. Souhaitons au profes-



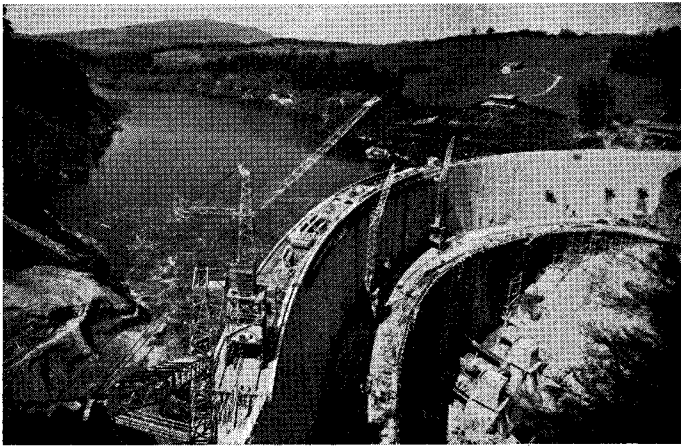
(Photo Mülhauser)

Une vue imposante du barrage en construction (Août 1947).  
En bas, les deux ouvertures de vidange, et la partie inférieure des joints déjà clavée.

seur Brasey, qui le mérite bien, le même succès pour son humectomètre que celui qu'a connu le thermomètre du professeur Joye.

Ces questions de température et d'humidité m'amènent à parler des procédés de construction utilisés à Rossens. Ceux qui ont visité le chantier durant les travaux se souviennent de ces coupures qui subdivisaient le barrage en

une vingtaine de massifs dont chacun représentait à peu près le volume d'une tour de Saint-Nicolas. Ces coupures, ces « joints » provisoires, avaient précisément pour but de permettre au béton d'effectuer sans dommage sa « crise de jeunesse ». Durant les premiers mois, le béton a en effet la fâcheuse propriété de subir une contraction appelée « retrait », due au phénomène de prise et à l'évaporation de l'excédent d'eau. En outre, comme je l'ai dit plus haut,



(Photo Mülhauser)

Vue de l'aval du barrage au printemps 1948.

Les joints sont fermés et le lac déjà partiellement rempli.

il s'échauffe, mais doit ensuite se refroidir, refroidissement qui s'accompagne, lui aussi, d'une contraction. Si l'on fermait les joints prématurément, la contraction subséquente s'accompagnerait de décollements ou de déchirures. Les coupures ouvertes, ménagées dans le barrage, avaient aussi pour but d'accélérer le refroidissement, et comme les calculs montraient qu'elles ne suffisaient pas, un puits ménagé au centre de chaque massif permettait de compléter le refroidissement, à l'aide d'une circulation d'air en hiver,

et d'eau en été. Les joints furent ensuite obturés, de même que la partie supérieure des puits. Des injections de ciment sous pression furent ensuite exécutées dans les surfaces de contact des joints, pour assurer leur intime liaison. Ces injections ont été répétées au printemps de 1949, après que l'ouvrage eût passé un nouvel hiver en charge.

Notons aussi que des injections systématiques de ciment ont été effectuées dans le rocher, pour en assurer l'étanchéité et en parfaire la cohésion.

Une des caractéristiques de ce barrage est d'être exécuté entièrement avec le même béton, dosé à raison de 250 kg. de ciment par mètre cube, et de n'être pas muni d'un revêtement, soit en moellons artificiels, comme à Montsalvens, soit en pierres naturelles, revêtement qui aurait été très coûteux.

En outre, c'est je crois le premier barrage moderne dont les joints ne soient munis d'aucune garniture d'étanchéité, à l'opposé de ce qui s'est toujours fait et se fait encore, même dans les barrages voûtes, où les joints, même provisoires, sont protégés par des dispositifs spéciaux. Comme l'ouvrage doit être un monolithe, on a préféré ici, en stricte logique et au risque de quelques suintements de début, avoir précisément la possibilité de contrôler la qualité des liaisons et de corriger les imperfections inséparables de toute œuvre humaine.

La construction du barrage a exigé la mise en œuvre d'environ 250 000 mètres cubes de béton. Pour faire du béton, il faut du gravier et du sable, et il faut du ciment. Ce dernier, arrivant à Fribourg par chemin de fer, était conduit ensuite à Rossens par camions, au rythme de 250 tonnes par jour. Quant au gravier et sable, il fallait trouver, si possible, un gisement assez considérable pour fournir tout le volume nécessaire au barrage. Ce dépôt, on le trouva au Momont, au sud de Pont-la-Ville, où les pelles mécaniques arrachèrent un cube total de 350 000 mètres cubes. Du Momont, une véritable gare aux marchandises expédiait les matériaux par un petit chemin de fer à voie étroite de 75 cm., établi sur la rive droite de la Sarine, jusqu'au dessus du chantier, où il traversait la Sarine à l'aide d'un



double téléphérique, dans un va-et-vient incessant des bennes aériennes.

L'installation destinée à la préparation du gravier et du sable et conçue par l'entreprise du barrage, était un modèle du genre. Divisée en deux parties symétriques, elle comprenait d'abord un premier triage où les pierres trop grosses étaient séparées et envoyées au concassage. Tous les matériaux sans exception étaient ensuite lavés et triés en quatre catégories, de grandeurs différentes. Un dispositif spécial permettait de récupérer encore le sable fin entraîné par les opérations de lavage. Mis en silos, les graviers et les sables étaient soutirés ensuite dans des proportions définies et conduits aux bétonnières, au moyen de rubans transporteurs, en même temps que le ciment, entreposé séparément, était dosé exactement au moyen de balances automatiques.

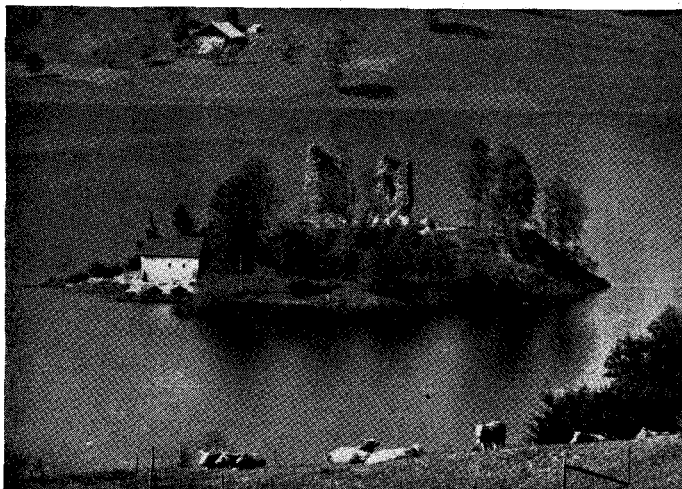
Le béton sortant des malaxieuses était reçu dans des bennes, transportées d'abord par voie Decauville sur le gigantesque pont de service en bois, qui épousait à l'aval le galbe du barrage, puis saisi par les grues qui le déposaient à l'emplacement voulu. Réparti en couches régulières, le béton frais était serré au moyen de « pervibrateurs », gros cylindres métalliques de 10 cm. de diamètre, animés par un moteur électrique d'un mouvement vibratoire qui se communiquant à la masse où on les plongeait, lui donnait une compacité beaucoup plus effective que n'aurait pu l'obtenir un damage en surface.

\* \* \*

Que dirais-je de la genèse de la construction ? Les peuples heureux n'ont pas d'histoire. On pourrait presque en dire autant du chantier du barrage de Rossens, tant les choses se sont déroulées sans heurt, comme dans une usine bien organisée. Aussi puis-je me borner à rappeler les dates essentielles :

Le 24 décembre 1943, le Grand Conseil, dans une séance mémorable, autorisa à une grande majorité les Entreprises électriques fribourgeoises à entreprendre la construction

de Rossens, sur la base des études faites en 1941 et 1942. L'année 1944 fut consacrée aux travaux préliminaires et à la préparation des futurs marchés. On construisit le tronçon de route donnant accès de Rossens au barrage. Les deux galeries de dérivation destinées à dévier la Sarine en cours de travaux furent achevées au printemps 1945.



(Photo Mülhauser)

Lac de la Gruyère. Ile de Pont-en-Ogoz.

Le 28 décembre 1944, le Conseil d'administration des Entreprises électriques fribourgeoises prononça les plus importantes adjudications de génie civil. Les travaux du barrage, avec ceux des ouvrages annexes et du premier tronçon de la galerie furent confiés à un consortium comprenant les trois grandes entreprises Zschokke, Hatt-Haller et Losinger, associées à quatre entreprises de Fribourg, à savoir les maisons Hogg-Mons & Fils, Casanova, de Weck et Ed. Weber. La direction technique d'entreprise était assumée par la Maison Zschokke.

En 1945, l'entreprise du barrage, ou E.B.R., procéda à la construction de ses installations de chantier et aux excavations. Les déblais rocheux servirent à construire la digue de protection amont, ouvrage important haut de 15 mètres, destiné à refouler les eaux dans les galeries de dérivation.

Le 26 mai 1946 eut lieu la bénédiction de la première « pierre » qui était en l'espèce la première benne de béton. Durant cette année, qui était encore celle des restrictions de ciment, 50 000 m<sup>3</sup> de béton furent mis en place.

En 1947, les conditions de temps favorables permirent à l'E.B.R. d'utiliser en plein ses excellentes installations. Le bétonnage se poursuivit à une cadence élevée et régulière, si bien que le 21 novembre 1947, le dernier bloc du barrage était bétonné. Il restait encore à claver une grande partie des joints provisoires, opération qui ne devait s'effectuer qu'après l'hiver, et à construire le couronnement, qui fut achevé complètement au début d'octobre 1948.

Le lac avait toutefois déjà commencé à grandir. Le 15 mars 1948, la dernière galerie de dérivation fut obturée, et les eaux commencèrent à monter. Le 6 avril, la centrale d'Hauterive suspendit son exploitation, pour permettre d'effectuer l'obturation de l'ancien tunnel, et dès le 25 mai, elle reprenait son service, tout d'abord avec une première machine, puis avec deux. Dès lors, le lac, alimenté par un débit généreux, se remplit rapidement, si rapidement que son ascension dût être interrompue quelques semaines pour permettre de faire les récoltes de céréales encore sur pied.

Le 22 septembre, son niveau n'était plus qu'à 45 centimètres de la cote maximum. Enfin, le 14 octobre 1948, Son Excellence Monseigneur Charrière, en présence des autorités, de nombreux invités et d'une foule de spectateurs, bénissait les eaux du nouveau lac et le barrage.

\* \* \*

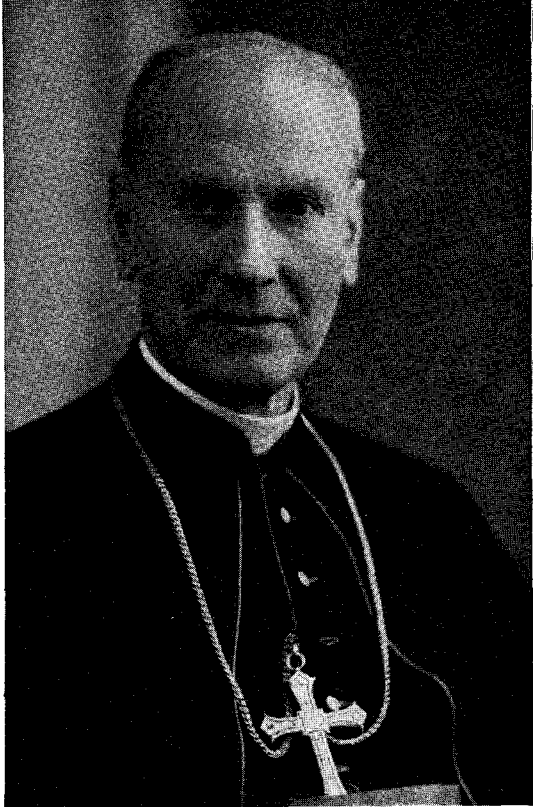
L'aménagement de Rossens, œuvre de tout un peuple, comme on l'a dit, mais aussi œuvre suscitée hardiment en pleine guerre, par l'esprit d'initiative et la largeur de vues

d'un homme, M. le directeur Joye des Entreprises électriques fribourgeoises, œuvre résultant de collaborations multiples, de multiples bonnes volontés, et de beaucoup de sacrifices, est à présent au service du canton de Fribourg. Et si l'on trouve, à la fin de l'hiver, quand le niveau sera redescendu de 30 ou 35 mètres, les rives moins belles et les fonds vaseux, que l'on n'oublie pas que les eaux soutirées au lac représentent le confort de l'hiver écoulé, le radiateur douillet, les plats fumants, les trains ponctuels et le bourdonnement des ateliers.

HENRI GICOT,  
ingénieur-conseil.

MONSEIGNEUR

HUBERT SAVOY



(Rast, Fribourg)

Le 5 mars 1949, Mgr Hubert Savoy, Révérendissime Prévôt de Saint-Nicolas, a fêté ses quatre-vingts ans. La Rédaction et les Editeurs des « Etrennes » se permettent de présenter à ce fidèle collaborateur leurs respectueuses félicitations et leurs vœux d'un long sacerdoce. Le vénéré prélat est prévôt de la Cathédrale depuis 1938; à côté de ses charges ecclésiastiques, il a encore trouvé le temps de se consacrer à la conservation de notre patrimoine national dans ce qu'il a de plus précieux: nos patois, qui représentent la mentalité et l'esprit de notre population, et la cathédrale de Saint-Nicolas, centre de la vie religieuse de notre cité. C'est grâce à sa compréhension, à son dévouement et à sa générosité sans bornes que les restaurations intérieures de cet édifice sont entreprises. Puisse le ciel lui accorder encore de longues années de vie et lui permettre de voir l'achèvement de travaux qui lui sont si chers!

## LA RESTAURATION INTÉRIEURE DE LA CATHÉDRALE DE SAINT NICOLAS

Depuis une vingtaine d'années, la Direction des travaux publics procède à la restauration de la tour de la cathédrale, travaux qui se sont révélés bien plus importants et plus longs qu'on ne pouvait le prévoir au début<sup>1</sup>.

Le programme de réfection ne prévoyait rien pour l'intérieur de l'édifice, aucun danger immédiat ne menaçait aucune de ses parties. Cependant, notre cathédrale, avec ses œuvres d'art, méritait certains travaux de conservation et de nettoyage.

\* \* \*

L'on débuta par la chapelle du Saint-Sépulcre, en 1942. Cette chapelle, fondée et construite en 1430 par Jean Mossu, avait subi des transformations malheureuses en 1646 déjà. Les personnages du Sépulcre avaient été déplacés et entourés d'un baldaquin baroque. Au siècle dernier, la chapelle fut même divisée en deux étages et une construction néo-gothique fut encore adossée au baldaquin !

Les travaux consistèrent donc à redonner à la chapelle son aspect primitif : suppression du baldaquin, de la construction néo-gothique, de l'étage ; restauration des voûtes avec leurs magnifiques peintures représentant les anges de la passion et des anges musiciens, et les armoiries des clés (de Jean Mossu, fondateur de la chapelle, et de son épouse, Jeannette d'Estavayer-Chenaux).

La mise au tombeau d'un sculpteur bourguignon, de 1433, a été regroupée et nettoyée. La polychromie en a été légèrement ravivée. Quant à l'autel de Saint-Laurent,

---

<sup>1</sup> ED. LATELTIN, *Restauration de la Tour de Saint-Nicolas*, dans les *Nouvelles Etrennes Fribourgeoises*, 1937 (vol. 70), p. 167.

il a été remis en place et surmonté d'une statue du patron, du même auteur que le groupe de la mise au tombeau<sup>1</sup>.

Quelques tableaux, sur lesquels nous reviendrons, ont été fixés aux parois pour en rompre la monotonie grise.

\* \* \*

Le 15 août 1947 a été achevée la rénovation du narthex. La dernière décoration du porche intérieur datait de 1651. Son caractère particulier résidait en ce qu'elle représentait, comme du reste encore maintenant les voûtes de l'église, les armoiries d'un certain nombre de personnages importants de la République du milieu du XVII<sup>me</sup> siècle. Ce sont les armoiries, en regardant le chœur, au milieu de Hans-Frantz Reiff, intendant des bâtiments<sup>2</sup>, puis du côté de l'Épître celles de Johannes Schröter, vice-chancelier d'Etat, Frantz von der Weid, greffier de la Justice rurale, Frantz des Granges, secrétaire des poursuites, Nicolaus Bourki, intendant des sels ; au milieu, au-dessus de la porte d'entrée, Hans Possart, maître de la fabrique ; du côté de l'Évangile, Frantz-Peter von der Weid, grand-sautier, Frantz Daget, greffier du tribunal, Claudi Zollet, secrétaire des grains (cette armoirie est repeinte sur une armoirie Reyff), Hans-Wilhelm Gadi, intendant des grains.

---

<sup>1</sup> La restauration de cette chapelle a été entreprise par l'Etat. [Mgr] H[ubert] S[avoy], *La chapelle du Saint-Sépulchre et de Saint-Laurent à Saint-Nicolas*, dans N. E. F., 1942 (75), p. 88, et, du même auteur, la notice *La chapelle du Saint-Sépulchre et de Saint-Laurent à la cathédrale de Saint-Nicolas*, 8 p. s. d.

<sup>2</sup> Jean-François Reyff, né vers 1616, décédé à Ueberstorf, le 30 septembre 1673, était fils du peintre François Reyff et d'Elisabeth Kunimann. Il reconnut sa bourgeoisie de Fribourg le 6 mars 1637, et fut membre des CC dès 1637, intendant des bâtiments de 1645 à 1660 et bailli de Schwarzenbourg de 1660 à 1665. Sculpteur et architecte de talent, il exécuta le maître-autel de l'église de Saint-Laurent à Estavayer de 1638 à 1640, les statues de la Vierge de l'église de Saint-Maurice, de la Cathédrale, de l'église de Guin, de sainte Dorothée et de sainte Barbe à Tavel (toutes ces statues représentent la même personne, peut-être sa femme Anne-Marie de Vevey 1610-1682). Comme architecte, il travailla aux fortifications de Fribourg en 1647, et construisit les chapelles de Notre-Dame de Lorette (1647-1650), de la Visitation (1653-1658) et des Ursulines (1653-1658). Jean-François Reyff eut un frère, Pan-crace (1633-1681), qui fut peintre.

Les légendes des armoiries Reyff, von der Weid, Schröter et Possard portaient la date de 1651. Sur la clé de l'arc doubleau de la travée principale était un écu aux armes cantonales, avec la date de 1754.

Les restes d'une décoration antérieure permettaient de reconnaître des fleurs et un bandeau d'oves<sup>1</sup>. Sous cette double décoration, le dessin primitif présente un ciel semé d'étoiles rouges et bleues, entourées d'une frise de rosettes<sup>2</sup>; aux extrémités inférieures se trouvent des écussons qui paraissent n'avoir jamais reçu d'armoiries et qui ont peut-être donné l'idée de la dernière décoration.

On ne pouvait songer à conserver une décoration sans supprimer les deux autres. Les armoiries peintes à la détrempe et en fort mauvais état ont dû être sacrifiées, après avoir été soigneusement relevées; il ne pouvait être question de conserver la deuxième décoration, en trop mauvais état également. On restaura dès lors la décoration primitive, de sorte que le ciel se présente à nouveau semé d'étoiles bleues et d'étoiles rouges, le champ en étant limité par la frise de rosettes. Ces travaux de peinture ont été exécutés par M. Léon Dubey, peintre de Grandvillard. L'or des arcs et de la nervure centrale, ravivé par M. Paul Stajessi, à Lucerne, souligne le relief de l'ensemble.

De nombreuses pierres des piliers, des arcs et de l'archivolte ont dû être remplacées: murs, colonnes et chapiteaux ont été soumis à une restauration qui leur a rendu leur forme et leur couleur primitives<sup>3</sup>.

Sur les parois latérales du narthex se trouvaient notamment deux grands tableaux en un état tel qu'il était impossible de distinguer ce qu'ils représentaient. Ils ont été tous deux nettoyés et replacés d'une façon très heureuse, l'un à côté de l'autre, sur la paroi gauche. L'un représente saint Nicolas, patron des navigateurs, en ornements pontificaux, accueillant des marins lui faisant hommage de

---

<sup>1</sup> Probablement de la fin du XVI<sup>e</sup> siècle.

<sup>2</sup> Cette décoration étant analogue à celle des voûtes du chœur de Hauterive, on peut la dater de 1325 environ.

<sup>3</sup> La restauration du narthex a été entreprise par l'Etat. Voir *La Liberté* du 13 août 1947.



leur reconnaissance pour les avoir sauvés d'une tempête qui apparaît dans un médaillon, à l'angle supérieur droit. L'autre est celui de sainte Catherine d'Alexandrie, seconde patronne de Fribourg. La sainte, agenouillée, reçoit une couronne de fleurs de la Vierge et de son Divin Fils. Le médaillon supérieur représente une scène du martyre de la sainte.

Il s'agit d'une œuvre italienne, anonyme, mais d'inspiration flamande, de grande valeur. Les cadres de bois sculpté et peint portent les armoiries de Nicolas-Erhart de Praroman (CC 1644-1649) et de son épouse Catherine de Montenach. Selon une tradition, ces tableaux auraient été donnés à l'église par Mgr Pierre de Montenach, prévôt du Chapitre dès 1676, puis évêque de Lausanne de 1688 à 1707<sup>1</sup>.

Enfin, sur la paroi droite du narthex, on a placé une magnifique peinture de François Reyff, le père du sculpteur, *Au pied de la Croix*, qui se trouvait auparavant au-dessus de la porte d'entrée de la chapelle du Saint-Sépulcre. Ce tableau, signé *Reif, frei nach van Dyck*, est inspiré du *Christ au pied de la Croix* du grand peintre flamand, conservé à Anvers. Le jeune homme qui soutient le bras droit du Christ, au premier plan, pourrait bien être un portrait, et il est possible que ce soit celui du fils du peintre, Jean-François Reyff, le sculpteur<sup>2</sup>.

\* \* \*

En septembre et octobre 1947, l'on a également nettoyé les retables de tous les autels latéraux, qui avaient grandement souffert de la poussière et de la fumée des cierges. Il en est qui sont des toiles remarquables. Les voici:

A droite, côté de l'Épître:

1. La *Sainte-Cène*, par Gottfried Locher<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> Voir *La Liberté* du 14 août 1947.

<sup>2</sup> Voir *La Liberté* du 27 février 1948 et *Annales fribourgeoises*, 1948, p. 39.

<sup>3</sup> Né à Mungen (Souabe) en 1730, décédé à Fribourg en 1795, il fut reçu bourgeois de notre ville en 1759. C'est, sans conteste, le plus grand peintre de l'époque baroque en Suisse romande.

Au médaillon, saint Etienne, premier martyr.

2. A droite du précédent, chapelle fondée par l'avoyer Pierre Falk († 1519), et exécutée par l'architecte Hans Felder le Jeune. L'autel est dédié au Sacré-Cœur et le retable, représentant le Sacré-Cœur, fut peint par Melchior-Paul von Deschwanden (1811-1881).

3. *Notre-Dame des Victoires* est une peinture de Simon Gøser, de Fribourg-en-Brigau, exécutée en 1788, représentant Jean-Daniel de Montenach et les magistrats de Fribourg rendant grâces à Notre-Dame des Victoires, en 1656, à l'occasion de la première bataille de Villmergen. Les armoiries de Fribourg ornent le cadre, exécuté par Dominique Martinetti<sup>1</sup>.

4. *Sainte Anne et la Vierge*, de Deschwanden.

En médaillon, *saint Georges*.

5. *Saint Sylvestre* baptisant l'empereur Constantin, par Joseph Sautter<sup>2</sup>.

En médaillon, *saint Joseph*.

A gauche, côté de l'Évangile:

6. Autel de la Communion, retable représentant la *Nativité*, par Gottfried Locher.

En médaillon, la *Charité*.

7. A gauche du précédent, *sainte Barbe*, par Joseph Sautter.

En médaillon, *sainte Marguerite*.

8. *Saint Josse*.

En médaillon, *saint Pierre*.

9. *Les Rois Mages*, retable exécuté par Deschwanden en 1868.

10. *Saint Sébastien*, entouré de saint André et de saint Antoine du désert, retable peint par Joseph Sautter.

En médaillon, *saint Wandelin*.

A cette même époque furent encore restaurés le grand

---

<sup>1</sup> Sculpteur et doreur, Martinetti, originaire du Val Maggia, fut reçu bourgeois de Fribourg en 1771. Il exécuta les boiseries de la salle du Grand Conseil en 1780, la chaire de l'église de Gruyères en 1783 et trois autels pour l'église de Montbovon.

<sup>2</sup> Joseph Sautter (ou Sutter), originaire de Mengen (Souabe), s'établit à Fribourg en 1750 et y fut reçu bourgeois en 1766. Il exécuta de nombreux retables et des portraits. Il mourut en 1781.

tableau représentant *saint Nicolas de Flue*, placé actuellement au-dessus de la porte de la chapelle du Saint-Sépulcre, *Notre-Dame des Sept-Douleurs* (1544), *sainte Ursule* (1651), ces deux derniers placés dans la chapelle du Saint-Sépulcre, et enfin, *Au pied de la Croix*, de François Reyff, dont nous avons déjà parlé et qui est actuellement placé sur la paroi sud du narthex<sup>1</sup>.

\* \* \*

Au-dessus et au dessous du triforium se trouve une double galerie de tableaux représentant les Prophètes, les Apôtres et quatre pères de l'Eglise. Ces œuvres sont de médiocres peintures de Claude Fréchaud, artiste bourguignon réfugié à Fribourg pendant la guerre de Trente Ans, qui les exécuta au moment des grandes « restaurations » de 1648-1651.

Ce sont, au-dessus du triforium, les Prophètes<sup>2</sup>,

*à droite* : 1. Amos, 2. Abdias, 3. Jonas, 4. Michée, 5. Nahum, 6. Habacuc, 7. Sophonie, 8. Aggée, 9. Zacharie ;

*à gauche* : 10. Moïse, 11. David, 12. Nathan, 13. Isaïe, 14. Jérémie, 15. Baruc, 16. Ezéchiel, 17. Daniel et 18. Osée.

Au-dessous du triforium, les Apôtres et Docteurs<sup>3</sup>,

*à droite* : 1. saint Jacques le Mineur, 2. saint Philippe, 3. saint Barthélemy, 4. saint Mathieu, 5. saint Simon, 6. saint Mathias, 7. saint Jérôme, 8. saint Ambroise ;

*à gauche* : 9. saint Pierre, 10. saint Paul, 11. saint André, 12. saint Jacques le Majeur, 13. saint Jean, 14. saint Thomas, 15. saint Grégoire le Grand, 16. saint Augustin<sup>4</sup>.

Huit médaillons sont placés à la pointe de chaque arcade entre les Apôtres ; ce sont les armoiries des donateurs des tableaux :

<sup>1</sup> Voir *La Liberté* du 31 octobre 1947.

<sup>2</sup> Voir *La Liberté* du 23 mars 1948.

<sup>3</sup> Voir *La Liberté* du 31 mars 1948.

<sup>4</sup> Il est à remarquer que les noms des apôtres sont écrits au nominatif (p. e. sanctus Petrus), tandis que ceux des docteurs de l'Eglise sont au vocatif (p. e. sancte Ambrosi) ; nous en ignorons la raison.

*à droite*: 1. Tobie Gottrau (CC, LX, banneret 1634, conseiller, bourgmestre 1637, lieutenant d'avoyer 1658) et son épouse Catherine Tugginer. 2. François-Pierre de Praroman (né en 1629, mort au service de France en 1657) et son épouse Marie-Jeanne-Marguerite Wallier<sup>1</sup>. 3. Gaspard de Montenach (né en 1596, CC 1619, chancelier banneret 1640, décédé en 1668) et son épouse Madeleine Känel. 4. Nicolas de Montenach (CC 1619, conseiller 1640, lieutenant d'avoyer 1659, décédé en 1664) et son épouse Catherine de Reynold.

*à gauche*: 5. Jean-Daniel de Montenach (1588-1663, chevalier du Saint-Sépulcre, avoyer 1653-1661) et son épouse Anne Meyer. 6. Antoine Wild (CC 1627, LX 1637, secret 1652, décédé en 1670) et son épouse Barbe Erhard. 7. Jean-Henri Wild (LX 1620, secret 1622, conseiller 1626 et 1640) et son épouse Barbe Fégely. 8. François Reyff (bailli de Planfayon, décédé en 1657) et son épouse Elisabeth Lamberger.

La « restauration » de toutes ces peintures a consisté spécialement en des travaux de lavage et de nettoyage, les toiles étant encore, d'une façon générale, en bon état de conservation. M. Birchler, président de la Commission fédérale des monuments historiques, a visité ces travaux immédiatement après leur achèvement, soit au début d'avril 1948, et il a manifesté son entière satisfaction.

Il est vrai que ces travaux ont été un peu hâtés. Le retable de Notre-Dame des Victoires y a perdu un bel équilibre des valeurs. Il est vrai aussi que les apôtres et les prophètes ont maintenant un air un peu neuf, alors qu'on était habitué à les voir empoussiérés et enfumés à tel point qu'on ne pouvait rien y distinguer. Mais, le temps y aura vite mis sa patine. Il est vrai enfin que ces tableaux, avec leurs cadres très lourds, encore accentués par la dorure, rompent les lignes de l'architecture si élancée de la cathédrale. Mais, une église n'est-elle pas comme une maison de famille, où s'ajoutent les meubles des générations qui

---

<sup>1</sup> A moins qu'il ne s'agisse de son père Nicolas, né en 1597, décédé en 1675, qui avait épousé en premières noces, en 1621, Margueritte Walier, morte avant 1656. Nous ne sommes pas certain de l'attribution de ces armoiries.

y ont vécu ? Une restauration n'est pas une reconstitution <sup>1</sup>.

\* \* \*

L'on a encore profité de la présence des échafaudages pour nettoyer les chapiteaux: un simple lavage en a ravivé les décorations dont les ors se détachent maintenant admirablement sur fond noir.

Quant au Calvaire, il a été simplement brossé et consolidé. Cette œuvre du XIV<sup>e</sup> siècle aurait peut-être mérité une restauration plus complète. En effet, la polychromie primitive fut sacrifiée en 1631, lors de la reconstruction du chœur, pour faire place à la dorure actuelle, dans le goût de la Renaissance. Mais, tel qu'il se présente aujourd'hui, ce groupe est de toute beauté <sup>2</sup>.

\* \* \*

Enfin, plusieurs statues ont été restaurées elles aussi. Après la restauration de la magnifique statue de Notre-Dame de la Divine Protection, sculptée en 1656 par François Reyff, placée aujourd'hui sur l'autel de saint Martin <sup>3</sup>, on a saisi l'occasion des fêtes de la canonisation de saint Nicolas de Flue pour réparer les statues de saint Nicolas de Myre, de Hans Geiler, et de saint Nicolas de Flue, d'un auteur inconnu, qui se trouvent de chaque côté de la porte latérale nord.

Saint Nicolas de Myre tient la crosse épiscopale de sa main droite, tandis que de la gauche il porte un livre fermé sur lequel se trouvent placées trois boules d'or, polyèdres,

---

<sup>1</sup> Cette restauration, spécialement celle des prophètes, a donné lieu à toute une polémique (voir la *Feuille d'Avis de Fribourg* des 17 et 27 mars 1948, *La Liberté* du 23 mars 1948, *L'Express*, de Neuchâtel, du 27 mars 1948) qui rappelle, toutes proportions gardées, celle qui surgit pendant des mois en Hollande, en 1947, à propos de la restauration de la *Ronde de Nuit* de Rembrandt. Le temps sera le meilleur juge !

<sup>2</sup> Voir *La Liberté* du 25 mars 1948.

<sup>3</sup> Mgr HUBERT SAVOY, *Fribourg et la Vierge en 1656*, dans N. E. F., 1947-48, (80/81) p. 59.

souvenir des dots qu'il donna à trois jeunes filles pour les sauver du vice. Cette statue qui mesure 1 m 46 se trouvait autrefois dans le narthex, à gauche, près de la grille. Elle fut placée où nous la voyons aujourd'hui en 1918, lors de l'acquisition de la statue de saint Nicolas de Flue, pour lui faire pendant <sup>1</sup>.

La statue de Nicolas de Flue, en bois, date du début du XVI<sup>e</sup> siècle, et il n'est pas impossible que l'artiste ait connu l'ermite du Ranft. Elle mesure 1 m. 37 et provient de l'ancienne abbaye de Bellelay (Jura bernois), fondée en 1136 et sécularisée en 1797 par les troupes françaises qui en chassèrent les religieux. Les biens du monastère furent alors vendus et dispersés. Notre statue passa en diverses mains, et, en 1917, on vint l'offrir à Max de Techtermann, archéologue cantonal. En sa séance du 24 décembre 1917, le Conseil d'Etat décida de l'acheter pour les prix de Fr. 800.— et de la confier au Chapitre de Saint-Nicolas pour la placer à la Cathédrale. Elle demeure toutefois propriété de l'Etat.

Avant d'être bénite et exposée à la vénération des fidèles à la fin de l'année 1918, elle avait fait l'objet d'une première restauration dans les ateliers du Musée national, sous la surveillance du directeur, Joseph Zemp, ancien professeur à l'Université de Fribourg <sup>2</sup>.

\* \* \*

Deux restaurations importantes ont été exécutées en 1949; celle des deux tableaux de Nicolas de Hoey, placés dans le chœur, au-dessus des stalles, côté Evangile, et celle de la voûte des chapelles de la Nativité et de sainte-Barbe.

Nicolas de Hoey, peintre d'origine flamande, mais qui travailla en France notamment à Dijon, exécuta ces tableaux (*la Résurrection du Christ* et *Quo Vadis ?*) en 1585, comme l'atteste sa signature sur la seconde toile: *N. de Hoey, fe. 1585*. Ils furent donnés tous deux à la collégiale de Saint-Nicolas par le grand capitaine fribourgeois Hans de Lanthen-Heydt en 1587. En effet, les deux tableaux por-

<sup>1</sup> Cette statue a été étudiée par le P. Berthier, dans *Fribourg artistique*, 1903, pl. I.

<sup>2</sup> Voir *La Liberté* du 14 mai 1947. Cette statue est reproduite dans N. E. F., 1947-48, (80/81) p. 6.

tent les armoiries Lanthen-Heydt avec l'inscription, sur le premier: *Hans von Landten genant Heydt Ryler 1587*, et le second: *H. Landten genandt Heydt R. 1587*.

La restauration de la voûte de la première chapelle a mis au jour toute une décoration polychrome qui était cachée par le badigeon du XVII<sup>e</sup> siècle. La voûte de la chapelle de la Nativité représente les symboles des quatre évangélistes au milieu d'arabesques Renaissance du plus heureux effet: cette décoration date de la fin du XVI<sup>e</sup> siècle. Quand aux nervures des voûtes, on y a découvert, sous les rinceaux Renaissance, une décoration polychrome du XV<sup>e</sup> siècle qui a pu être heureusement reconstituée. La clé de voûte porte les armoiries de la famille Reyff, sculptées en bois, avec l'inscription: *Gebrid. H. Johann Reyff, Schulth. — Franz Niclaus — H. Franz — und H. H. Ludwig Reyff 1649*<sup>1</sup>.

Quant à la voûte de la chapelle de sainte Barbe, elle a une décoration purement héraldique. Au centre se trouvent les armoiries de l'Etat, avec la date de 1750, entourées de celles des deux avoyers Joseph-Nicolas d'Alt de Tiefenthal et Nicolas-Antoine de Montenach, du lieutenant d'avoyer Tobie Gottrau, de l'intendant des bâtiments Jean-François Techtermann, du trésorier Nicolas Amman et du chancelier d'Etat François-Pierre-Nicolas Gottrau. Les arêtes des voûtes s'appuient sur les armoiries des quatre bannerets: François-Pierre Schrötter, Béat-Joseph Gottrau, Charles-Joseph Amman et Joseph-Henri Odet. Symbolisme voulu ou non: l'Etat repose sur les bannerets, qui effectivement détenaient le pouvoir en vertu de la constitution de 1404...<sup>2</sup>

On a profité de ces travaux pour rafraîchir le petit mausolée élevé dans la chapelle de sainte Barbe à la mémoire de Jacques Fégely, colonel au Service de France, chevalier de l'ordre de Saint-Michel, décédé le 10 janvier 1624<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> Ces quatre frères étaient fils de Christophe Reyff, et étaient des cousins de Jean-François Reyff, sculpteur et intendant des bâtiments en 1649.

<sup>2</sup> Voir *La Liberté* du 11 août 1949.

<sup>3</sup> Les armoiries Fégely qui ornent cette plaque funéraire donnent une variante unique: le faucon y est de sable, membré d'or. Vraisemblablement,

Signalons, enfin, que c'est dans cette chapelle de sainte Barbe que l'on a dressé, il y a quelques années, la pierre tombale de Petermann de Faucigny, chevalier de l'Eperon d'or, le capitaine des Fribourgeois à Morat, mort le 24 décembre 1513<sup>1</sup>.

\* \* \*

Les restaurations du narthex et de la chapelle du Saint-Sépulcre, affectant le bâtiment lui-même, ont été entreprises par le Département des bâtiments, sous la direction de M. Edmond Lateltin, intendant des bâtiments, et de M. Emile Jæger, architecte cantonal adjoint. Les fresques des voûtes de la chapelle du Saint-Sépulcre ont été restaurées par M. Antoine Claraz, à Fribourg, et celles des voûtes du narthex par M. Léon Dubey, à Grandvillard. Tous les travaux de maçonnerie et de taillage de pierre ont été confiés à MM. Civelli, père et fils.

Quant aux travaux de rafraîchissement des statues, tableaux, retables et dorures, ainsi que la restauration des peintures des voûtes des chapelles de la Nativité et de sainte Barbe, ils ont été réalisés par M. Paul Stajessi, à Lucerne, grâce à une initiative privée, encouragée et soutenue par quelques paroissiens généreux, sans qu'il ait été fait appel à la participation financière de l'Etat... si ce n'est pour la construction des échafaudages et la consolidation du Calvaire.

Mgr Hubert Savoy, R<sup>d</sup>me Prévôt de la Cathédrale, a été l'animateur infatigable de tous ces travaux.

Les richesses artistiques de notre Cathédrale doivent être une légitime fierté des Fribourgeois. Nous devons les garder à tout prix pour les transmettre aux générations futures. Il reste encore beaucoup à faire pour en assurer la conservation, mais une grande étape est franchie.

BERNARD DE VEVEY

---

l'argent s'est oxydé et est devenu noir: cette restauration sera encore faite sous peu. Voir *La Liberté* du 21 septembre 1949.

<sup>1</sup> Voir *La Liberté* du 7 octobre 1949.



## L'É FRÈJA MON FÈTHU!...

1.

*Kan l'an yu k'iro bâ, n'an pâ fi bin grantin,  
Ch'on j'ou tsèrtchi le vâ, pu m'an belâ dedin;  
N'irè pâ tan dè rire. Ah! che vo m'avâ yu...*

*L'é frèjà mon fèthu.*

2.

*Kudyivo lè guinyi, fajé chinblyin dè rin,  
Ah! l'y moujâvan pâ, lè moâ chon novéyin,  
M'aran pâ tsekanyi, che l'avan chin péchu,*

*L'é frèjà mon fèthu.*

3.

*Falyi lè j'oure on pou : lè j'on dejan : Kemin!  
Irè relso portan, n'a léchi rintyè chin!  
L'an prou kudyi tsèrtchi to chin ke ly'an pu...*

*L'é frèjà mon fèthu.*

4.

*L'an foyi din lè pyin, din tolè lè koderè,  
Invéchâ lè bochon, l'avé pri mè mèjerè,  
Po ke hou j'agrefin ne trovichan pâ tru...*

*L'é frèjà mon fèthu.*

5.

*Y m'iro fé, l'è vré, on pou tru dè pochyin  
Po chi tèrublyo dzoa dè me n'intèrèmin  
Lè j'on l'an chegotâ, ma lè j'ôtro ruju,*

*L'é frèjà mon fèthu.*

6.

*Kan din le pèrè nè, lé bà, m'an j'ou felchi,  
Lè j'on l'an bin préyi, lé j'ôtro l'an medgi,  
Lè j'on du le goulâ, l'avan galyâ bu,  
L'é frèjà mon fèthu.*

7.

*Du lè dèri thanlyon, y m'in chu j'ou tapâ  
Amon vé Chin Piéro, po mè rékemandâ...  
Y poré pâ vo dre to chin ke l'é oyu...  
L'é frèjà mon fèthu.*

8.

*Préjidè bin por mè, alégro n'è pâ lan  
Dè chè vére kotâ po n'a tropa dè j'an  
E dè grelyi pèr lé, dè chuplyâ din le fu.  
Takouno mon fèthu !*

Po le dzoa dè me n'intèrèmin...

*P. Callixte.*

---

## LES PREMIERS CHEMINS DE FER EN SUISSE OCCIDENTALE

*(Suite et fin.)*

### LES DIFFICULTÉS DE NOS COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER

Tandis que dans les grands pays voisins les entreprises ferroviaires bouclaient leurs comptes d'exploitation, pour la plupart, par un solde actif qui permettait la distribution d'un dividende aux capitaux investis, les actionnaires de nos compagnies de chemins de fer en furent privé. Une seule fois, en 1877, les actionnaires de la compagnie de la S.-O. touchèrent un petit dividende. Lors du rachat de nos lignes par la Confédération, on leur remboursa, en 1902, partiellement leurs capitaux. C'est ainsi que l'Etat de Fribourg subit une perte en capital, sans tenir compte des intérêts, de 32 millions, représentant le sacrifice consenti par le canton, pour obtenir la ligne Lausanne-Berne par Fribourg et Romont<sup>1</sup>.

Toutes nos compagnies traversèrent des heures pénibles et se débattirent, dès le début, dans des embarras financiers inextricables, sans qu'elles puissent jamais en sortir.

Nous savons toutes les difficultés qu'éprouva le canton de Fribourg en créant la ligne Thörishaus-Fribourg-Lau-

---

<sup>1</sup> Victor Buchs, ouvrage déjà cité, p. 219.

sanne qui, à Thörishaus se soudait au Central-Suisse, devenu, par la suite chemin de fer de l'Etat de Berne.

On sait que Berne n'eut pas moins de soucis avec ses « Dekretsbahnen » qui engloutirent des sommes énormes.

Déjà dans un rapport de la compagnie Ouest-Suisse (O.-S.) sur l'année 1863, nous lisons (p. 18) ce qui suit :

« Il est un fait qu'il est difficile de nier, c'est que le réseau  
» des chemins de fer suisses, par suite de son morcellement  
» entre un grand nombre de compagnies, est loin de donner les  
» produits qu'on pourrait attendre de lui. Neuf administra-  
» tions différentes comportant toutes des frais généraux plus  
» ou moins considérables, des intérêts opposés, cherchant à  
» prévaloir les unes sur les autres au moyen d'une concurrence  
» ruineuse qui se manifeste au détriment des capitaux engagés  
» dans ces entreprises, tels sont les résultats de ces morcelle-  
» ments, aussi croyons-nous que le moyen de rendre aux lignes  
» suisses leur véritable valeur, serait de les réunir toutes en un  
» seul faisceau par une association générale de leurs intérêts.  
» C'est là un résultat auquel on parviendra peut-être un jour,  
» mais le moment n'est pas encore venu et nous nous bornons  
» aujourd'hui à vous proposer de ratifier le traité d'associa-  
» tion des compagnies de chemins de fer de la Suisse occiden-  
» tale pour l'exploitation des lignes de l'Ouest-Suisse (O.-S.)  
» du Franco-Suisse (F.-S.) et de [l'Etat de Fribourg] de Lau-  
» sanne à Fribourg et de Genève à Versoix ».

\* \* \*

Le matériel roulant, les embranchements, les voies de garage et les installations dans les gares permettaient aux compagnies de suffire tout juste aux besoins du trafic ordinaire, mais dès que, pour un motif quelconque, un encombrement occasionnel se produisait, elles se trouvaient débordées ; dès lors les plaintes et les récriminations du public surgissaient de partout et les autorités s'en faisaient parfois l'écho. C'est dans les termes suivants que la compagnie de la Suisse occidentale (S.-O.) en 1871 se justifiait auprès du Conseil d'Etat vaudois :

« ...à ces causes générales (encombrement par suite de la  
» guerre franco-allemande) vint s'ajouter pour nous l'abon-

» *dance de la vendange dans le canton de Vaud, abondance*  
» *qui dépassa les prévisions des propriétaires de vignes eux-*  
» *mêmes et provoqua une telle quantité de transports qu'avec*  
» *des gares deux fois plus vastes et le double de wagons il*  
» *eut été impossible d'y satisfaire. Chose singulière ! On ne*  
» *s'étonnait pas de ce que les vigneron ou courtiers manqua-*  
» *sent de caves ou de justes pour loger les produits du vignoble*  
» *dont ils avaient suivi les progrès toute l'année, mais on au-*  
» *rait voulu que les administrations des chemins de fer con-*  
» *nussent, elles, ce que contenaient les vignes et tinsent à*  
» *point nommé, à la disposition des propriétaires ou commer-*  
» *çants toutes les cours de leurs gares pour remiser les fûts*  
» *vides ou pleins, et tous leurs wagons pour les expédier dans*  
» *toutes les directions* ».

Notre concitoyen, Albert Cuony<sup>1</sup>, fit une étude approfondie sur les causes du rendement insuffisant de nos chemins de fer. La construction de nos lignes a été trop coûteuse du fait de la topographie de notre sol qui nécessita de nombreux ponts, des tunnels, des œuvres d'art, l'expropriation de terrains de grande valeur. On a imposé à nos compagnies des charges qui dépassaient leurs possibilités ; des gares monumentales, un luxe dans les installations que l'on est loin de rencontrer ailleurs, des tarifs inférieurs souvent à ceux de la plupart des pays étrangers. La loi du 2 décembre 1852 abandonnait aux cantons, sous la haute surveillance de la Confédération, le droit d'accorder des concessions et les cantons qui n'étaient pas toujours d'accord, devaient s'entendre entre eux pour coordonner leurs réseaux en tenant compte de l'ensemble des intérêts du pays, ce qui n'allait pas sans de grandes difficultés.

La même loi obligeait les chemins de fer à transporter gratuitement le personnel de la poste, ses bureaux ambulants, les lettres et colis au-dessous de 10 livres, elle prescrivait des tarifs réduits pour les militaires, les armes, les munitions, la poudre et des taxes assujetties à des règles absolues.

---

<sup>1</sup> Albert Cuony, secrétaire général de la compagnie S.-O., *La crise des chemins de fer suisses*. Extrait du « *Nouvelliste vaudois* », 1877.

Les compagnies résistaient à chaque nouvelle exigence des pouvoirs publics, mais ceux-ci prenaient des décisions péremptoires qui obligeaient les entreprises à exécuter des travaux et à assumer des prestations qui, au point de vue commercial non seulement ne leur apportaient aucun avantage, mais leur occasionnaient, au contraire, des dépenses que, dans leur intérêt, elles n'avaient aucun motif de faire.

La loi du 23 décembre 1872 qui réservait l'octroi des concessions à la Confédération constituait un grand progrès puisque, pour les nouvelles constructions, le gouvernement fédéral s'inspirerait certainement des intérêts de l'ensemble du pays.

Il faut reconnaître que lors de l'établissement de nos premières lignes, nous n'avions que les expériences faites à l'étranger, dans de toutes autres conditions que chez nous, pour nous guider et nous servir de comparaison. Il était très difficile, sinon impossible, de supputer un rendement probable, en tenant compte des frais d'exploitation et du coût de la construction.

En France, en Allemagne, en Italie et en d'autres pays qui nous avaient devancés dans la construction des chemins de fer, l'Etat s'est intéressé financièrement aux compagnies; en Suisse, sauf pour la ligne internationale du Gothard, la Confédération s'est bornée à l'octroi des concessions et les entreprises ferroviaires ont été abandonnées à elles-mêmes avec des obligations souvent onéreuses attachées aux concessions.

En France, par exemple, l'Etat prenait à ses frais l'acquisition des terrains, les terrassements et les ouvrages d'art; c'étaient des allègements qui comptaient gros dans la construction des lignes. Dans d'autres pays, l'Etat allouait des subventions et autorisait des tarifs plus élevés pour les trains directs, ce qui, pendant 40 ans, n'a pas été le cas chez nous.

Si on établit un parallèle entre nos compagnies, et celles des grands pays voisins, on constate qu'elles avaient des charges beaucoup trop lourdes avec un rendement et des ressources insuffisantes. Au surplus elles étaient sous la coupe de financiers du dehors, ce qui avait tout l'air d'une

main-mise étrangère sur l'économie du pays. A cette époque, en effet, nos entreprises ferroviaires, avaient à Paris ou à Londres un comité, dont les personnalités les plus marquantes, prenaient part à toutes les délibérations. Le conseil d'administration de la compagnie de chemin de fer de Lausanne à Fribourg et à la frontière bernoise et de Genève à Versoix, siégeait même habituellement à Paris. Puis, lorsque ces Messieurs acquirent la certitude que leurs placements étaient en danger, ils se débarrassèrent de leurs actions qui rentrèrent en Suisse.

Les compagnies qui se partageaient et exploitaient péniblement les réseaux de la Suisse occidentale cherchèrent des remèdes à leur situation désastreuse. C'est sur ce point que les opinions variaient. On pensait, en premier lieu, au rachat par la Confédération qui, en vertu des actes de concession s'était réservé le droit de racheter les chemins de fer à l'expiration de la 30<sup>e</sup>, 45<sup>e</sup>, 60<sup>e</sup>, 75<sup>e</sup>, 90<sup>e</sup> et 99<sup>e</sup> année, dès l'ouverture de l'exploitation, en payant une indemnité égale à 25 fois le produit net moyen pendant les dix ans précédant le rachat, sans que cette indemnité puisse être inférieure au capital d'établissement.

A cette époque (1877), les 30 premières années prévues n'étaient pas échues et même en cas d'entente, la situation des chemins de fer ne serait pas améliorée, le mal ne serait que déplacé et les embarras passeraient à la Confédération.

D'aucuns préconisaient de remettre l'exploitation des chemins de fer entre les mains de la Confédération, pour cela il faudrait d'abord un consentement mutuel et on pouvait présumer que les compagnies s'y prêteraient moins facilement qu'au rachat, car une rente leur permettrait de liquider définitivement leur situation, tandis qu'un contrat de fermage leur laisserait les charges. Enfin, plus le marché serait profitable aux compagnies, moins il le serait pour la Confédération. Par contre, la fusion des compagnies, ou de certaines d'entre elles, éliminerait les rivalités existantes et la concurrence ruineuse qu'elles se faisaient réciproquement. On pourrait, par la fusion, réduire la multiplicité des organes administratifs et techniques, chaque compagnie devant entretenir un nombreux personnel.

Cette solution qui permettrait de réaliser des économies très appréciables par la centralisation des services n'était cependant pas possible aussi longtemps que toutes les lignes en construction n'étaient pas achevées.

Il fallait exclure la faillite qui eut englouti la fortune de milliers de personnes qui avaient mis leur confiance dans les entreprises ferroviaires, dont on leur avait dit monts et merveilles.

Quant au gouvernement de Fribourg, il voulait que le canton sortit de l'aventure la tête haute et repoussa d'emblée toute mesure pouvant élabousser le vieil honneur de la patrie.

Parmi les remèdes envisagés, en attendant mieux, on suggérait l'ajournement des lignes restant à construire, le refus de nouvelles concessions pour autant qu'une enquête préalable sur le coût, l'utilité, le rendement probable et la justification financière n'ait démontré la viabilité de la ligne projetée; enfin la revision des tarifs, la diminution du nombre des trains, la centralisation du matériel roulant et la rationalisation de certains services.

Ces mesures furent pour la plupart appliquées, mais ne suffirent pas à procurer un solde actif aux comptes de profits et pertes des compagnies.

Même après la fusion de nos entreprises ferroviaires de la Suisse occidentale, que nous avons esquissée plus haut, la situation demeura précaire.

Et, en regardant plus près de nous, nous avons malheureusement constaté, en relisant les discussions qui eurent lieu aux Chambres fédérales en 1929, au sujet des gros embarras financiers des C.F.F., aggravés par l'apparition des véhicules routiers motorisés — ce nouveau et redoutable concurrent du rail — que la situation ne s'est guère améliorée depuis le rachat de nos principales lignes par la Confédération.

La brochure « caveant consules » publiée en 1930 par la Direction des C.F.F., le rapport du conseil d'administration du 7 février 1933 et les débats aux Chambres sur l'assainissement de notre entreprise nationale font toucher du doigt que les mêmes soucis qui rendaient si pénible la vie de nos anciennes compagnies, se sont abattus sur les C.F.F.



Le développement prodigieux du trafic automobile, bouleversa entièrement le régime des transports et constitua une révolution comparable à la substitution, au milieu du XIX siècle, du chemin de fer au trafic routier.

Grâce, en partie, aux obligations imposées par l'Etat aux chemins de fer, en opposition à la liberté dont jouit le véhicule à moteur, celui-ci a pu s'emparer de certaines catégories de transports, faisant au rail une concurrence qui revêt pour son équilibre financier un problème extrêmement difficile à résoudre, mais, à notre avis, non pas insoluble.

La prise en charge par la Confédération d'une partie considérable de la dette des C.F.F. constitue certes un allègement appréciable pour notre réseau national, mais on peut se poser la question de savoir si le sacrifice consenti sera suffisant, pour équilibrer le compte de profits et pertes, lorsque le trafic routier aura repris toute son intensité.

Nous reviendrons sur cet objet, à la fin de cet exposé.

## LES VAGONS

Pendant des années les trains n'étaient pas chauffés et les voyageurs s'en plaignaient amèrement.

Dans un rapport du comité d'exploitation de la compagnie de la S.-O. sur l'exercice 1869, nous lisons ce qui suit (page 15):

« Une question qui nous préoccupe depuis longtemps et qui  
» a fait l'objet de longues études de notre part, est celle du  
» chauffage des trains. Nous comprenons combien il serait  
» désirable, au point de vue du confort des voyageurs, et pour  
» faciliter les communications en hiver, de pouvoir chauffer  
» les voitures de toutes classes sur toutes les parties de notre  
» réseau, comme elles le sont déjà sur la ligne de Lausanne à  
» Berne<sup>1</sup>, où circule du matériel américain. Mais l'installa-  
» tion de poêles n'est pas possible dans les voitures à compar-

---

<sup>1</sup> Au moyen de poêles au charbon.

» *liments latéraux du système français*<sup>1</sup>; d'ailleurs ce mode  
» *de chauffage présente des inconvénients tels que plusieurs*  
» *compagnies pensent y renoncer. D'autres moyens ont été*  
» *essayés ou introduits sur différentes lignes étrangères, et*  
» *quelques-uns, le chauffage à la vapeur, entre autres, ont*  
» *produit de bons résultats. Cependant tous exigent une si*



(Caricature de Daumier, vers 1845-1850<sup>2</sup>.)

Les voyageurs gelés, sont sortis des wagons.

» *forte dépense de premier établissement ou de service, que*  
» *l'on ne saurait reprocher à des administrations de chemin*  
» *de fer, dont la situation financière est loin d'être brillante,*  
» *d'hésiter à faire gratuitement des sacrifices considérables*  
» *en vue d'une amélioration que les actes de concession ne*

<sup>1</sup> Ces inconfortables voitures à compartiments transversaux aux portières latérales et dans lesquels les voyageurs étaient littéralement enfermés, furent bientôt abolies sur nos lignes, mais en France, en Allemagne et en Italie, elles continuèrent à circuler.

<sup>2</sup> Honoré Daumier, caricaturiste français, 1808-1879, a composé une suite de lithographies sous le titre « Physionomie des chemins de fer ».

« *prévoient nullement. Nous continuons à vouer toute notre sollicitude à cette question, nous suivons les expériences qui se font en divers pays, et notre plus vif désir est de trouver une combinaison qui nous permette de concilier les vœux du public avec les intérêts des entreprises qui nous sont confiés.* »

Les choses en restèrent là, lorsque la loi fédérale du 23 décembre 1872 prescrivit que les voitures à voyageurs de toutes classes devaient être chauffées en hiver.

Le rapport de la compagnie S.-O. pour l'exercice 1873, dit à ce sujet :

« *...nous avons cherché, mais le système avec l'eau chaude n'a pas donné de résultats favorables* ».

Depuis fin 1872, tous les trains composés de matériel français (voitures à compartiments latéraux) furent munis de bouillottes dans les trois classes. Dans les voitures américaines (à couloir central) on utilisa des poêles. Bouillottes et poêles demandèrent de la part des agents un entretien fréquent et les voyageurs n'étaient pas enchantés de ce chauffage qui présentait de nombreux inconvénients. Des années s'écoulèrent encore, avant que le chauffage à vapeur (au moyen de la vapeur d'échappement de la locomotive) fut introduit, du moins sur les lignes principales, à la grande satisfaction du public.

Quant à l'éclairage des voitures, il était aussi déplorable que le chauffage ; dans les wagons à couloir longitudinal on utilisa des lampes à huile végétale — de vrais lumignons — jusqu'en 1886 où l'éclairage au pétrole fut introduit<sup>1</sup>. Puis on fit des essais avec le gaz qui se révélèrent trop compliqués. Avec l'introduction des trains de nuit on adopta enfin les accumulateurs électriques placés sous les voitures.

Quant aux toilettes, il était autrefois inutile d'en chercher dans les voitures, il n'y en avait pas.

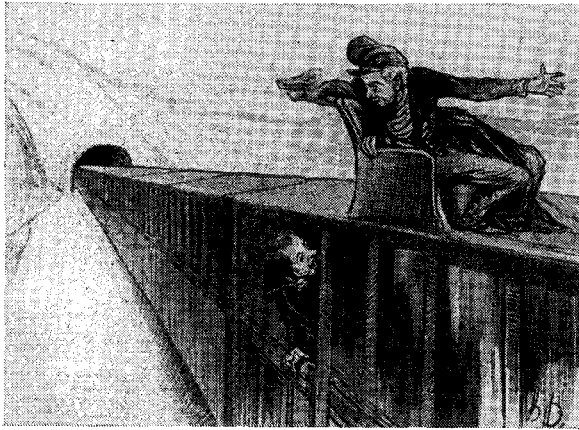
Nos chemins de fer ont tout fait pour améliorer les aises des voyageurs et aujourd'hui les voitures suisses sont réellement des modèles du genre à tous les points de vue.

Il est très compréhensible que, pour donner leur forme

---

<sup>1</sup> Les gares étaient éclairées au pétrole depuis 1878, auparavant à l'huile végétale.

à de nouvelles créations techniques on s'inspire de ce qui existe. Plus tard seulement, à la mise en pratique, à l'usage prolongé, on se rend compte des modifications et des améliorations que l'on peut apporter à leur structure. Que l'on se souvienne des premières automobiles, hautes sur roues, qui ressemblaient à nos voitures à chevaux, pour



(Encore une autre caricature de Daumier, vers 1845-1850  
« Confort dans les wagons ».)

« Conducteur, arrêtez, j'ai la colique.

— Impossible, mais dans deux heures, nous serons à Orléans. »

prendre avec les années, des formes nouvelles adaptées toujours mieux à leur destination.

Il en fut de même avec les premiers wagons de chemins de fer. Ainsi les voitures à voyageurs de la première voie ferrée allemande, ouverte à l'exploitation le 7 décembre 1835, entre Nuremberg et Fürth, étaient des carrosseries d'anciennes diligences postales fixées sur des chassis de fer. Ailleurs les wagons étaient des sortes de grandes caisses fermées, mal éclairées, dans quoi on entassait les voyageurs, ou des espèces de chars à bancs couverts d'une capote, ou encore complètement découverts, exposés à toutes les intempéries, à la fumée, à la suie et aux escarbilles.

Il arrivait que, sur certains parcours, des combinaisons bizarres s'effectuaient entre les diligences et les chemins de fer. On chargeait les premières avec tous les voyageurs et les bagages sur une plate-forme, après avoir dételé les chevaux et enlevé les roues.

En Suisse nous avons pu mettre à profit les expériences faites ailleurs. Nous n'avons jamais connu ces voitures à voyageurs découvertes. Les premiers quarante wagons, voyageurs et marchandises, de la ligne d'Oron (Thœris-haus-Lausanne) nous furent livrés par la Société industrielle Suisse-Belge, à Neuhausen.

On cite toutefois encore ces minuscules wagons cahotants, aux petites fenêtres haut placées, qui circulaient sur le premier tronçon suisse de Zurich à Baden, en 1847.

Sur la ligne du lac de Thoune, entre Därligen-Interlaken-Bönigen, on avait de 1880 à 1895 des voitures à deux étages ; l'étage supérieur, imitation de « l'impériale » des omnibus, était réservé, comme sur les bateaux à vapeur, aux voyageurs de 1<sup>re</sup> classe, afin qu'ils puissent jouir d'une vue plus étendue.

Après les petits wagons inconfortables, on en construisit de plus grands à trois essieux, à couloir central ou à compartiments transversaux, système français, mais bientôt abandonnés comme peu pratiques, puis on passa aux voitures à quatre essieux. Ces dernières, depuis une vingtaine d'années, sont exclusivement réservées aux trains directs.

Mais le matériel roulant devenant, au fur et à mesure des perfectionnements apportés, toujours plus lourds, compromettrait le rendement et l'économie du chemin de fer.

La découverte des métaux légers eut comme heureuse conséquence d'abandonner toujours davantage la construction en bois, pour adopter celle en tôles d'acier soudées électriquement (non plus rivées) avec chassis à quatre essieux et deux bogies, de 30% plus légère, tout en étant plus robuste et plus résistante.

Ces voitures métalliques, admirablement suspendues, aux angles arrondis, confortablement aménagées, bien aérées et éclairées, aux larges baies, munies de deux portes sur les côtés permettant un accès et une sortie rapide des

voyageurs, font honneur aux constructeurs qui les ont conçues<sup>1</sup>, autant qu'aux C.F.F. et aux compagnies privées qui les ont adoptées.

Grâce à cette nouvelle construction, les C.F.F. purent introduire les flèches et les trains légers qui, aujourd'hui, font le trajet de Genève à Zurich (288 km.) en 3 ½ h. (contre 5 h. auparavant) y compris trois arrêts et le ralentissement dans la traversée de certaines gares.

Si nous faisons un rapprochement avec l'automobile on constate qu'il y a quelques années encore, on avait une prédilection pour les grandes voitures massives et lourdes qu'on délaissa bientôt pour donner la préférence à la voiture légère, à forme aérodynamique, plus économique et plus pratique que l'ancienne.

Pour le transport des objets, le chemin de fer créa des wagons adaptés à toutes les marchandises possibles: solides ou liquides, volumineuses ou encombrantes, des fourgons à bagages, des citernes, des « containers », etc., etc., car il a l'obligation d'accepter tous les transports qui lui sont confiés, ce qui constitue pour le rail une lourde servitude que le camion ne connaît pas. Il est vrai que le trafic des marchandises rentre pour les  $\frac{2}{3}$  dans les recettes des C.F.F.

Ces dernières années, notre grande entreprise ferroviaire nationale a mis en circulation des wagons-restaurants à 52 places, selon le type des wagons légers offrant un maximum de confort et de stabilité. La plupart des wagons-restaurants étaient équipés de foyers à charbon pour la cuisine et le chauffage; cependant depuis quelques années, les C.F.F. ont muni ces voitures d'installations entièrement électrifiées. La prise de courant se fait au moyen du pantographe. Le poids de ces voitures de construction légère ne dépasse pas 33 tonnes, tandis que les wagons-restaurants anciens en bois pesaient 43 t., ceux d'acier, 47,7 tonnes. Il existe encore en Suisse des voitures de la C<sup>ie</sup> internationale des wagons-lits d'un poids de 56,7 t.

---

<sup>1</sup> La fabrique de wagons et d'ascenseurs Schlieren et la Soc. industrielle suisse à Neuhausen.

## LA FABRIQUE DE VAGONS DE FRIBOURG

Nous avons eu à Fribourg une fabrique de wagons et autre matériel de chemin de fer tel que croisements, plaques tournantes, grues de chargement, etc. qui eut malheureusement une existence éphémère.

La société fut constituée sous la dénomination de « Société fribourgeoise de fabrication de wagons » par acte du 16 mars 1872 passé devant Me Jacques Guérig, notaire à Fribourg, au capital de 1 500 000 fr., divisé en 3000 actions de 500 fr. au porteur.

600 actions furent souscrites déjà avant la constitution de la société par 92 personnes de Fribourg et des environs et le solde des 2400 actions a été pris à forfait au pair par des banquiers de Bâle et de Berne. Les statuts furent approuvés par le Conseil d'Etat le 29 avril 1872. Le premier conseil d'administration était composé de douze membres, M. César Vicarino, ingénieur à Fribourg en était le président et M. Louis Weck-Reynold, conseiller d'Etat, le vice-président.

Un comité de direction de trois membres, choisis parmi les administrateurs, était chargé de diriger et de surveiller plus spécialement les affaires courantes de l'entreprise.

Un directeur technique fut désigné en la personne de M. Charles Muller de Schaffhouse, qui était alors à la tête de la fabrique de wagons de Budapest.

Le 10 décembre 1872, par acte notarié Guérig, la Société générale suisse des eaux et forêts vendit à la fabrique de wagons des immeubles situés sur le territoire de la commune de Villars-sur-Glâne à Pérolles-d'en-bas, champ du Grabou et champ des Dailles d'une superficie de 5 poses, 359 perches pour le prix de 42 885 fr.

Sur cet emplacement, la société construisit ses ateliers qui se trouvaient reliés à la gare de Fribourg par une voie ferrée appartenant à la Société générale des eaux et forêts.

La force motrice était fournie par les turbines du barrage au moyen de deux cables de transmission en fil de fer, d'une longueur de 765 m. qui transmettaient sur le plateau de Pérolles une force de 5 à 600 CV.

Mais déjà en 1877 la fabrique de wagons se trouva en but à de graves difficultés financières et sous le coup d'un jugement rendu par le Tribunal de commerce. Elle entra en liquidation et ne pouvant faire face à ses engagements, la faillite fut prononcée.

Entre-temps le Conseil d'Etat poursuivait de longs pourparlers avec le Département militaire fédéral en vue d'obtenir pour Fribourg une place d'armes, d'exercices militaires et de dépôt de matériel de guerre<sup>1</sup>, dans l'intention d'acquérir les immeubles de la fabrique de wagons pour l'établissement de la place d'armes projetée et de les transformer en caserne.

Ces tractations furent très laborieuses, mais finirent pourtant par aboutir à une convention, du 12 juillet 1878<sup>2</sup>, passée entre la Confédération et l'Etat de Fribourg.

Les mises publiques eurent lieu le 21 août 1878 et les immeubles furent adjugés à l'Etat pour le prix de 125 000 francs<sup>3</sup>.

Au cours des années 1878 à 1880 on transforma les bâtiments, on les éleva d'un étage, de manière à pouvoir y loger 800 hommes de troupes. Le coût de ces aménagements s'éleva à 455 085 fr. 46 y compris le prix d'achat de l'ancienne fabrique.

Mais déjà quelques années plus tard, on abandonna la caserne et les immeubles furent occupés par la Station laitière, le Technicum cantonal avec ses ateliers et la Faculté des sciences pour les cours de chimie et de physique.

## LE RAIL

De tout temps on a cherché à faciliter les chemins de roulement des véhicules, la Grèce antique possédait des voies à deux ornières creusées à l'écartement des roues des chars et garnies de dalles exactement alignées. Les Romains utilisaient ces mêmes ornières dallées, on les voit aujour-

<sup>1</sup> *Bulletin des séances du Grand Conseil*, 1878, t. 30, p. 38-42, 65, 88, 97-101.

<sup>2</sup> *Dict. géogr., hist. et commercial du cant. de Fribourg*, par Alfred de Rœmy, 1886, p. 236.

<sup>3</sup> Acte du 27 août 1878, not. Jacques-Philippe Renevey.



d'hui encore, dans les rues de Pompéi. Enfin dans les villes d'Italie et du Tessin, certaines artères, aux pavés inégaux, ont deux rangées de dalles disposées horizontalement à fleur de chaussée, à l'écartement des roues des véhicules.

L'idée de remplacer les dalles de pierre par le rail ou une poutre, posée sur le sol ou encastré à niveau de la chaussée, n'apparait que bien plus tard. L'ingénieur anglais, Vivian, imagina, en 1802, d'utiliser aux mines de Cornouailles, pour le transport des charbons sur chariots, des chemins dits « à ornières » constitués par des poutres en bois posées bout à bout et dans lesquelles on avait creusé des gorges. Par la suite, il perfectionna encore ce système de rail.

C'est en tout premier lieu dans les mines de charbon que le besoin se faisait sentir de faciliter par tous les moyens possibles le roulement des chariots. Les premiers rails en bois permettaient déjà de tracter des vagonnets lourdement chargés avec moins d'efforts et on adopta bientôt ce système non seulement dans les galeries, mais aussi sur les voies reliant la mine au port fluvial ou à la mer. Puis, au fur et à mesure du développement de la métallurgie, du perfectionnement de la locomotive, de l'augmentation du poids et de la vitesse des convois, on remplaça le rail de bois par des rails en fonte, en fer et enfin en acier Bessener<sup>1</sup>. Les premiers rails reposaient sur la chaussée, solidement boulonnés sur des traverses en bois de chêne, de hêtre ou de mélèze. Les rails adoptés chez nous furent ceux dits « de Vignole », c'est-à-dire à patin et à champignon unique, avec joints ordinaires et éclisses. Autrefois leur longueur ne dépassait pas 6 m., aujourd'hui, afin d'éviter autant que possible les joints, qui sont la partie faible de la voie, on leur donne des longueurs de 12, 18, 36 et même 48 m. et en raison des grandes vitesses des trains, il fallut augmenter sur les lignes principales des C.F.F. le poids du mètre linéaire, qui était au début de 36 kg., à environ 50 kg. On a conservé jusqu'à ce jour, pour les voies secondaires, le poids primitif. La Suisse ne fabrique pas de rails, au début ils nous furent fournis par les usines du Creusot et par la maison française Wendel et actuellement par le

---

<sup>1</sup> Sir Henry Bessener, ingénieur anglais 1813-1898.

Luxembourg, la Belgique, l'Italie et surtout par la grosse industrie métallurgique de la Ruhr<sup>1</sup>.

Des plaques de fer ou d'acier, dites éclises, servent à réunir et à maintenir solidaires l'un de l'autre, deux rails placés bout à bout. On tend actuellement, de plus en plus, à se passer des éclises en soudant les rails à l'électricité ou par le procédé moderne aluminothermique, ce qui a pour effet de rendre le roulement plus doux, d'éviter les désagréables soubresauts au passage des joints et, en même temps, de ménager les ressorts de suspension des voitures.

L'écartement des rails de la voie normale est de 1435 mm.

Georges Stephenson, adopta cet écartement, non pas, comme on l'a prétendu, en l'adaptant à celui des rails des wagonnets circulant dans la mine, qui était de 4 pieds, 6 pouces anglais (1372 mm.), mais en l'augmentant de 2½ pouces (63,5 mm.), afin de gagner plus d'espace entre les roues de la locomotive pour y aménager les cylindres à vapeur<sup>2</sup>. L'écartement de 1435 mm. (4 pieds, 8½ pouces angl.) devint dès lors la règle pour la voie normale, sanctionnée par un décret du Parlement anglais en 1846. Les pays d'Europe pour leurs lignes principales ont adopté la voie normale à l'exception de la Russie, de l'Irlande, de l'Espagne et du Portugal, qui ont un écartement supérieur.

En Suisse, une ordonnance du 9 août 1854 prescrit, à son art. 1, que l'écartement de la voie normale est de 4 pieds 8½ pouces anglais, soit 1435 mm., mesuré de bord à bord intérieur. Pour les chemins de fer régionaux ou routiers, à voie étroite et les tramways on adopta l'écartement de un mètre. Dans le canton de Fribourg, le seul de nos chemins de fer secondaires à voie métrique est l'ancien réseau des chemins de fer électriques de la Gruyère.

Le 1<sup>er</sup> avril 1887 entrèrent en vigueur les accords internationaux, sanctionnant cet état de choses. On comprend l'importance qu'il y a pour le trafic international et pour notre économie nationale que notre matériel roulant puisse circuler, sans transbordement, sur les réseaux voisins et... vice-versa.

<sup>1</sup> Certaines compagnies américaines ont substitué au rail de fer et d'acier des rails en carton comprimé.

<sup>2</sup> Ernest Mathys, ouvrage déjà cité.

## LA CIRCULATION DES TRAINS

On sait que la circulation routière et urbaine se fait, en Suisse, à droite, tandis que les trains, là où il y a des doubles voies, circulent à gauche et on se demande parfois le motif de cette anomalie.

Ce mode de faire nous vient d'Angleterre et donna lieu chez nous, avec l'augmentation des tronçons à doubles voies, à de nombreuses discussions et controverses entre les différentes compagnies et les deux méthodes eurent leurs défenseurs.

Les mécaniciens de locomotives préconisaient la circulation à droite, parce que, disaient-ils, non sans raison, de leur place sur la machine, à cause de la position surélevée de la chaudière, les signaux, en roulant à gauche, n'étaient pas visibles à longue distance. Aujourd'hui avec la traction électrique cet inconvénient a disparu.

D'autres prétendaient que le mécanicien étant posté à droite de sa machine, pouvait mieux surveiller l'autre voie, en roulant à gauche.

Jusqu'en 1895, nos différentes entreprises ferroviaires faisaient circuler leurs convois, sur les doubles voies, qui à gauche, qui à droite, ce n'est que depuis lors qu'il fut convenu, par commun accord, que la circulation se ferait partout à gauche. Celles des compagnies qui durent se conformer à cette entente et transformer leur signalisation en conséquence, eurent des frais considérables pour le déplacement des signaux et des aiguilles.

Sur les doubles voies, en Angleterre, en France, en Belgique, en Italie, au Danemark et en Suède, les trains roulent comme chez nous, à gauche, tandis qu'en Allemagne, en Autriche et en Norvège, ils circulent à droite.

## LES FREINS, LA SIGNALISATION

Dans les chantiers où sont installées des voies Décauville on se sert encore aujourd'hui de fortes perches (palanches) agissant directement sur les roues pour freiner les wagonnets, cette méthode archaïque était en usage pour les pre-

miers trains qui circulèrent dans les mines. Le terrain était généralement plat, les rampes faibles, les charges et la vitesse réduites et la locomotive pouvait au besoin renverser la vapeur et ainsi ralentir ou arrêter le convoi.

Mais ce moyen de freinage ne donnait pas satisfaction et ne présentait aucune sécurité. On adopta très tôt, pour le chemin de fer, le système en usage aux véhicules routiers, que nous appelons « la mécanique ». A chaque extrémité du wagon, était installée une vis à manivelle, qui actionnait des sabots de frein en bois, exerçant leur pression sur le bandage des roues. Des agents, appelés « serre-freins », perchés dans un abri, manœuvraient ces engins au coup de sifflet donné par la locomotive. On remplaça plus tard les sabots de bois par le sabot de fonte.

Ce freinage a été appliqué longtemps encore aux trains de marchandises qui roulaient à vitesse réduite, mais il ne donnait pas la sécurité voulue aux trains-voyageurs. Il y avait bien dans les voitures un drapeau rouge que les passagers, en cas de dangers, pouvaient agiter par la fenêtre et le mécanicien, à sa vue, renversait la vapeur, donnait le signal d'alarme convenu aux serre-freins et le train stoppait. On raconte qu'une bonne femme de chez nous provoqua ainsi l'arrêt d'un train, les agents accoururent aussitôt et l'ayant interpellée sur le motif de son acte, elle répondit candidement :

« Le train allait trop vite, j'avais peur qu'il ne puisse s'arrêter à la station prochaine où je dois descendre. » J'ignore si on appliquait dans ce temps-là des amendes pour abus du signal d'alarme.

Avec le développement du trafic, des convois toujours plus lourds et, avant tout, pour pouvoir augmenter, sans risque, les vitesses, il importait de trouver un frein qui agisse rapidement pour arrêter un train lancé à toute allure, par le mécanicien lui-même, voire par les voyageurs, sans pour cela qu'il cale les roues instantanément ce qui mettrait en danger les passagers.

Dès 1870, plusieurs compagnies, en Suisse, comme à l'étranger firent des essais, avec de nombreux systèmes : frein à vide, frein hydraulique, même le frein électrique, mais leur emploi fut abandonné.

Le frein continu Westinghouse, à air comprimé, s'étendant par une conduite de la locomotive sur toute la longueur du train, pouvant être actionné par le mécanicien et, en cas de danger, par les voyageurs (sonnette d'alarme) fut d'abord mis en pratique en Amérique, puis en 1881 sur une grande partie du réseau français, en 1888 sur la ligne du Gothard, puis adopté par les principales compagnies suisses et enfin imposé par arrêté fédéral du 24 mai 1892 à tous les chemins de fer circulant à une vitesse de 45 km./h. et plus. Pour les trains de marchandises, on a introduit depuis 1930, peu à peu, le frein Drollshammer, à air comprimé, également actionné depuis la locomotive, ce qui a permis d'abandonner les freins à main et d'augmenter la vitesse de ces trains de 45 à 65 km/h.

La signalisation, la manœuvre des aiguilles, les appareils de protection, le blocage automatique des trains et les nombreux dispositifs pour assurer la sécurité des convois, se développèrent sans arrêt, au cours des années, surtout depuis que l'électricité permet des applications réellement merveilleuses.

Pour qu'un accident se produise aujourd'hui, il faut un concours de circonstances vraiment extraordinaire.

### **LES TRAINS DIRECTS ET LES TRAINS DE NUIT**

Pendant de nombreuses années les convois s'arrêtaient à toutes les stations prévues à l'horaire, puis, à partir de 1875, d'une manière du reste fort irrégulière, on introduisit sur les lignes principales quelques trains directs, ceux-ci ne comportaient que des premières et deuxième classes. Le nombre en fut augmenté par la suite, surtout d'entente avec les chemins de fer étrangers pour le trafic international.

Les trains ne circulant, en Suisse, qu'entre 5 heures du matin et 10 heures du soir, n'étaient pas en mesure de relever les correspondances de l'étranger arrivés la nuit et les voyageurs étaient bloqués à la frontière, tandis que le courrier ne pouvait pas être distribué aux premières heures du matin, au grand mécontentement des nombreux cercles intéressés.

Le Département fédéral des postes insistait, dès 1863 déjà, auprès des compagnies pour l'introduction des trains de nuit et offrit même une indemnité de 400 fr. par km/train aux deux plus importantes compagnies de la Suisse orientale et centrale<sup>1</sup>. Celles-ci déclinèrent ces offres, les estimant insuffisantes.

En 1863-64, la compagnie de l'Ouest-Suisse (O.-S.) se trouvant dans une situation difficile, avait dû diminuer le nombre de ses trains et nous lisons dans le rapport du conseil d'administration sur l'année 1863, page 6, ce qui suit au sujet de la demande du Département fédéral des postes concernant l'introduction d'un train de nuit :

« ...Nous comprenons que, malgré tous nos efforts, les populations qui avaient été habituées au grand nombre de trains qui existaient les années précédentes, aient été désagréablement surprises par les réductions que le soin de nos intérêts nous a imposées, mais nous espérons que lorsque le public se sera familiarisé avec le nouveau système, il approuvera les motifs qui nous ont fait agir, et reconnaîtra que, dans les circonstances où nous nous trouvons, il était impossible d'agir autrement. Nous ne voulons pas dire, par là, que l'on ne puisse pas améliorer ce qui existe ; nous continuerons au contraire, à rechercher les perfectionnements à introduire dans le service. Nous ne perdrons jamais de vue que la prospérité de notre entreprise est intimement liée à la satisfaction donnée aux besoins du public, mais le public, de son côté, et l'administration qui le représente, ne doivent pas oublier qu'en multipliant les chemins de fer conduisant à un même point, on a divisé le trafic, en plusieurs courants, et qu'il faut attendre des progrès de la richesse publique un accroissement de la circulation qui permette d'avoir, sur chacune des lignes parallèles, un service égal à celui qui existait sur une seule.

» A plus forte raison, devons-nous, dans les circonstances actuelles, nous refuser à organiser des trains de nuit... »

En 1865, les tractations entre le Département et les entreprises ferroviaires de la Suisse occidentale se poursui-

---

<sup>1</sup> Nordostbahn et Centralbahn.

virent, celles-ci, étant donnée leur mauvaise situation financière, exigèrent, pour conduire un train de nuit, une indemnité de 2750 fr. par km/train-an (soit un peu plus de 400 000 fr.). Les pourparlers, menés de part et d'autre, avec beaucoup d'âpreté, échouèrent une fois de plus, mais le Département des postes continuait ses instances. Le comité d'exploitation de la compagnie S.-O. sous la signature d'un de ses directeurs. M. L. Aubert, adressa au commencement de juillet 1866 au Département fédéral des postes, la lettre suivante<sup>1</sup>:

« *Le 16 mai 1866 une conférence, convoquée par le Département des postes, eut lieu à Berne, dans le but d'arriver à une entente entre les compagnies de chemins de fer intéressées à la création des trains de nuit dans l'intérieur de la Suisse. Les délégués de la compagnie S.-O. objectèrent que l'on s'est fait généralement une idée peu exacte des conséquences qu'aurait pour le public et les compagnies l'établissement des trains de nuit. On s'est exagéré l'utilité dont ils seraient pour les voyageurs. On ne s'est pas rendu compte des exigences énormes qu'ils occasionneraient en pure perte aux compagnies. Nous soutenons qu'en droit les compagnies ne peuvent pas, en vertu de leurs actes de concession, être tenues à établir des services de nuit. Les concessions fixent le nombre des trains que chaque compagnie est tenue de faire. Ce nombre est en général de deux par jour dans chaque sens. Sur une seule section de notre ligne, il a été porté à trois par jour. Il est stipulé que ces trains doivent s'arrêter à toutes les stations et qu'ils doivent contenir des voitures des trois classes. On n'a pas pu entendre par là des trains de nuit. De leur plein gré, pour mieux satisfaire au besoin de la circulation, les compagnies établirent un nombre de trains beaucoup plus considérable que celui prévu dans les concessions. L'expérience de plusieurs années nous a démontré, qu'en Suisse, le public utilise de préférence, les trains du milieu du jour. Les trains matinaux, comme les trains tardifs du soir, ne contiennent qu'un très petit nombre de passagers. On a dû supprimer les trains matinaux et les trains tardifs du soir en hiver, sous peine de faire rouler du maté-*

<sup>1</sup> Publiée dans le *Journal de Genève* du 3 juillet 1866.

» riel vide. Il est hors de doute qu'il en serait de même pour  
» les trains de nuit.

» Les dépenses qu'occasionnerait l'organisation des trains  
» de nuit seraient très considérables (dépense du train lui-  
» même, surveillance de la voie, service dans les gares et sta-  
» tions, dépenses générales) peu en rapport avec l'accroisse-  
» ment des recettes et avec l'utilité qu'elles seraient pour le  
» public voyageur. Considérée la position financière des com-  
» pagnies qui composent le réseau de la Suisse occidentale, les  
» difficultés qu'elles ont eues à surmonter pour pouvoir sub-  
» venir aux paiements réguliers des intérêts de leurs emprunts,  
» si l'on considère que depuis l'ouverture de leurs lignes, les  
» actionnaires qui ont consacré leurs capitaux à doter cette  
» partie de la Suisse des avantages immenses que lui a pro-  
» curé la création du réseau de chemins de fer de la Suisse occi-  
» dentale n'ont encore perçu aucun intérêt de ces capitaux sont  
» fondées à refuser de se charger des frais qu'entraînerait  
» l'organisation des trains de nuit ; en agissant autrement,  
» elles manqueraient au mandat qui leur a été confié.

» De tous les pays, la Suisse seule, n'étant intervenue en  
» rien pour aider les compagnies dans la construction de leurs  
» lignes, leur a imposé le transport gratuit de ses lettres, des  
» fourgons postaux ambulants, ainsi que de ses employés, elle  
» leur a interdit le transport des articles de messageries d'un  
» poids inférieur à dix livres, dont elle s'est réservé le monopole,  
» tandis qu'en France et en Angleterre ce transport est une  
» source considérable de profit pour les compagnies de che-  
» mins de fer. Elle leur a imposé des tarifs réduits pour le  
» transport de ses troupes et du matériel de guerre. Ces condi-  
» tions étaient connues lorsque les compagnies ont pris les  
» concessions, elles s'y sont soumises, mais on ne peut pas  
» équitablement demander d'elles plus que ce qui est prescrit  
» par la loi et par les concessions.

» Les compagnies de chemins de fer de la Suisse occiden-  
» tale sont disposées si le Département des postes le désire, à  
» faire établir des trains de nuit aux heures et sur les lignes de  
» leur réseau que le Département désignera, moyennant que  
» la Confédération se charge de payer les sommes que les com-  
» pagnies seraient obligées elles-mêmes de compter à leurs  
» entrepreneurs pour ces trains. »



Les choses en restèrent là pendant plusieurs années encore ; la question revint sur le tapis devant le Conseil des Etats, en 1876, mais de nouveau sans résultat positif.

Dès l'ouverture du Gothard, en 1882, sous l'impulsion de l'Allemagne et de l'Italie qui avaient de gros intérêts dans le financement de cette ligne internationale, les premiers trains de nuit furent introduits sur le parcours Lucerne-Chiasso, tandis que nos compagnies continuèrent à résister à la pression exercée par la Confédération, se basant sur une disposition de la loi de 1872 qui prévoit que les entreprises ferroviaires ne peuvent pas être tenues de supporter *d'elles seules* des prestations extraordinaires. Elles étaient d'autant plus fondées à maintenir leur refus qu'un essai fait en été 1886 par train *omnibus* de nuit sur la ligne Berne-Zurich et retour avait donné de si déplorables résultats qu'il fut abandonné.

Mais le Conseil fédéral insistait et par lettre du 1<sup>er</sup> octobre 1886, il invita, tout simplement la compagnie Suisse occidentale-Simplon (S.-O.-S.) qui avait succédé à la S.-O. d'organiser pour la saison d'hiver 1886/7 un train de nuit, *direct* dans chaque sens, de Genève-Fribourg-Berne et vice-versa avec l'horaire suivant : départ de Genève à minuit et demi, arrivée à Berne à 5 h. 40 et dans l'autre sens départ de Berne à minuit 45 et arrivée à Genève à 6 h. 15.

La compagnie, par lettre du 6 octobre, répond au Conseil fédéral qu'elle se mettait en mesure de conduire pour le nouvel horaire, soit à partir du 15 octobre 1886, les deux trains imposés, mais qu'elle se réservait de se faire indemniser des dépenses résultant de cette prestation, à laquelle elle ne s'estimait pas tenue, en vertu de ses engagements concessionnels. Le Conseil fédéral donna acte de cette réserve à la compagnie, tout en contestant que la Confédération soit tenue, en droit, tout ou partie à l'indemnité réclamée.

La compagnie consulta alors deux avocats, MM<sup>e</sup> A. Dupraz et Ernest Correvon qui, dans un parere de 55 pages (décembre 1886) très fouillé, arrivent aux conclusions suivantes :

« 1<sup>o</sup> *Que la Compagnie S.-O.-S. est bien fondée en droit de réclamer à la Confédération, le paiement d'une indemnité*

» représentant le préjudice résultant pour la compagnie de  
» la prestation de trains de nuit qui lui a été imposée par dé-  
» cision du Conseil fédéral au 1<sup>er</sup> octobre 1886.

» 2<sup>o</sup> Que le Tribunal fédéral est compétent pour connaître  
» des difficultés auxquelles cette réclamation pourrait donner  
» lieu. »

Après 23 ans de discussions et de luttes, grâce à la ténacité du Conseil fédéral, les express de nuit circulèrent, à partir de l'horaire d'hiver 1886/7, de l'est à l'ouest et du nord au sud de la Suisse, avec plaque tournante à Olten. Ils entrèrent rapidement dans nos mœurs, leur utilité ne fut plus contestée, ils furent, au contraire appréciés et de plus en plus utilisés par le public voyageur, tout spécialement dans le trafic international toujours plus intense.

Mais voyons encore comment le litige entre la Confédération et la compagnie S.-O.-S. se termina. Au fond, très simplement. Pour la première année 1886/7, la Confédération alloua à la compagnie une subvention de 70 000 fr. qui devait se réduire de 10 000 fr. annuellement pour s'éteindre complètement en 1893. Mais en 1890 le S.-O.-S. fusionna avec la compagnie Jura-Berne-Lucerne (J.-B.-L.) pour devenir le Jura-Simplon (J.-S.) et dès 1890 déjà, donc plutôt que prévu, la subvention tomba.

### LES GARES ET LES BUFFETS

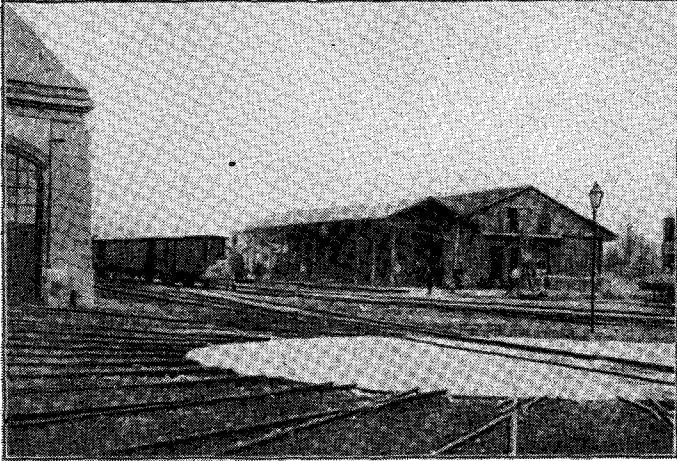
Les premiers bâtiments aux voyageurs furent construits très économiquement, ils firent néanmoins longue carrière, quoique répondant tout juste aux besoins du service.

Ainsi la première gare de Fribourg donna lieu à de longues confabulations quant à son emplacement. Elle avait l'apparence d'un vaste hangar, en bois, avec un large auvent. Elle se trouvait sur le quai actuel de la gare aux marchandises, en face de la plaque tournante et du dépôt des locomotives. Elle fut construite en 1862 et utilisée jusqu'en 1873.

La première course officielle de Fribourg à Romont, départ de Fribourg, eut lieu le 9 juin 1862, vers 11 h. du matin ;

elle était composée de trois wagons, couverts par des bâches et transportait les autorités cantonales et communales, les membres du conseil d'administration et les invités. Dans chaque station la population était accourue pour voir passer ce premier convoi.

En 1872 on mit en chantier notre seconde gare, dont on a conservé le bâtiment pour y loger, du moins en partie,



La première gare de Fribourg, construite en 1862 et utilisée jusqu'en 1873.

certains services accessoires. Elle fut terminée en 1873 et ouverte à l'exploitation le 2 décembre <sup>1</sup>.

Enfin le 31 janvier 1929 on inaugura la gare actuelle, notre troisième gare.

Nous citons, pour mémoire, la petite gare provisoire en bois de Balliswyl qui, pendant deux ans, était la station terminus de la ligne jusqu'à l'achèvement du viaduc de Grandfey, en 1862 <sup>2</sup>.

<sup>1</sup> *L'ancienne gare de Fribourg*, par Etienne Fragnière, « *Etrennes fribourgeoises 1928* », p. 79 et ss.

<sup>2</sup> La construction du viaduc de Grandfey fut commencée en 1857 et terminée en 1862.

C'est, en effet, depuis le 4 septembre 1862 que les trains purent circuler, sans transbordement entre Balliswyl et Fribourg, sur tout le parcours de Berne à Lausanne, la ligne de la Singine se soudant à Thœrishaus à celle de l'Etat de Berne.

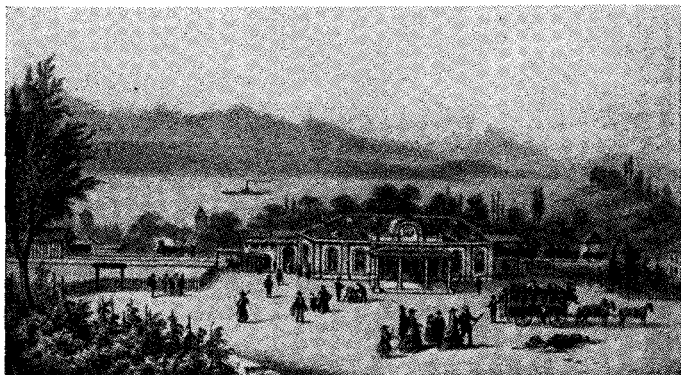
La gare de Balliswyl fut démontée et vendue à un entrepreneur de Fribourg. A Lausanne, se trouvait une gare commune pour notre ligne et la compagnie de l'Ouest.

Par la suite, surtout depuis le rachat des chemins de fer par la Confédération, l'augmentation du trafic, l'affluence toujours plus grande des touristes étrangers, les exigences aussi du public voyageur, on transforma, modernisa ou reconstruisit des bâtiments voyageurs dans les plus importantes de nos stations avec un certain luxe. On y introduisit des améliorations notables tant en ce qui concerne la signalisation, les bureaux que le confort pour les voyageurs, les passages sous voie furent généralisés. On simplifia aussi le service, ainsi par exemple, autrefois, dix minutes avant le départ d'un train, le portier des gares principales, d'une voix retentissante appelait les voyageurs dans les salles d'attente, les buffets et sur les quais, cinq minutes après il renouvelait l'appel. Puis le chef de gare ou son remplaçant donnait le signal du départ au moyen d'un son de cloche, le chef de train, à son tour, donnait un coup de sifflet prolongé, la locomotive en faisait autant et tout étant prêt, le chef de train par un dernier coup de sifflet annonçait au mécanicien qu'il pouvait se mettre en route et la locomotive, en soufflant la fumée et crachant la vapeur, enfin démarrait lentement. Toutes ces inutiles complications, qui avaient sans doute quelques raisons d'être au début de nos chemins de fer, ont été abolies les unes après les autres: aujourd'hui plus de portiers, plus d'appels, plus de cloches, plus de sifflets, la palette se lève et s'abaisse, le train part. Les voyageurs se sont vite habitués à cette simplification du service. Par ailleurs les inscriptions des départs et de la direction des trains sont affichés partout d'une manière pratique et bien visible.

On sait l'excellente réputation que ce sont acquise nos buffets, ils sont bien tenus, les mets variés et bien appréciés, les vins et les différentes boissons à l'avenant, les prix

très abordables, pas plus élevés que ceux des bons restaurants de nos villes. Nous pourrions citer de nombreux buffets de chez nous qui ont su, par un service à tout point impeccable, s'attirer une fidèle clientèle de la localité même, tandis qu'autrefois ils ne servaient guère qu'aux voyageurs de passage.

Au début de nos chemins de fer les buffets de gare, si on en croit le « Nouvel Ebel »<sup>1</sup>, ce précurseur du Bædeker,



La première gare de Lausanne, 1863.

laissaient bien à désirer ; dans l'édition de 1859, p. 15, il s'exprime ainsi :

« Il y a peu de buffets, en Suisse, et ceux qui existent sont » généralement dépourvus de tout ce que pourrait désirer un » voyageur français. On n'y trouve guère, outre cette abominable décoction noirâtre dont les Allemands persistent à se régaler, avec la conviction qu'ils boivent du café, que de la bière, du vin, des cervelas et du saucisson, quelque fois une de ces soupes phénoménales que l'Allemagne seule sait com-

---

<sup>1</sup> Joh. Gottfr. Ebel, médecin, 1764 † 1830, d'origine allemande, naturalisé suisse, publia, à partir de 1805 le *Manuel du voyageur en Suisse*. A sa mort Adolphe Joanne, géographe et littérateur français, fondateur de l'*Illustration* 1813 † 1881, continua la publication sous le titre de *Nouvel Ebel*.

» poser. Ce manque de buffets s'explique du reste. Les lignes  
 » de chaque compagnie sont si courtes qu'on peut toujours les  
 » parcourir en entier entre deux repas. »

Comme réclame pour notre pays, ce n'est pas mal !  
 Heureusement que ce manuel a, par ailleurs, des pages fort  
 élogieuses pour les sites merveilleux et l'hôtellerie de la  
 Suisse.

### HORAIRES ET TARIFS

Si le temps des parcours, en chemin de fer, était au début  
 beaucoup plus long que maintenant, la vitesse ne dépassait  
 guère 25 à 30 km/h. et si le confort dans les wagons laissait  
 à désirer, les taxes étaient, en revanche, moins élevées qu'au-  
 jourd'hui.

On payait pour un billet simple course :

	Classes		
	I	II	III
de Fribourg à Lausanne (67 km.) . . . . .	7.—	4.90	3.50
de » à Berne (31 km.) . . . . .	3.25	2.30	1.65
de Berne à Neuchâtel par Bienne (67 km.) . . . . .	6.45	4.85	3.50
de Lausanne à Neuchâtel par Yverdon (76 km.) . . . . .	7.80	5.—	4.—
de Lausanne à Genève (61 km.) . . . . .	6.60	4.35	3.30
de » à Sion (93 km.) . . . . .	10.45	7.15	5.20
de Berne à Zurich (130 km.) . . . . .	13.75	9.65	6.90
et dans le trafic international :			
de Genève à Marseille (576 km.) . . . . .	64.30	47.80	35.—
de Neuchâtel à Paris par Pontarlier (508 km.) . . . . .	56.30	42.20	30.95

Pour aller de Genève à Coire il fallait coucher à Lausanne,  
 en repartir à 5 h. du matin pour arriver à destination à 19 h.,  
 soit 16 h. de voyage de Lausanne à Coire. Le prix du billet  
 était de 22 fr. en III<sup>e</sup> Classe.

La compagnie des chemins de fer de la Suisse-Occidentale  
 délivrait des billets aller et retour, valables pour la journée  
 d'émission seulement, avec une réduction de 20 %, ainsi  
 que des billets collectifs aux écoles, à destination des sta-

6 Chemins de fer de la Suisse-Occidentale.  
**Lausanne-Fribourg-Berne.** Service à dater du 15 octobre 1865.

Dist. kil.		21		23		113		27		Taxes de Lausanne.		
		1.2.3	1.2.3	M	M	2.3	1.2.3	I.	II.	III.	avec réduction de 20 %/o.	
	Sion . . . dép.	—	5—	—	—	4040	—	—	—	—		—
	St-Maurice . . .	S 435	617	940	1225	550	385	275	—	—	—	—
	Vevey . . . . .	605	740	1119	S 250	2—	440	4—	—	—	—	—
	Lausanne . arr.	645	820	12—	330	—	—	—	—	—	—	—
	Genève . dép.	S 425	620	950	445	660	455	330	—	—	—	—
	Lausanne . arr.	630	825	1155	330	—	—	—	—	—	—	—
	<b>Lausanne B dép.</b>	M 505	9—	4215	455	—	—	—	—	—	—	—
5	La Conversion (Lutry)	518	913	1229	509	50	35	25	—	—	—	—
9	Grandvaux (Cully)	532	927	1244	523	4—	70	50	—	—	—	—
13	Chexbres (Vevey)	546	941	1—	537	450	405	75	—	—	—	—
21	Palézieux (Ch.-St-Denis)	610	1005	130	602	225	160	115	—	—	—	—
25	Oron . . . . .	622	1017	144	615	275	195	140	—	—	—	—
31	Vauderens (Moudon)	638	1033	202	631	325	230	165	—	—	—	—
36	Siviriez . . . . .	648	1043	214	641	375	265	190	—	—	—	—
41	<b>Romont B . . .</b>	702	1057	240	656	425	3—	215	—	—	—	—
46	Villaz St-Pierre .	712	1107	253	706	475	335	240	—	—	—	—
50	Chênens . . . . .	722	1117	308	716	525	370	265	—	—	—	—
53	Cottens . . . . .	728	1123	317	723	550	385	275	—	—	—	—
56	Neyruz . . . . .	735	1130	326	730	6—	420	300	—	—	—	—
61	Matran . . . . .	743	1140	338	740	650	455	325	—	—	—	—
67	<b>Fribourg B { arr.</b>	755	1150	350	750	7—	490	350	—	—	—	—
	dép.	805	1215	415	805	—	—	—	—	—	—	—
72	Guin . . . . .	816	1226	427	816	750	525	375	—	—	—	—
78	Schmitten . . . . .	827	1237	441	827	825	580	415	—	—	—	—
84	Flamatt . . . . .	838	1248	456	838	875	615	440	—	—	—	—
89	Thörishaus . . . .	849	1259	510	849	925	650	465	—	—	—	—
93	Bümplitz . . . . .	858	1268	521	858	975	685	490	—	—	—	—
98	<b>Berne (Buffet) arr.</b>	910	1320	535	910	1025	720	515	—	—	—	—
		S	S	S	M	Taxes de Berne:						
	Berne . . . dép.	940	135	515	640	—	—	—	—	—	—	—
	Bienne . . . arr.	1055	250	650	755	375	265	190	—	—	—	—
	Neuchâtel . . . . .	1213	403	803	915	645	485	350	—	—	—	—
	Berne . . . dép.	920	125	720	—	—	—	—	—	—	—	—
	Langnau . . . arr.	1050	255	850	—	4—	280	2—	—	—	—	—
	Berne . . . dép.	1050	220	710	M 655	—	—	—	—	—	—	—
	Thoune . . . arr.	12—	327	817	818	345	220	160	—	—	—	—
	Berne . . . dép.	930	445	255	7—	35—	—	—	—	—	—	—
	Olten . . . . . arr.	1140	330	710	939	710	705	495	355	—	—	—
	Eucerne . . . . .	132	542	927	—	920	4205	850	610	—	—	—
	Bâle . . . . .	120	507	910	—	855	1110	780	560	—	—	—
	Aarau . . . . .	1231	410	8—	1035	750	845	595	425	—	—	—
	Zurich . . . . .	2—	530	947	—	930	1375	965	690	—	—	—
	Schaffhouse . . . .	440	914	—	—	1120	1975	1380	985	—	—	—
	Romanshorn . . . .	523	950	—	—	1140	2250	1575	1125	—	—	—
	St-Gall . . . . .	538	1005	—	—	115	2260	1565	1130	—	—	—
	Glaris . . . . .	528	845	—	—	—	2255	1575	1125	—	—	—
	Coire . . . . .	725	1020	—	—	—	2745	1915	1370	—	—	—

Les stations de L.-F.-B. délivrent des billets aller et retour, valables pour la journée, avec réduction de 20 %/o.

Une page de l'horaire 1865 du chemin de fer S.-O.

tions S.-O., valables pour le jour de leur date, avec un rabais de 20 % sur le prix de la demi-place, tant en simple qu'en double course. Il n'était pas accordé d'autres réductions aux enfants en dessous de dix ans.

Il n'existait pas d'abonnements quelconques.

Au début, chaque compagnie de chemin de fer publiait ses propres horaires ; en mentionnant quelques-unes des relations les plus importantes avec les réseaux voisins. Celui de la compagnie de la Suisse-Occidentale (S.-O.) comprenait en tout et pour tout douze pages et se vendait 20 centimes.

Quatre paires de trains par jour circulaient sur la ligne Genève-Lausanne-Fribourg-Berne, deux dans la matinée et deux l'après-midi. Les trains s'arrêtaient à toutes les gares (la station de Rosé et la halte de Villars-sur-Glâne n'existaient pas).

Le temps du parcours entre Lausanne et Fribourg (67 km.) était de 2 h. 50 et de Fribourg à Berne (31 km.) de 1 h. 05 à 1 h. 30, ce qui paraît aujourd'hui bien lent. Et pourtant, à l'époque, ces vitesses constituaient un progrès énorme, comparé au temps mis auparavant par les diligences pour parcourir les mêmes distances. Au surplus tout le monde trouvait place dans les trains, ce qui était un avantage très apprécié du public voyageur. Au commencement du 19<sup>e</sup> siècle il n'était pas question pour le simple citoyen, qui ne possédait pas sa berline et ses chevaux, de se mettre en voyage n'importe quel jour. En 1804, une diligence à cinq places faisait le service quatre fois par semaine sur les routes de Lausanne à Berne, par Fribourg et de même à Genève. Un fourgon tiré par quatre chevaux cheminait lentement entre ces villes et transportait les grosses marchandises. Cependant on ne tarda pas à reconnaître que le service des « Postes et Messageries » disposait d'un si petit nombre de places pour les voyageurs, que ceux-ci étaient à la merci de nombreux voituriers qui souvent les exploitaient. Aussi, en 1819 le Grand Conseil vaudois autorisait le Conseil d'Etat à établir, à titre d'essai, des « postes aux chevaux » sur toutes les routes dont les extrémités aboutissaient à des services de poste semblables dans les cantons voisins. Ce mode de faire donna satisfaction au public voyageur et devint définitif à partir de 1823.

La diligence fait maintenant figure de chose préhistorique. Et pourtant, si impossible que nous paraissent aujourd'hui de tels voyages, ils semblaient alors tout naturels, puisque personne n'hésitait à les entreprendre. Il fallait



sept jours pour se rendre à Aix-les-Bains, vingt-huit jours pour atteindre Rome. Pour aller au Tessin, en hiver, le col du Gothard ou celui du Simplon présentaient de sérieux dangers ou étaient souvent infranchissables.

Mais à côté de la diligence publique, pour autant que la place le permettait, la berline particulière a toujours existé, c'était l'apanage des gens fortunés. Elle était à la diligence ce que l'auto de luxe de nos jours est au train. Chacun rivalisait de zèle pour embellir la sienne, lorsqu'il avait les moyens d'en posséder une, pour la disposer au dernier cri du jour, pour y trouver ses aises. Bien habillé, bien équipé, bien armé aussi parce que tous les chemins n'étaient pas sûrs, loin de s'ingénier à faire, comme aujourd'hui, le plus de kilomètres en moins d'heures possibles, on mettait une sorte de coquetterie à ne pas courir comme les diligences. On visitait longuement les villes traversées, et, le lendemain, on faisait la grasse matinée. C'était le voyage rêvé et on peut comprendre les cris d'horreur, que devaient pousser ces touristes d'élite à la vue des premiers chemins de fer. Cet ensemble de machines, de fumée, de rails et de charbon leur parut le comble de l'inconfort. Bonne tout au plus à transporter du bétail et des marchandises, l'invention anglaise, mais indigne d'un être humain. Et pendant longtemps encore, les propriétaires de berlines confortables, dédaigneux du cheval fumant et crachant, ne voulurent connaître pour le voyage que leur vieille voiture.

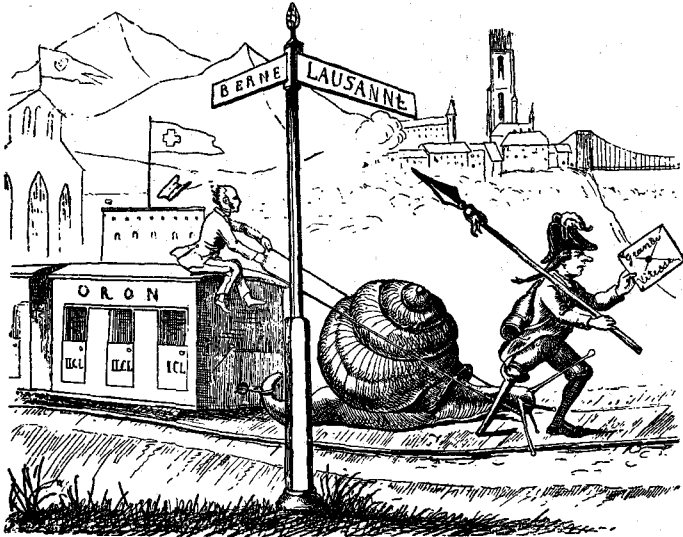
En 1838 une puissante diligence à trois compartiments hauts sur roues, portant le nom de « céléfère » ou « vélocifère » franchissait, en service quotidien, en 34 heures, la distance de Genève à Zurich. La grosse malle-poste faisait en six heures la course de Lausanne à Genève.

En 1839, le gouvernement de Fribourg publiait une brochure où figurait, avec une carte des routes du canton, la vignette d'une diligence armoriée — un céléfère — emportée au trot de cinq chevaux.

On payait alors sa place dans les diligences à raison du nombre de « postes » parcourues ou à parcourir. « Une poste » équivalait à la distance de deux lieues, les fractions étaient calculées par  $\frac{1}{2}$ ,  $\frac{1}{4}$  et  $\frac{1}{8}$  de poste. On voit encore au Musée postal de Berne l'enseigne du relai de Payerne

(2<sup>e</sup> arrondissement postal), portant les inscriptions suivantes: à Henniez  $\frac{6}{8}$  Poste, à Morat  $1\frac{2}{8}$  Poste, à Fribourg  $1\frac{3}{8}$  Poste, à Yverdon 2 Postes <sup>1</sup>.

Il faut reconnaître que, en comparaison de ce qui existait avant le 19<sup>e</sup> siècle l'établissement des services publics par



Une caricature qui se trouve dans le journal des postiers *Le Postheiri* du 1<sup>er</sup> décembre 1866. « Le train express » entre Berne et Lausanne.

diligence constituait déjà une amélioration notable dans les moyens de transports, lorsque la nouvelle invention vint bouleverser tout cela et bien d'autres choses encore.

En voyant, aujourd'hui, l'étonnante facilité avec laquelle on se déplace, grâce aux merveilles de la vapeur et de l'électricité qui ont changé la face du monde, en voyant la locomotive nous transporter, en quelques heures, à des distances considérables, franchir avec une vitesse vertigineuse les plaines, traverser les montagnes par de longs

<sup>1</sup> Pierre Grellet, *Les diligences*, 1921.

tunnels, gravir des rampes, on a quelque peine à se représenter ce qu'étaient nos routes et nos moyens de transport il y a un siècle.

En 1820, la diligence faisait trois courses par semaine de Fribourg à Bulle et deux de Bulle à Vevey, il existait en outre un service de messenger à pied entre Fribourg et Morat, Bulle et Rossinières, Estavayer et Payerne et deux fois par semaine entre Fribourg et Romont.

La poste aux chevaux ou « extra poste » ne fut établie dans le canton de Fribourg qu'à partir de 1839. Elle circulait sur les routes de Payerne à Berne par Fribourg, de Payerne à Berne par Morat et de Fribourg à Vevey par Bulle.

Le transport des personnes par la poste aux chevaux coûtait 1 fr. 50 par poste (2 lieues) et par cheval, plus 75 cent. de « guides », c'est-à-dire pourboire par poste et postillon <sup>1</sup>.

### L'AVENIR

Tout comme la diligence a dû faire place à la vapeur, celle-ci, après à peine un siècle de vie intense, doit peu à peu céder la place à l'électricité. Pour alimenter la locomotive à vapeur, nous devons importer de grandes quantités de charbon de l'étranger, de ce fait des sommes très importantes sortent du pays, tandis que nos rivières fournissent la force électrique, nous rendent indépendants du dehors et, c'est grâce à cette nouvelle fée que, pendant deux longues et terribles guerres, nos chemins de fer ont pu maintenir leur exploitation et faire face à un trafic considérablement accru.

Dans les circonstances très difficiles que nous avons traversées, ils se sont montrés à la hauteur de leur tâche et au point de vue national, ils ont rendu au pays tous les services qu'il pouvait en attendre. Ils ont prouvé qu'ils constituaient une des pièces maîtresses de l'armature économi-

---

<sup>1</sup> « Revue historique vaudoise », 1906, t. XIV, p. 272 et suiv. *Les anciennes postes fribourgeoises.* par M. Henrioud.

que et militaire de la Suisse et nous ne doutons point que notre magnifique réseau de lignes ferrées sera quelque jour doublé d'un service de navigation fluviale.

Malheureusement, la prospérité financière de nos chemins de fer est loin d'avoir été aussi satisfaisante.

Si l'assainissement technique et financier des principales compagnies privées (lignes secondaires) a été réalisé ces dernières années grâce à l'aide de la Confédération, en vertu de la loi du 6 avril 1939, la réorganisation juridique et économique de notre grand réseau national cause, comme nous l'avons dit, de gros soucis aux autorités fédérales.

Par un retour des choses, voilà que le véhicule à moteur en plein développement — momentanément paralysé par la guerre — offre de telles possibilités qu'il devient un concurrent toujours plus dangereux pour le rail, entraînant aussi des conséquences économiques et un déplacement des activités. Il suffit de rappeler les arguments invoqués par l'industrie automobile et branches annexes d'une part et les craintes justifiées des chemins de fer d'autre part, pour se rendre compte de l'importance du problème.

Il faut encore s'attendre à ce que l'avion, pour les longs trajets et le transit, enlève de son côté de la clientèle au chemin de fer, je pense surtout aux voyageurs de 1<sup>re</sup> classe qui veulent voyager vite et peuvent payer.

Les mesures prises par les chemins de fer, tarifs spéciaux, Sesa, Asto, service à domicile, restrictions diverses concernant le transport routier de personnes et de choses, n'ont pu empêcher une augmentation constante des voyageurs et des quantités de marchandises empruntant la route au détriment du rail.

Et alors, les pouvoirs publics ont pensé pouvoir, par des textes de loi, coordonner le trafic rail-route, en laissant à chacun la part de transports pour laquelle ils sont le mieux outillés et adaptés, mais le peuple suisse, épris de liberté, sous l'influence encore des nombreuses restrictions qui lui ont été imposées par les nécessités de la guerre et, par crainte aussi que la nouvelle réglementation n'entrave le trafic, a, par le vote massif du 10 février 1946, rejeté le projet.

Mais ce vote négatif ne résout pas le problème, car il est

évident, pour tout le monde, qu'il est indispensable de rechercher le meilleur moyen de sauvegarder l'avenir de notre appareil des transports et d'en assurer une judicieuse utilisation.

Un ouvrage du Dr H. R. Meyer<sup>1</sup> suggère des solutions qui ne restreignent nullement le trafic privé, tout en assurant l'existence des transports publics. Ce travail, très objectif, mérite que nos autorités vouent la plus grande attention à la réalisation pratique des solutions proposées.

Mais il y en a d'autres: les locomotrices électriques légères, mises en service dernièrement, ont un poids de 56 t., elles sont de 40 t. plus légères que les précédents modèles et peuvent facilement atteindre une vitesse de 125 km/h., comme du reste les flèches rouges. Elles développent une puissance de 2240 C.V. et, ce qui est essentiel, peuvent franchir les courbes avec une vitesse à peine réduite.

Avec ces locomotives d'une réalisation, à tout point parfaite et désignées par Re 4/4 (ce qui veut dire en langage clair: Rapide électrique, 4 essieux moteurs sur 4 essieux) on arrive à faire le trajet de Berne à Genève (159 km.) en 98 minutes, au lieu de 119 par les trains directs et celui de Genève à Zurich (288 km.) en 165 minutes.

Au mois de mars 1946, lors d'un essai d'une Re 4/4, organisé par la direction de la B.-N., ligne directe, le trajet de Neuchâtel à Berne (54 km.) a été franchi en 30 minutes et celui de Berne à Thoune en 17 minutes.

Actuellement aucune voiture automobile ne peut réaliser ces vitesses constantes sur de longs parcours.

C'est aussi de cette façon que le problème rail-route pourrait peut-être trouver une solution. Le chemin de fer devrait généraliser ces transports rapides, nombreux, confortables et, instruit par les expériences du passé, développer son organisation, perfectionner toujours davantage ses institutions et son matériel et revoir ses tarifs.

La coordination des transports par une réglementation sera toujours impopulaire dans un pays comme le nôtre. Du reste aucune loi, aucune ordonnance, n'a jamais pu

---

<sup>1</sup> Dr H. R. Meyer, *Die organische Verkehrsordnung.*

arrêter, à la longue, un progrès technique et l'automobile est incontestablement une réalisation merveilleuse de la technique moderne.

C'est donc la libre concurrence entre le rail et la route qui semble appelée à résoudre le problème, tout comme dans l'industrie privée, le perfectionnement de l'outillage, son adaptation aux circonstances, la rationalisation de l'administration, l'impeccable organisation de l'entreprise, permet de tenir tête et de combattre avec succès la concurrence.

VICTOR BUCHS.

*N.B.* — Je ne saurais terminer ce modeste ouvrage, sur les débuts de nos chemins de fer en Suisse occidentale, sans exprimer toute ma reconnaissance à M. Paul Perrin, chef d'exploitation des C.F.F. pour l'abondante documentation qu'il a bien voulu mettre à ma disposition.

## LE DÉVELOPPEMENT DE LA VILLE DE FRIBOURG DURANT LA DERNIÈRE DÉCADE 1939-1949

La population de notre ville s'est accrue pendant ces dix dernières années de 3100 habitants environ. Aux yeux de la plupart des gens, cette augmentation représente une quantité négligeable, surtout si on la compare à celle de certaines grandes villes où elle s'élève à plusieurs dizaines de mille. Cependant, pour nous elle représente, sur notre population de 1939, un supplément de 11%.

Or, pour une ville, un plus grand nombre d'habitants signifie une augmentation proportionnelle de logements, d'immeubles, de surface bâtie, de voies de communication et de canalisations souterraines, qui passent inaperçues.

Les rapports statistiques ci-dessous donnent le mouvement de la population, du nombre de ménages, des appartements construits et des appartements nécessaires, ainsi que de l'excédent ou du déficit des logements.

### I. DEMOGRAPHIE

Année	Population	Augment. annuelle	Ménages	Augment. annuelle	Nombre pers. par ménage
1939	25,290		5619		4,50
1940	25,480	190	5706	87	4,46
1941	26,022	542	5959	253	4,36
1942	26,500	478	6093	134	4,35
1943	26,870	370	6226	133	4,31
1944	27,180	310	6311	85	4,30
1945	27,477	297	6465	154	4,25
1946	27,504	27	6565	100	4,22
1947	28,154	650	6696	131	4,20
1948	28,374	220	6841	145	4,14

## 2. CONSTRUCTIONS

Années	<sup>1</sup> Nombre ménages	Nombre appart.	Augment. annuelle	Excédent déficit	Subventions accordées
1939	5619	5767	73	+ 148	
1940	5706	5852	85	+ 146	
1940	5959	5895	43	— 64	
1942	6093	5949	54	— 144	
1943	6226	6000	51	— 226	136,193.—
1944	6311	6134	134	— 177	106,754.—
1945	6465	6201	67	— 264	242,447.—
1946	6565	6270	69	— 295	215,895.—
1947	6696	6380	110	— 316	903,005.—
1948	6841	6525	145	— 316	308,120.—
1949 (sept.)		6714	189	— 226	183,004.—

Dans le 1<sup>er</sup> tableau, nous constatons qu'en dix ans, notre population s'est accrue de 3084 habitants et le nombre des ménages, de 1222. Quant au nombre de personnes par ménage, il est dégressif, passant de 4,50 à 4,14. Ce phénomène, que l'on peut attribuer à une amélioration sociale due aux diverses allocations créées pendant la guerre, diminue de 0,36 personne le ménage et, de ce fait, nécessite la construction d'un supplément de logements. En effet, si le rapport de 4,5 personnes s'était maintenu, il aurait fallu 6305 logements en 1948, soit 548 de moins.

Le 2<sup>me</sup> tableau donne un aperçu du nombre d'appartements, de son excédent ou de son déficit par rapport à celui des ménages. Le nombre d'appartements nécessaires correspond au 98 % des ménages ; toutefois, un marché sain du logement doit, quant aux appartements vacants, avoir une marge de 2 %.

En 1939 et 1940, il y a excédent d'appartements ; dès 1941, nous constatons une pénurie, qui va en s'accroissant les années suivantes, ainsi que le montre de façon plus suggestive le graphique ci-contre.

<sup>1</sup> Chiffres donnés par la commission des logements et établis d'après le recensement des immeubles et logements, de juin 1947.



# VILLE DE FRIBOURG

## STATISTIQUE DES LOGEMENTS, POPULATION ET MENAGES-



La crise du logement devient telle en 1943, que le Conseil communal, pour satisfaire aux désirs de construction, décide de vendre les terrains communaux situés au Jura, charge l'Edilité de préparer le plan d'aménagement et attribue des subventions.

L'année suivante, les routes s'ébauchent, de grandes tranchées saignent le coteau du Guintzet, des gabarits formés de grandes perches portant à leur extrémité des signes cabalistiques, s'élancent vers le ciel dès la moisson achevée. Le printemps suivant, un nouveau quartier naissait (voir plan d'aménagement ci-contre).

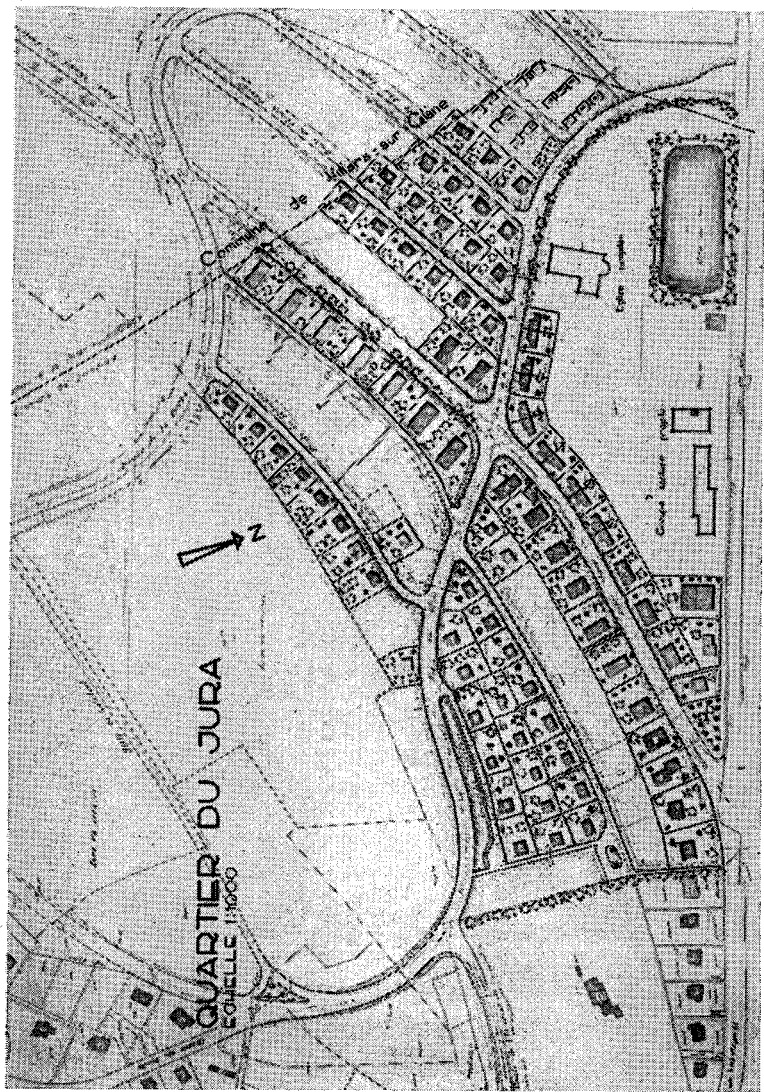
La surface totale du terrain mis à disposition est de 100 000 m<sup>2</sup> environ. 2670 m. de routes et 2550 m. de canalisations y ont été exécutés, dont le coût s'est élevé à Fr. 660 000.—. La dépense totale pour l'achèvement est de Fr. 1 000 000.—.

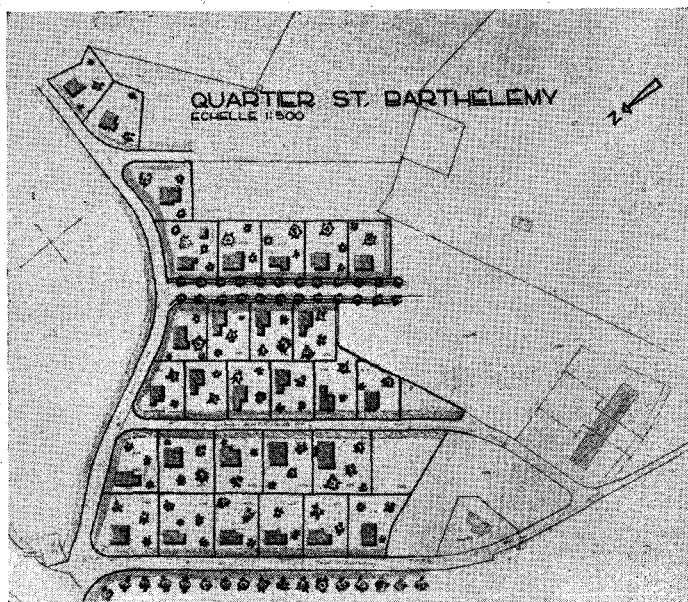
A ce jour, il a été construit dans ce quartier 82 immeubles, avec 193 logements.

Il est de sage urbanisme de ne pas localiser l'extension d'une ville. Aussi, le Conseil communal, d'entente avec la Caisse d'Epargne de la Ville, met également à disposition des constructeurs, en 1944, des terrains à St-Barthélemy, soit une surface totale de 20 000 m<sup>2</sup>. Là furent aménagés 900 m. de routes et 850 m. de canalisations, pour une dépense de Fr. 115 000.—. Il y a été construit 30 immeubles, avec 40 logements.

Pour leur part, les E.E.F., propriétaires de la Butte de Pérolles font parceller leur terrain, et les travaux d'aménagement sont exécutés par corporation de droit public, en 1947.

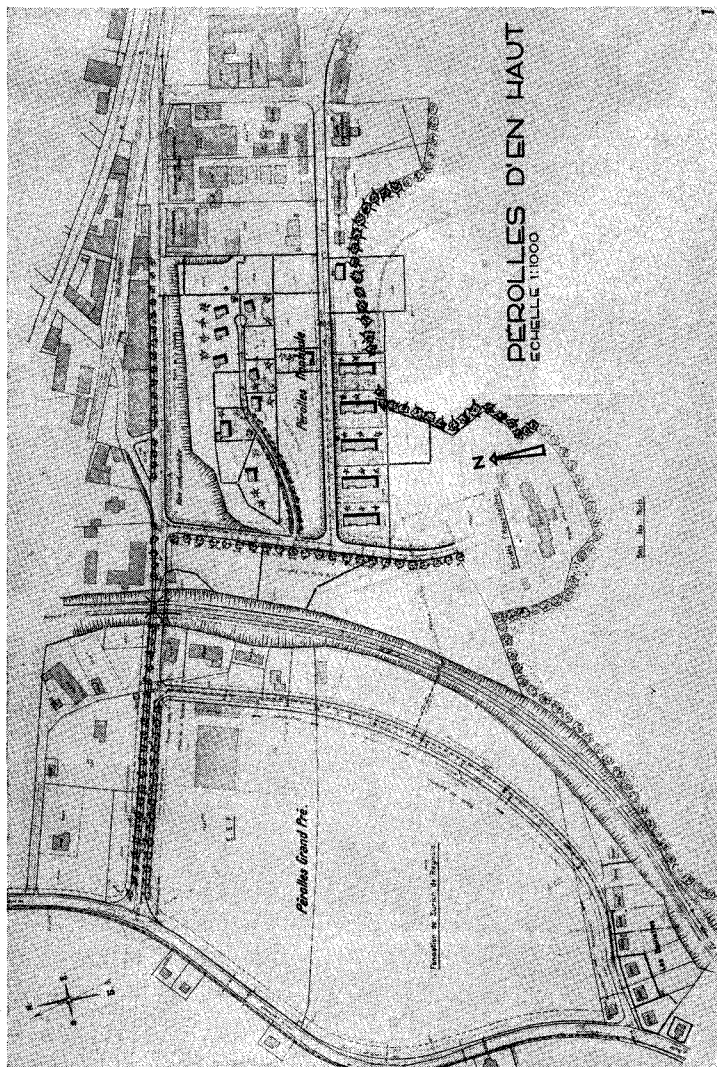
Immédiatement, des constructions familiales s'érigent; puis, dans la partie inférieure, des immeubles coopératifs de seize logements chacun sont mis à la disposition de familles à ressources modestes. Dans ce quartier, il a été exécuté, pour une dépense de Fr. 365 000.—, 700 m. de routes et 500 m. de canalisations, tandis qu'il y a été construit, à ce jour, 5 immeubles locatifs et 9 villas, offrant 90 logements.





Malgré cet essor de la construction, les pouvoirs publics sont à maintes reprises alertés par la Commission des logements, au cours de l'exécution de ces divers quartiers, sur la situation tragique de certaines familles nombreuses. Aussi décident-ils de procéder eux-mêmes d'urgence à la construction de petits chalets permettant à ces familles de se loger jusqu'à la mise à leur disposition de nouveaux immeubles. Six de ces pavillons sont situés à la Route Neuve et seize au Jura. Ils comprennent une entrée avec toilette, une cuisine, 4 chambres et un bûcher; une buanderie dessert six ménages.

Cette action étant, cependant, encore insuffisante, le Conseil communal ordonne la construction de cinq immeubles en maçonnerie: deux de sept logements chacun aux Petites Rames, un de quatre logements aux Grandes Rames, un de six logements au Jura et, en-



PEROLLES D'EN HAUT  
Echelle 1:1000

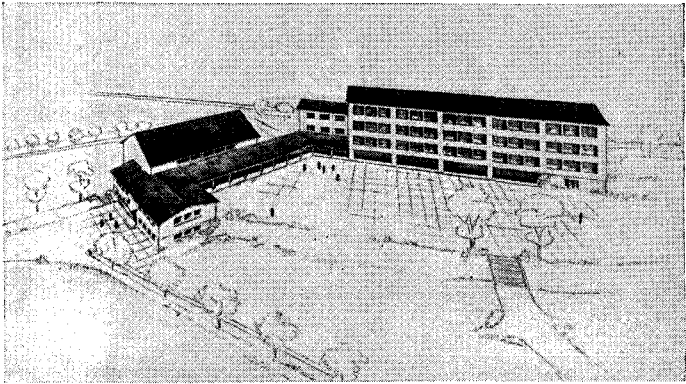
Perolles Grand Pré

Dessiné par M. L. de B.

Pl. 101

fin, un de trois logements devant l'entrée du cimetière de St-Léonard. Ces divers immeubles ont été édifiés avec l'aide des subventions cantonales et fédérales; cependant, la part de la commune s'est tout de même élevée à 900 000 francs.

Il ne suffit pas de loger les habitants d'une ville, il faut également songer à l'éducation des nouvelles générations. C'est dans ce but que le nouveau groupe scolaire de la



Vignettaz, inauguré le 19 septembre 1949, a été réalisé. Il est destiné aux élèves des quartiers supérieurs de la ville. Le bâtiment du Pensionnat, qui les a abrités pendant près de cent ans, change ainsi d'habitants et recevra les élèves des cours complémentaires professionnels. Coût de ce groupe scolaire, avec halle de gymnastique:

Bâtiments:	Fr. 2 000 000.—
Terrain de 12 400 m <sup>2</sup> :	Fr. 266 000.—
	<hr/>
	Fr. 2 266 000.—

Il comprend 14 salles de classes, un réfectoire et cuisine pour les soupes scolaires, une salle de réunion pour le corps enseignant, un bureau et une salle de consultation pour le médecin, des douches avec deux vestiaires, une halle de gymnastique avec, à l'entresol, une surface identique pour l'athlétisme, des douches et vestiaires, un grand

préau couvert permettant aux enfants de jouer à l'abri, une grande cour de récréation de 3700 m<sup>2</sup> et, enfin, une place pour la gymnastique, de 2700 m<sup>2</sup>.

Précédant cette construction, la ville de Fribourg avait ouvert déjà, en 1941, l'école secondaire professionnelle des garçons, à l'avenue de Rome. Là encore, outre un appartement de trois chambres pour le concierge, 19 salles, un auditoire, une salle de dessin, un atelier et une salle de gymnastique remplacent les locaux vétustes et insuffisants du bâtiment du Pensionnat.

Le coût total de cet établissement s'était élevé à 523 000 francs.

En parallèle, un développement des places de sport devint nécessaire. Le Conseil communal mit à la disposition de diverses sociétés de la place un terrain de football à St-Léonard et deux autres, au Guintzet.

Après une interruption presque totale, la circulation motorisée civile atteint rapidement, une année après la fin des hostilités, la cadence d'avant guerre, puis la dépasse largement.

Là aussi, nos autorités se voient dans l'obligation de sacrifier les deniers publics et ordonnent la réfection de plusieurs artères: boulevard de Pérolles, avenue de la Gare, rue de Romont, avenue du Moléson, avenue de Gambach, rue d'Affry; puis, le prolongement de la route de la Fondrière avec la construction du nouveau pont, l'élargissement de la route de Morat, du rempart au passage sous voie de St-Léonard; enfin, la création de nouveaux parcs pour véhicules et, lors de l'introduction des trolleybus, la transformation du square des Places.

Ces réfections et aménagements ont entraîné une dépense de Fr. 1 420 000.—.

Mais un accroissement de la population engendre forcément celui des décès. Aussi fallut-il agrandir le cimetière, et nos autorités se sont efforcées de rendre ce champ de repos le plus digne possible. L'extension utile s'est faite sur 23 500 m<sup>2</sup> et a coûté Fr. 90 000.—.

D'autre part, les Services édilitaires ont à l'étude pour réalisation dans un proche avenir: la nouvelle artère lon-

geant la voie ferrée de la rue de Tivoli à la Poya (route du Nord) et les rues s'y raccordant, le prolongement de la route de la Broye vers l'hôpital Daler, l'achèvement du réseau routier du Jura, l'aménagement d'un nouveau quartier sur les terrains du Petit-Rome-Torry, le lotissement du Pfaffengarten, de St-Barthélemy, du Schœnberg-du-Milieu, de Pérolles-d'en-Haut. Est en vue également la construction d'un nouveau bâtiment postal à Tivoli, de casernes à la Poya et d'un orphelinat.

Un événement mérite encore d'être retenu, qui, pour avoir peut-être paru insignifiant aux yeux de la population, ne fait pas moins date dans l'évolution de Fribourg : la suppression des « becs de gaz ».

La pénurie de houille ne permettait plus, à une certaine période, de produire en suffisance le gaz d'éclairage ; il fallut y suppléer peu à peu par l'électricité, et c'est ainsi qu'il fut décidé de supprimer définitivement les réverbères, ces bons vieux témoins de tant d'événements de notre ville. Cette opération, entreprise dès 1946, n'alla pas sans entraîner des frais assez élevés. En effet, on ne dut pas se contenter d'enlever les candélabres, il fallut encore pratiquer les fouilles utiles pour l'éclairage électrique et remettre en état les façades et autres emplacements occupés par les réverbères sacrifiés. L'ensemble de ces travaux coûta près de Fr. 75 000.—.

Puisse cet exposé, qu'il est difficile de développer plus amplement dans cet ouvrage, atteindre le but visé de renseigner l'ensemble de la population sur les réalisations communales nécessitées par l'extension de notre chère cité.

A. WEBER

Chef du Service de l'Edilité



## PASSAGE D'UN PRINCE DE CONDÉ, A FRIBOURG, EN JANVIER 1791

Il s'agit du prince Louis-Joseph de Condé, fils unique du duc de Bourbon et de la princesse Caroline de Hesse, né à Paris le 9 août 1736, descendant du grand Condé, le vainqueur de Rocroi en 1643. Orphelin dès l'âge de cinq ans, il épousa en 1753 (à 17 ans !) M<sup>lle</sup> de Rohan-Soubise qui mourut le 5 mars 1760, laissant deux enfants <sup>1</sup>.

Le prince de Condé fut un des premiers à quitter le Royaume, trois jours seulement après la prise de la Bastille, c'est-à-dire le 17 juillet 1789. Il rejoignit en Belgique le Comte d'Artois, futur Charles X, que le roi Louis XVI, tremblant pour les jours de son jeune frère, avait enjoint de fuir Paris. Condé est à cette époque âgé de cinquante-trois ans. Il passe pour un officier courageux. Il s'est distingué dans la guerre de Sept ans.

De Bruxelles, le Comte d'Artois se rend en Suisse et s'installe au château de Gümligen <sup>2</sup>, où Condé le rejoint. Ils se quittent peu après. Condé se rend à Zurich et de là en Allemagne.

Deux ans plus tard, en 1791, Condé fait un second séjour en Suisse. Il a de nombreux entretiens avec des émigrés qui assiègent sa porte ; il donnait des audiences comme un chef d'Etat. De Lausanne, où il fut reçu avec bonté par le bailli d'Erlach et invité par « Madame la baillive » à une soirée, il se rend à Fribourg par Payerne. Sa venue y était attendue. « Le 16 janvier 1791, M<sup>me</sup> de Mandelot se rendait chez l'avoyer de Fribourg, François-Romain de Werro, pour le prier de venir dîner chez elle avec le prince de Condé qui devait arriver incessamment. L'avoyer déclina l'invitation, mais demanda au Conseil quelle serait la ligne de conduite à tenir vis-à-vis du prince. On décida que si le prince

---

<sup>1</sup> Voir plus loin.

<sup>2</sup> Tout comme le général Guisan en 1939.



Louis Joseph  
PRINCE DE CONDÉ



de Bourbon  
PRINCE DU SANG  
de Condé en France, et en Italie  
Général de l'Armée Française

DE TOTT PINXT. F. BARTOLOZZI R. A. SCULPT.

(La photographie de cette gravure nous a été obligeamment communiquée par le Cabinet des Estampes de la Bibliothèque Nationale à Paris.)

de Condé s'annonçait comme tel, le Conseiller de Reynold <sup>1</sup>, deux bannerets <sup>2</sup> et le Grand-Sautier <sup>3</sup> iraient lui souhaiter la bienvenue <sup>4</sup>... »

Le prince raconte lui-même comme suit son passage à Fribourg, dans son journal <sup>5</sup>.

«... Le lundi 17 janvier <sup>6</sup>, nous partîmes de Payerne à » 7 heures  $\frac{1}{2}$  et nous arrivâmes à midi à une lieue <sup>7</sup> de Fribourg où nous trouvâmes une vingtaine de gentilshommes <sup>8</sup> » qui venaient à cheval au devant de nous. Après leur avoir » fait politesse, je les priai de prendre les devants pour » n'avoir pas l'air de faire une entrée dans Fribourg ; j'y » arrivai un peu avant une heure, je descendis à une au- » berge où je trouvai environ 60 gentilshommes qui m'at- » tendaient <sup>9</sup> ; la rue était remplie de peuple qui avait l'air

---

<sup>1</sup> François-Philippe de Reynold (1730-1810), capitaine de grenadiers au service de France (1747), chevalier de St-Louis, du Conseil des Soixante (1762), bailli d'Illens (1772-1773), conseiller 1784, colonel des milices fribourgeoises.

<sup>2</sup> Les quatre bannerets étaient alors : Pierre-Nicolas-Martin de Gady ; François-Antoine de Progin ; François-Frédéric de Montenach et François-Prosper de Castella de Villardin.

<sup>3</sup> François-Pierre-Prosper de Castella de Delley.

<sup>4</sup> Tobie de Ræmy, *L'Emigration française dans le canton de Fribourg* (1789-1798). ASHF, tome XIV, Fribourg, Fragnière Frères, 1935, p. 177 et 178. Je suis redevable à l'auteur des renseignements donnés plus loin sur les émigrés.

<sup>5</sup> *Journal d'émigration du prince de Condé*, publié par le Comte de Ribes, Paris 1924, p. 177. (Ouvrage très rare, tiré à 400 ex. hors commerce, dont j'ai eu connaissance par un article du *Journal de Genève* du 28 XII 46 de M. Frédéric Barbey, historien, ancien ministre de Suisse à Bruxelles, lequel a eu l'extrême amabilité de copier à mon intention les lignes qu'on va lire d'après l'exemplaire déposé à la Bibliothèque Nationale de Paris.

<sup>6</sup> Non le 18 comme l'indique M. Tobie de Ræmy, *op. cit.*, p. 177.

<sup>7</sup> Le prince venant de Payerne a certainement emprunté la route passant par Montagny, Grolley et Belfaux ; une lieue correspondant à 4 km., l'endroit de la rencontre doit être ce dernier village ou à proximité.

<sup>8</sup> Emigrés français.

<sup>9</sup> A la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, les auberges de Fribourg les meilleures étaient : celle des Marchands ou Merciers, près de Saint-Nicolas, sur l'emplacement actuel de la Banque d'Etat ; celle des Chasseurs, devenue vers 1835, l'hôtel Zähringen, à l'entrée du Pont de ce nom ; celle des Charpentiers, sur les Places, à l'endroit où se trouve maintenant l'Hôtel suisse. C'est vraisemblablement dans l'une de ces trois que les émigrés attendaient le prince.

» de nous voir avec satisfaction ; un conseiller de gouverne-  
» ment, M. Muller<sup>1</sup> vint me presser d'accepter un logement,  
» qu'il m'avait fait préparer chez lui<sup>2</sup> ; il n'y eut pas moyen  
» de le refuser ; mes enfants<sup>3</sup> logèrent chez des Français ;  
» à 2 h. j'allai me faire écrire chez les deux avoyers<sup>4</sup> et de  
» là dîner avec 20 personnes chez M<sup>me</sup> de Mandelot (†1817,  
» née Jeanne-Philiberte de Clermont-Montoison, sœur de  
» la marquise de la Guiche)<sup>5</sup> qui m'en avait prié. Pendant  
» le dîner, les avoyers m'envoyèrent demander à quelle  
» heure je voulais recevoir leur députation du gouverne-  
» ment ; je donnai celle de 4 h. et je me rendis chez moi où

---

<sup>1</sup> Béat-Nicolas-Augustin de Muller, membre du Petit-Conseil (1717-1794) bailli de Corbières (1751-1756), de Bellegarde (1758-1762), commissaire général (1758-1765), conseiller (1769), trésorier d'Etat (1770-1775), plusieurs fois député à la Diète. Acquit en 1755 les bains de Bonn et les reconstruisit (DHBS, T. V, p. 37).

<sup>2</sup> Place du Petit Saint-Jean, n° 13. Le conseiller de Muller s'était fait construire cette maison peu avant 1783. (Cf. Pierre de Zürich, *La Maison bourgeoise en Suisse*, XX<sup>e</sup> volume ; *Le canton de Fribourg sous l'ancien régime*, Orell Füssli, Zurich, 1928, p. LXXII, pl. 60.) Datant de peu, elle devait offrir le dernier confort de l'époque et l'on comprend que son propriétaire ait insisté pour faire accepter au prince de Condé d'y descendre plutôt qu'à l'auberge.

<sup>3</sup> a) Louis-Henri-Joseph de Bourbon (1756-1830), prince de Condé, chevalier de Saint-Louis, maréchal de camp de Louis XVI, père du duc d'Enghien. Il est probable que ce dernier accompagnait son père et son grand-père à Fribourg, car il avait émigré avec eux en 1789. Né en 1772, il était alors dans sa 19<sup>e</sup> année. Le duc d'Enghien et son père devaient terminer tragiquement leur vie : le premier, assassiné en 1804, par ordre de Napoléon, le second trouvé pendu dans son château de Saint-Leu ; cette fin restée mystérieuse entraîna dans la tombe le caduc et dernier débris de la race glorieuse des Condé.

b) Louise-Adélaïde de Bourbon (1757-1824), abbesse de Remiremont (voir plus loin).

<sup>4</sup> François-Romain de Werro (1716-1794), « avoyer régnant » et Ignace de Gady (1717-1793), « ancien avoyer ».

<sup>5</sup> Les listes de recensement des émigrés indiquent Marie-Louise (et non Jeanne), Philiberte, fille de Louis, Claude de Clermont-Montoison, épouse du Comte Henri, Camille, Sophie, Bataille de Mandelot, premier capitaine du 12<sup>e</sup> régiment de dragons. Tous deux étaient réfugiés à Fribourg avec leurs deux fils et un parent Alphonse de Mandelot. La famille avait à son service un abbé précepteur, trois laquais, quatre servantes et six chevaux. Elle logeait « en la maison du chevalier d'Affry ». Le comte Louis d'Affry (1743-1818, futur Landamann de la Suisse, avait acheté en 1777 la maison sise rue de la Préfecture, n° 190 (actuellement propriété de M. Pierre Aebly).

» la noblesse française se réunit ; je reçus la députation  
» composée de 6 conseillers en rabat, et je répondis à la  
» harangue de mon mieux, relativement à la circonstance,  
» dont je crus devoir dire un mot, ce qui parut plaire aux  
» conseillers ; un moment après, les avoyers vinrent eux-  
» mêmes en cérémonie et je les reconduisis, ainsi que la  
» députation, jusqu'à la pièce d'après<sup>1</sup>. A 5 h., toutes les  
» dames françaises vinrent chez moi au nombre de 30 ou  
» 40 ; à 6 h. je me renfermai dans mon cabinet, où je donnai  
» des audiences jusqu'à 7 h.  $\frac{1}{4}$ , que je sortis seul pour me  
» rendre chez l'avoyer Veyret<sup>2</sup>, homme de sens avec qui  
» j'eus une conversation d'une heure, ce dont je fus satis-  
» fait ; à 9 h. je me rendis chez le premier président du par-  
» lement de Bourgogne (M. Le Goux de Saint-Seine)<sup>3</sup> qui  
» m'avait prié à souper, où je trouvai 100 personnes dont  
» plusieurs habitants du pays ; toutes me comblèrent d'at-  
» tentions et de politesses ; je me retirai à minuit.

» Le mardi 18, je voulais partir à 7 h., tous les Français  
» étaient chez moi à 6 h. ; je ne pus partir qu'à 8 h.  $\frac{1}{2}$  et  
» j'arrivai à Berne à midi et demi, au milieu d'une grande  
» foire de bœufs... »

<sup>1</sup> Selon la décision prise par le Conseil et relatée plus haut, le conseiller François-Philippe de Reynold — bien que son nom ne soit cité par le prince de Condé — fut à la tête de la délégation chargée de présenter les hommages du gouvernement à l'illustre visiteur et il s'acquitta de sa mission en prononçant la harangue de bienvenue, car le manual du Conseil dit formellement que aussitôt que le prince se fut fait annoncer chez l'avoyer, de Reynold s'y rendit avec les deux bannerets désignés ; il exprima au prince toute la joie qu'éprouvaient Messieurs de le recevoir dans leur capitale et lui offrit le vin d'honneur (12 bouteilles de Lavaux et 12 de vin étranger, pour lesquelles la dépense s'éleva à 117 livres 12 sols). Le prince dit toute sa reconnaissance pour l'accueil qui lui était fait et surtout pour l'hospitalité que Messieurs accordaient si largement aux malheureux Français. (AEF, Man. p. 19, 31. Cité par T. de Remy, *op. cit.*, p. 178).

<sup>2</sup> (Sic) pour de Werro.

<sup>3</sup> Chevalier Benigne Le Goux, marquis de Saint-Seine, seigneur de Jancigny et autres lieux. La famille de Saint-Seine logeait chez les Diesbach de Torny. (Nos recherches ne nous ont pas permis de situer la maison des Diesbach de Torny à l'époque. Selon P. de Zurich (*op. cit.*) la maison de la Place de Notre-Dame 164 appartenait en 1791 à la famille de Praroman et ce n'est que postérieurement qu'elle passa par alliance dans la famille Diesbach de Torny. D'autre part, le colonel Georges-Joseph de Diesbach de Torny avait vendu en 1783 la maison qu'il possédait au 115 actuel de la rue du Pont-Suspendu.)

Le prince de Condé avait une suite nombreuse qui ne semble pas l'avoir accompagné à Fribourg et a dû se rendre de Payerne directement à Berne, car, dit M. Tobie de Ræmy<sup>1</sup>, « le baillif de Morat envoyait le 19 janvier au Conseil Secret une liste intitulée: Français de distinction qui ont passé par Morat les 17, 18 et 19 janvier 1791 ». On y relève les noms de 19 personnes de haut rang avec 30 domestiques.

La fille du prince de Condé garda un bon souvenir de l'hospitalité et de la sympathie manifestées à son père par les Fribourgeois et les émigrés, puisqu'elle sollicita et obtint deux ans plus tard, le 9 avril.1793, l'autorisation du Conseil des CC de demeurer à Fribourg<sup>2</sup>.

Le prince de Condé lui-même dut à la suite de son passage à Fribourg rester en relation avec l'un ou l'autre notable de la « société ». En effet, le registre des baptêmes de Saint-Nicolas de 1794 (p. 109) porte que le 20 mars 1794 le prince de Condé, remplacé par Mgr de Vareilles, évêque de Gap, fut le parrain de Fortunée, Louise, Joséphine, Françoise, fille de Pierre, Nicolas, Martin de Gady<sup>3</sup>, née le 19 mars, et de Marie, Anne, Françoise, Julienne de Gapany. Le baptême eut lieu à la maison, et l'enfant ne fut

---

<sup>1</sup> *Op. cit.*, p. 178.

<sup>2</sup> L'abbesse de Remiremont écrit dans ses mémoires: « Au printemps de cette même année (1793), je fus à Fribourg en Suisse ». Elle n'y resta que deux ans, quittant notre ville en 1795 pour se rendre à Turin, puis à Vienne, d'où elle revint en Suisse en 1797, à Martigny, pour entrer au Monastère de la Sainte Volonté de Dieu, établi l'année précédente par Dom Augustin de Lestrangle, pour des religieuses qui devaient suivre les constitutions de la Trappe, transplantée à la Valsainte. (A la suite de négociations menées par le dit abbé avec le Sénat de Fribourg, les trappistes émigrés de France avaient reçu en 1791 l'autorisation d'occuper le monastère de la Valsainte, abandonné par les Chartreux en 1778 et devenu propriété de l'Etat de Fribourg.) Les fureurs de la Révolution française qui devaient peu après déferler en Suisse chassèrent les religieuses émigrées de leur asile de Martigny et la fille du prince de Condé s'enfuit en Russie Blanche et de là à Varsovie, où elle entra chez les Bénédictines de l'Adoration perpétuelle en 1802, sous le nom de Sœur Marie-Louise de la Miséricorde. Puis elle passa en Angleterre et put enfin rentrer en France en 1815.

<sup>3</sup> (1738-1804), du Conseil des Soixante et maître de l'Hôpital en 1791. Il avait été précédemment du Conseil des CC (1759), bailli de Font et Vuissens (1773-1778), de Planfayon (1779-1784), de Romont (1786-1788) et banneret (1788).

porté à Saint-Nicolas pour suppléer aux cérémonies que le 23 mars. La marraine était la princesse de Conti <sup>1</sup>.

Ce Pierre de Gady, alors banneret, était membre de la Commission créée par les CC pour organiser et contrôler l'émigration <sup>2</sup>. Peut-être était-il l'un des deux bannerets faisant partie de la délégation chargée d'aller souhaiter la bienvenue au prince de Condé. Sans doute, assista-t-il à la grande réception chez le marquis de Saint-Seine, où on l'aura désigné au prince comme particulièrement charitable et dévoué envers les émigrés. C'est ainsi que « par un effet d'inclination, d'affection et de bonté », il donnera en hypothèque le 3 janvier 1800 sa montagne de la Giteta pour subvenir aux besoins de Antoine Regnaut, de Châlons-sur-Saône <sup>3</sup>.

De Berne, le prince se dirigea une nouvelle fois sur l'Allemagne. « Jusqu'à l'avènement de Bonaparte, il mena » durement la guerre contre les sans-culottes... Il passa le » temps de l'Empire en Angleterre. C'est là qu'il apprit » l'exécution de son petit-fils, le duc d'Enghien... Rentré » en France après Waterloo, Condé fut comblé d'honneurs » par Louis XVIII. Il vécut dès lors dans la retraite, à » Chantilly. Il habitait une modeste maison, échappée à » la dévastation révolutionnaire. Il y mourut en 1818, à » quatre-vingt-deux ans. » <sup>4</sup>

JEAN D'AMMAN

---

<sup>1</sup> Fortunée-Marie d'Este, fille de François-Marie d'Este, duc de Modène et de Charlotte-Aglaé d'Orléans, née le 24 novembre 1731, mariée le 7 février 1759 à Louis-François-Joseph de Bourbon-Conti. Elle était arrivée à Fribourg peu après le 9 juin 1791, sous le nom de comtesse de Triel et logea d'abord chez M. de Montenach, quartier des Places, puis à la Visitation, qu'elle combla de ses bienfaits.

En 1796, elle accueillit sa nièce Eugénie-Adélaïde-Louise d'Orléans, fille de Louis-Philippe-Egalité et sœur de Louis-Philippe, qui devint roi des Français en 1830. Mais les préventions contre le nom d'Orléans étaient telles que M<sup>me</sup> Adélaïde fut obligée d'entrer de nuit à Fribourg et que sa tante n'osant la recevoir chez elle la confia aux Dames Ursulines, où les deux émigrées prirent pension pendant deux ans, pour de là se retirer en Bavière.

<sup>2</sup> T. de Remy, *op. cit.*, p. 26.

<sup>3</sup> Id. *ibid.*, p. 253.

<sup>4</sup> F. Barbey, *Le prince de Condé en Suisse*, « Journal de Genève » du 28 XII 46.

## COIN DU PATOIS

### LE PATOIS GRUÉRIEN D'APRÈS LE *GLOSSAIRE* MANUSCRIT DE LOUIS BORNET

#### IV

Poursuivant notre dépouillement du *Glossaire*, incomplet mais fondamental du félibre gruérien, nous en transcrivons cette année les lettres *D* et *E*, afin de hâter cette publication qui intéresse vivement linguistes et patoisants.

#### D

**Dagne** (*dau mochi*), f., la flèche qui surmonte la tour d'une église. — *it. la dagne dé tzenèvo*, la tige de chanvre [mâle].

**Dam**<sup>1</sup>, *ll'est bein mon dam, ll'est bein son dam*, c'est bien ma faute, c'est bien sa faute (et je ne l'en plains pas).

<sup>1</sup> Ce mot, qui dérive du latin DAMNUM (842, *Serments de Strasbourg*: *damno*) dommage, préjudice, tort, détriment, perte, existe en français où il est savant et désuet. Il est devenu *dan* sous l'influence des mots populaires, puis s'est écrit *dam* par restauration orthographique (Hatzfeld-Darmesteter, *Dictionnaire général de la langue française*). Peu usité même au moyen âge, il a été supplanté par le dérivé *dommage*, altération mal expliquée de *damage* (XII<sup>e</sup> siècle, *Chanson de Roland*, d'où l'anglais *damage* et l'ancien provençal *damnatge*) et ne s'emploie plus, depuis le XVI<sup>e</sup> siècle, que dans des locutions: Pourquoi m'êtes-vous, à mon *dam*, si fidèle ? (Régnier, *Elégies*). Il y vint, à son *dam* (La Fontaine, *Le Renard anglais*, XII, 23). Le sens théologique (la peine du *dam* = châtement des réprouvés qui consiste dans la privation éternelle de la vue de Dieu) vient du latin ecclésiastique et paraît être le substantif verbal de *damner* (< DAMNARE, infliger une peine, condamner, blâmer, déclarer coupable). A la racine DAMNUM se rattachent: dommageable, dédommager, dédommagement, endommager, endommagement



**Dapou**, adv., presque — *dapou que*, peu s'en est fallu.  
**Daulon dè**, prép., le long de — *todaylon*, tout le long — *it*. toujours.

**Dautimps dè**, *dè la, deis*, durant, pendant — *dautimps que*, [pendant que].

**Davô**, m., la partie inférieure ; *le davô*, le bas, par opposition au *damont*, [le haut] — *du davô*, [d'en bas], *per davô*, [par le bas], *per-lé-davô*, [par là-bas].

**Dé**<sup>1</sup>, m., les branches vertes de sapin ; *it*. les bouts de ces branches qu'on jette au *rabllon*<sup>2</sup> [ordures, détritus, immondices, déchets, rebuts, bourrier, mot dialectal vicilli].

**Débada**<sup>3</sup>, inutilement.

**Déboilli**, précédé de *la*, expression familière : *Sé pas que-*

---

indemne (< latin juridique INDEMNIS), sans dommage, indemniser, rendre sans dommage, littéralement, indemnité, compensation d'un dommage.

Quant à l'expression *c'est mon dam*, *c'est bien mon dam*, *c'est ton dam*, *c'est son dam*, elle perdure dans le parler romand et s'applique à une personne qui semble avoir mérité le désagrément, le mécompte, la mésaventure qui lui arrive. Elle est citée, avec exemples à l'appui, par Louis Grangier, *Glossaire fribourgeois*, Imprimerie Clerc, Fribourg, 1864, Jean Humbert, *Nouveau Glossaire genevois* (2 tomes), Jullien frères, Genève, 1852 et William Pierrehumbert, *Dictionnaire historique du parler neuchâtelois et suisse romand*, Editions Victor Attinger, Neuchâtel, 1926.

<sup>1</sup> Cf. *daille*, f., nom romand du pin sylvestre (pin pectiné et pin sauvage), d'où *Daillettes* quartier au sud de Fribourg et lieu-dit au hameau de La Fin, commune de Villarlod. Le même terme désigne la faux en genevois.

<sup>2</sup> Dans son *Glossaire du patois de la Suisse romande*, Georges Bridel, Lausanne, 1866, le doyen Bridel traduit ainsi ce vocable dont il limite l'aire au vaudois : Boue imprégnée de fumier servant d'engrais. Le mot a passé en langue populaire sous la forme *râblon*, *rablon*, peu usuelle, et par patoisisme, *rabion*, *rabllion* (raclon, boue des rues, engrais formé de raclon, de gadoue, balayures, ordures, fanes, Pierrehumbert), ainsi que *râblage* (ratissage des mauvaises herbes, saison où l'on bine ou reterce la vigne) et son synonyme *râblée*; *râbler* (ratisser ou racler les mauvaises herbes ou la boue avec le *râblet*, tercer ou retercer la vigne pour détruire la mauvaise herbe — cf. le patois *rablouna* ou *rabllena*, enlever avec le *rabllet* ou *rakllet* les boues et fumiers); *râblet*, *rablet* ou *rabliet* (fourgon de boulanger, outil, râble pour attiser le feu et enlever les cendres, ratissoire, houe à fer large pour biner la vigne ou ratisser les chemins, racloir à long manche pour rassembler en tas les boues des rues et le fumier des écuries); *râbleur*, *-euse* (ouvrier qui *râble*, f. machine de motoculture pour ratisser les vignes); *rablonner*, (synonyme de *râbler*, signifie en outre étendre du rablon sur un pré, sur un terrain.

<sup>3</sup> Bridel attribue ce mot au Jura et donne le verbe *débada*, être toujours dans une maison, ne pas démarrer d'un lieu, que le gruérien ignore.

*mint la déboilli*, je ne sais comment l'entreprendre, comment m'y prendre, comment m'en tirer.

**Dècè**, en deça — *delè*, en delà: *ellà decè et delé*, [aller de-ci de-là, par-ci par-là, de côté et d'autre].

**Dècouè**, auprès, à côté: *dècouè le mochi*, à côté de l'église. [Emploi prépositionnel et adverbial.]

**Dècouseri**, déchirer — *la dècouseria*, [la déchirure, la déchiqueture].

**Dècret**<sup>1</sup>, m., l'atrophie.

**Dècutti**, démêler les cheveux avec le peigne ou le démêloir à grosses dents (*le dèculiau*) ; si on emploie *la pignetta*, le peigne serré, on dit *pigni*, *sè pigni*.

**Deden**, m., l'intérieur, le dedans — *deden*, adv., dedans — *in deden*, [intérieurement, en dedans, au dedans, à l'intérieur] — *du deden*, [de l'intérieur] — *den*, prép., dans.

**Dedzau**, jeudi.

**Dèfrou**<sup>2</sup>, m., l'extérieur, le dehors — *in dèfrou*, [au dehors, à l'extérieur, en dehors] — *du dèfrou*, [du ou de dehors, de l'extérieur].

**Dègadji (sè)**, se dépêcher — *dègadji*, *dègadja*, dégourdi, — e, actif, lesté.

**Dèguigni (sè)**, avoir du dégoût de quelque chose en vue de la malpropreté — *sè dèguignâ dè quòquon* ou *d'òquiè*, [se dégoûter de quelqu'un ou de quelque chose, éprouver de la répugnance] — *dèguignau*, — *gnausa*, qui inspire du dégoût, dégoûtant, -te.

**Deigt**, m., le doigt — Cf. le latin DIGITUS, qui justifie l'orthographe bornétienne fondée sur l'étymologie.

---

<sup>1</sup> Cf. Bridel: *décret*, s. m. Atrophie qui fait décroître un membre, un bras, une cuisse; faillite par voie de justice. *On ló a fé décret*, un tel a failli, a fait banqueroute. Il cite également le verbe *décrettré* (en gruérin *dècrèthre*), décroître, diminuer, décliner. *Décroit*, au sens de dépérissement, consommation d'un membre ou du corps entier, aridure (Ancien terme de médecine, synonyme d'atrophie), est un provincialisme romand, qui se dit plaisamment et figurément de toute chose qui dépérit et diminue, par exemple d'un capital (cf. Pierrehumbert). En ancien français, Godefroy produit quelques exemples de *descrois* dans l'acception générale de décadence, diminution. En français moderne, *décroit* ne s'applique plus qu'à la lune (décroissance dans le dernier quartier) et au cheptel.

<sup>2</sup> Cf. Bridel: *défrou*, *défro*, *défeur*, *défoua*, adv. Dehors. *L'è adi dèfrou*, il est toujours hors de chez lui. Latin FORIS.

**Dèlô**, de champ — *sè cutzi dèlô*, se coucher sur le côté — *betâ dèlô*, placer de champ. *It. dèlodzon*, sur le côté: *sè cutzi dèlodzon*.

**Delon**, m. lundi.

**Demâ**, m., mardi.

**Dèman**, demain — *dèman matin* — *dèman né*, [demain soir].

**Demiero**, m., mercredi.

**Dèmorâ**, *sè dèmorâ*, amuser, s'amuser ou jouer comme les enfants, batifoler.

**Dèmorî**, m. le jouet d'enfant, l'amulette.

**Dent**<sup>1</sup>, f., (à un tranchant), la brèche; *it. la pointe d'un vani*.

**Déper**<sup>2</sup> (l'*r* se prononce) suivi des pronoms *mè* [moi], *tè* [toi], *li* [lui], *lli* [elle], *nos* [nous], *vos* [vous] et *lau* (eux ou elles) signifie seul, tout seul, sans secours, ou sans compagnie. *Ll'é fait ien déper mè*, [je l'ai fait] sans aide — *Sus-au eis-Ermitès déper mè*, *tot déper mè*, [je suis allé aux Ermites] sans compagnie; on dit aussi: *tot solet*, *tota soletta*, [tout seul, toute seule]; — *it. mè solet*, [littéralement moi seul].

**Dèpuca**<sup>3</sup>, épousseter.

**Dèpuèrà**, estropier, [mutiler], *sè dèpuèrà*, [s'estropier, se blesser, au sens réfléchi ou avec réciprocité, et au fig. gâter son propre ouvrage]. Cf. l'allemand *in Krüppelstand setzen*, mettre à mal, rendre impotent, invalide, estropié.

**Dèpustâ**, gronder fort — *sè dèpustâ*, se chicaner. Cf. *disputâ (sè)*.

**Dèrbon**<sup>4</sup>, m., la taupe — *la derbouneire*, la taupinière —

<sup>1</sup> Cf. Bridel: *Dein*, s. f. Dent; pointe de montagne. *Dein de Jaman*, *Dein de Vaulion*, dent de Jaman, dent de Vaulion. *E mo ai dein*, j'ai mal aux dents.

<sup>2</sup> *Ibid.*: *Dé per* loc. prépos. Par. *Dé per mè*, par moi seul. C'est le *de par* de l'expression *de par le roi*.

<sup>3</sup> *Ibid.*: *Dépuffa*, épousseter, enlever, secouer la poussière. De *puffa*, poussière, poudre de pharmacie. En gruérin *la pulha*. Le pasteur de Château d'œx renvoie à *épuffa*, *épouffa*, qui signifie pouffer de rire (cf. *épuffahie*, violent éclat de rire) et épousseter.

<sup>4</sup> *Ibid.*: *Derbognau*, *èderbognau*, s. m. Râteau pour étendre la terre des taupinières. — *Derbon*, s. m. taupe. *Nai k'on derbon*, noir comme une taupe. *Derbougna*, *èderbouna*, *èderbogni*, v. Etendre la terre soulevée par les taupes. *Derbounnai*, s. m. Celui qui prend les taupes, taupier (Vaud). — *Derbounnaira*, s. f. taupinière. De *derbon*, taupe. — *Derbon*, *darbon* ou *zarbon* (forme citée

le *derbouni* ou *dairbouni* [le taupier, celui qui prend les taupes] — *èderbounâ*, défaire les taupinières, prendre les *tôpès* et les *dèrbons*.

**Dèreyîf**, déranger, démonter, détraquer — *sè dèreyî le ventre*, le *rèldozo* [en parlant du ventre, d'une horloge].

**Dèsandagnî**, défaire l'andain, étendre, épandre l'herbe fauchée pour la faire sécher.

**Dèsertâ**, v. n. se dit d'une vache, d'une jument, etc., qui par suite d'un accident, etc., met bas avant terme, avorte.

**Dèsertâ**, *lâie*, avec la négation, se dit plaisamment de quelqu'un qui meurt à un haut âge, et qu'on ne regrette pas.

**Dessando**, m., samedi.

**Dèssodâ**<sup>1</sup>, irriter violemment, mettre en une grande colère. *Dèssodâ on nid de vuipès, dès tâlinnès*, [exciter, énerver, courroucer un nid de guêpes, de frelons]. — *Sè dèssodâ*, s'emporter — *poulâment dèssodâ*, [très irrité, tout rouge de colère, furibond, en furie; littéralement: vilainement fâché, agacé]. — *Cen m'a dèssodâ le mo de dents, le ventre, les hémorroïdès*, [Cela m'a provoqué le mal de dents, cela m'a irrité le ventre, les hémorroïdes].

**Dèssodâie**, f., l'empirement, la sortie brusque et violente.

**Dessuyî**<sup>2</sup>, contrefaire.

**Dèthorbâ**<sup>3</sup> (du latin *disturbare* ?), déranger, faire interrompre un ouvrage — *Sè dèthorbâ*, [se déranger, s'incommoder].

---

par Humbert) est usuel en Provence (cf. Mistral: *darboun*), en Savoie, en Dauphiné, en Suisse romande, dans le Doubs et le Jura (Littre dans le *Supplément* de son *Dictionnaire* l'atteste pour ces deux régions). Il y désigne tantôt la taupe, tantôt le campagnol, le mulot et le rat des champs. En revanche, *derbonnier* ou *darbonnier*, taupier, et *derbonnière* ou *darbonnière*, taupinière, sont quasi hors d'usage dans le parler romand et ne subsistent qu'en patois.

<sup>1</sup> *Ibid.*: *Dessoda*, v. Dessouder; éveiller, troubler la tranquillité de quelqu'un, des troupeaux, des abeilles; mettre en action; ramener au devoir (Valais). — *Dessodo*, s. m. Trouble, tracasserie, dérangement.

<sup>2</sup> *Ibid.*: *Dessuhi*, *dessohi*, *dessouhi*, v. Contrefaire satiriquement le langage de quelqu'un (Vaud).

<sup>3</sup> *Ibid.*: *Destorbha*, v. Détourner quelqu'un de son travail, de ses affaires, le troubler. — *Destorbe*, s. f. pl. Faux frais; empêchement, perte de temps (Fribourg). Latin *DISTURBARE*, vieux français *destourbier*.

**Dètzemenâ**<sup>1</sup>, figurément, faire abandonner la bonne voie, ou en détourner: dans ce sens on dit aussi *dèreiyl* [voir ce mot ci-dessus].

**Dètze**<sup>2</sup>, f., l'endroit où le fruit commence à se gâter — *Indèzi* — *dèzia*, entiché, [gâté, véreux, en parlant de fruits].

**Dètzo**<sup>3</sup>, nu-pieds; déchaux (archaïque), déchaussé. — *Ellâ dèzo*, aller pieds nus.

**Dèvala**<sup>4</sup>, f., la dette — *Indèvala*, [endetter, obérer] — *S'indèvalâ*, [s'endetter].

**Dèvant**<sup>5</sup>, avant; *it.* devant: — *prendre le devant* ou *lès devants* — *Dèvant-hier*, [avant-hier] — *Dèvant antan*, il y a deux ans.

**Dèveléné**, m., le soir, *intre la viprà et la veillât*, [entre la vèprée et la veillée] — *On devèlené*, [un soir].

**Dèveron**, *sè betâ dèveron ôquiè*, commencer quelque chose, [s'y mettre] — *Sont dza dèveron*, ils ont déjà commencé. — *Allinvei dèveron*, allons donc commencer, [mettons-nous en train].

**Dèvesâ**<sup>6</sup>, jaser, deviser — *dèvesâ avuei quôqu'on*, causer, s'entretenir avec quelqu'un.

**Dèvesa**, f., *lès dèvesès*, les jaseries indiscrètes — *le dève-jau*, *la dèvejausa*, le babillard, [la babillarde].

**Dèvîndro**, m., vendredi.

**Dèvorâ**<sup>7</sup>, se dit a) des habits, les gâter, friper, déchirer — b) du visage, des mains, etc.: (*i*) *s'est dèvorâ le vesadzo*,

---

<sup>1</sup> Cf. Bridel: *Dètzemena*, v. Egarer, tromper, séduire, faire sortir du bon chemin (Alpes).

<sup>2</sup> *Ibid.*: *Delze*, s. f. Défaut intérieur ou extérieur d'un animal, tare, vice, tache morale.

<sup>3</sup> *Ibid.*: *Dètzo*, *dèlschau*, adj. des deux genres. Déchaussé, qui va nu-pieds.

<sup>4</sup> *Ibid.*: *Dèvalle*, s. f. pl. Les dettes, le passif. — *Dèvala*, v. dévaler, précipiter.

<sup>5</sup> *Ibid.*: *Déan*, *dévan*, prép. devant, avant. *Déan ischi lhi*, devant chez lui. — *Déantan*, adv. De l'année pénultième, avant l'année courante (Alpes). — *Dantan*, adv. L'année dernière. L. *ante annum* (Pays-d'Enhaut).

<sup>6</sup> *Ibid.*: *Dèvesa*, v. Causer, faire la conversation, parler à quelqu'un. Celtique *devis*, causer.

<sup>7</sup> *Ibid.*: *Dèvoura*, v. Déchirer, user un vêtement; dévorer.

il se l'est déchiré — *Il'a lès mans totès devorâtes*, [il a les mains toutes lacérées, meurtries].

**Dèvoseyi**<sup>1</sup>, parler trop familièrement à quelqu'un en le tutoyant.

**Dèvoucion**, f., la piété, la dévotion. — *Fère sa devoucion* ou *sès devoucions*, se confesser et communier. — *Ellâ in devoucion*, aller en pèlerinage. — *Devouciaux -ciausa*, pieux, dévot.

**Dièrçon** (*guierçon*), le domestique, le garçon.

**Diètzo**<sup>2</sup>, m., sorte de grand cuvier ou baquet à bas bords pour y mettre le lait; *it. le dietzel*.

**Dince** (que Bornet orthographie aussi *deinsche*), comme cela, ainsi, de cette façon. — *Dince et dince, dince codince*, la la, médiocrement. — *Pi dince*, guère bien, pas trop bien.

**Diorra**<sup>3</sup>, bientôt, tout à l'heure, dans peu.

**Djice**<sup>4</sup> (que Bornet orthographie aussi *dgilhe* et *djilhe*), f., le pâturage printanier, ou du bas de la plaine qui donne trois herbes (*dau furî*, [du printemps], *dau meiten dau tzo-limps*, [du milieu de l'été] et *dè l'auton*, [et de l'automne]), ou bien, *iô on fâ très èçus* [où l'on fait trois coupes], tandis qu'on en fait que deux aux montagnes moyennes et une seule aux toutes hautes. — *it. la poutre, la solive*.

**Djince**, f., le produit des vaches et surtout *le fre*, le fromage.

**Djinef**, se dit quand le lait rend beaucoup de fromage à proportion de la quantité.

**Dolent**, *dolenta*<sup>5</sup>, petit, faible et souffreteux.

**Dona**<sup>6</sup>, f., la mère — *ma dona*, ma mère — *Nouïhra Dona*, Notre-Dame, la Sainte Vierge.

<sup>1</sup> Cf. Bridel.: *Dèvoseyi*, v. Parler avec mépris de quelqu'un, lui manquer de respect; tutoyer ceux auxquels on doit dire *vous* (Alpes).

<sup>2</sup> *Ibid.*: *Dietzo, gueitzo, quetzo*, s. m. Vase à tenir le lait (Alpes).

<sup>3</sup> *Ibid.*: *Di-ora, du-hora*, loc. adv. Dès à présent, dès cette heure, dorénavant, désormais. Latin HORA.

<sup>4</sup> *Ibid.*: *Agita, djilha*, s. f. Pâturage de printemps et d'automne, que les vaches broutent avant d'aller sur l'alpe ou en en revenant (Alpes).

<sup>5</sup> *Ibid.*: *Doleint, doleinta*, adj. Faible, misérable, digne de pitié. Latin DOLENS.

<sup>6</sup> *Ibid.*: *Donna, domna*, s. f. Mère de famille, la maîtresse de maison. Latin DOMINA. — *Noutra Donna*, Notre-Dame, la Sainte Vierge. L'enfant

**Dondzi**, m., le danger. — *Dondzeraû*, -*raûsa*, [dangereux, -reuse].

**Dotzi**<sup>1</sup>, mettre debout, dresser. — *Dotzi les guillès*, dresser les quilles. — *Sè dotzi*, [se dresser, se mettre sur son séant]. — *Le dotzchau*, la roulette, petit chariot pour prendre aux enfants à marcher.

**Doux**, *duvès*<sup>2</sup>, [deux]. — *Tolès duvès*, toutes les deux.

**Draùbllò**<sup>3</sup>, m., [double, doublure]: *prendre on draùbllò*, prendre un cheval de plus pour faire une montée.

**Dreit**<sup>4</sup>, [droit]. — *Ellà*, *prendre au dreit*, aller en droite ligne. — *Dreit dessus* — *dèso*, directement au-dessus — au-dessous — *dreit decouçè*, tout à côté, tout auprès. — *Bin à dreit*, bien comme il faut, comme il convient. — *Fère à dreit*, se bien conduire. — *Fère mô-l-à dreit*, se mal conduire, agir mal. — *Fère à on malado lits sès dreits*, [donner des soins assidus à un malade, lui administrer tous les remèdes prescrits].

**Dreit**, *dreite*, qui est debout; *il*. qui est droit, et non courbe.

**Drèthô** ou *drècô*, f., la hache à long manche, la cognée.

**Drobllo**, *droblla*, double. — *Drobllà*, mettre double. —

---

en parlant de sa mère l'appelle *donna*; c'est son titre d'honneur (Fribourg). — J. Humbert (cf. *Glossaire genevois*, *op. cit.*) nous apprend que *donne*, dans la commune de Meyrin et lieux avoisinants, signifie belle-mère et que les Vaudois l'emploient au sens de mère. En vieux français, il désignait la dame, la femme noble.

<sup>1</sup> Cf. Bridel: *Dotzi*, v. S'adosser, se tenir debout (Fribourg).

<sup>2</sup> *Ibid.*: *Dou*, *du*, *dui*, adj. numér. m. Deux. Le féminin est *due*, *duve*, avec l'e ouvert et bref.

<sup>3</sup> *Ibid.*: *Drobllo*, a, adj. Double. On appelle *drobllò* les chevaux qui doublent à la montée. — *Drobllo*, s. m. Le grand-duc, oiseau de nuit. *Droblla*, v. Doubler; ajouter un ou deux chevaux à l'attelage pour faire une montée.

<sup>4</sup> *Ibid.*: *Drai*, *draila*, adj. Droit, droite. Ce mot entre en composition dans plusieurs locutions: *A l'adrai*, le côté du soleil dans une vallée; littéralement à l'endroit. Le côté opposé est l'*arrei* (Pays-d'Enhaut). — *Tot drai*, directement, en droiture. — *Tot-lo-drai*, tout de suite, sur-le-champ, promptement. *Tot-adrai*, à point nommé, juste au moment. — *Oreindraï*, maintenant, actuellement. — *Drai*, *adrai*, *adret*, adv. Bien, comme il faut. *Drai dainse*, c'est ainsi. — *Boun'adrei*, la majeure partie, beaucoup. — *Drai*, s. m. Droit; portion, part, ce qui revient à chacun d'un héritage, d'une distribution. *Bailli-mè mon drai*, donnez-moi ma part. — *Draithi*, adj. Droitier, qui se sert de la main droite.

*On Napoléon drobllo*, [un napoléon double, ou selon la terminologie numismatique, un double napoléon équivalant à 40 fr., puis le napoléon ordinaire était une pièce de 20 fr. à l'effigie de l'empereur]<sup>1</sup>.

**Droblei**, *caudre à fil droblei*, [coudre à double fil, solidement].

**Drobleire**<sup>2</sup>, f., la doublure.

**Drolisse**<sup>3</sup>, f., la bagatelle, la vétille. — Cf. le synonyme *la petzôdice*.

**Drudze**, f., l'engrais ne comprenant que la bouse sans litière. — *Indrudzi lès tènements*, engraisser les terres.

**Drudzeiyi** (sè), se dit particulièrement du jeune bétail, des poulains, etc., qui courent, sautent et prennent leurs ébats, s'ébaudissent.

**Dutrès**, deux ou trois; *item, ouna tropa*, quelques.

**Dza**, déjà, avec cette importante observation que *déjà*, en français, ne se dit que du passé, tandis que *dza*, en roman, se dit aussi bien du futur que du passé.

**Dzanlia** ou *dzanlla*, f., le mensonge. — *Dzanliâ*, mentir. — *Dzanliau*, *dzanliausa*, [menteur, menteuse].

**Dzau**<sup>4</sup>, f., la forêt de montagne. — *Dzorella*, [diminutif, petite forêt, bocage, boqueteau].

**Dzaucâ**<sup>5</sup>, bayer aux corneilles, ou plutôt se tenir là niaisement, sans rien faire, faire le paresseux; *it.* sommeiller, dormir, roupiller (pop.),

**Dzoloeria**, *dzolofreïya*, f., l'œillet.

**Dzelovrei**, m., le jour d'œuvre, [jour ouvrable].

**Dzemottâ**<sup>6</sup>, gémir, soupirer. — *La dzemottâie*, le gémissement, le geignement, la plainte]; *it.* le *dzemot*.

<sup>1</sup> Cf. *double Henri*, monnaie française d'or, fabriquée sous le règne de Henri III et valant deux écus.

<sup>2</sup> Cf. Bridel: *Droblaira*, *droblira*, s. f. Doublure d'un vêtement; maison qui a deux logements (Pays-d'Enhaut).

<sup>3</sup> *Drolleri*, s. f. Bagatelles, petits présents, drôleries; espiègeries, sornettes.

<sup>4</sup> *Ibid.*: *Jeur*, *jor*, *zor*, s. f. Grandes forêts des Alpes et du Jura, appelées *nigræ juræ* dans les actes du moyen âge. — *Djeur*, *djor*, id. — *Jorretta*, *djeurella*, s. f. Petite forêt de sapins. Diminutif de *jor*, *djeur*.

<sup>5</sup> *Ibid.*: *Dzauka*, v. Faire le paresseux, rester sans mouvement; se dit d'un animal (Alpes).

<sup>6</sup> *Ibid.*: *Dzemotih*, *dzemota*, v. Se plaindre, gémir, sentir péniblement sa faute ou son état malheureux. Latin GEMITUS (Pays-d'Enhaut.)



**Dzenille**, f., la poule. — *Dzenilletta*, f., la gelinotte de bois, [poule des noisettes]. — *Dzenillire*, f., le poulailler.

**Dzèna**<sup>1</sup>, m., le genou.

**Dzenoillon**, ou *dzenolion*, la gèneuflexion. — *Fère le dzenoillon devant quôquon*, fléchir le genou devant quelqu'un, se soumettre. *Fère le dzenoillon* se dit aussi des céréales versées quand elles font le coude.

**Dzepon**, m., le gilet. — *Le dzepon a mandzèllès (des airmaillis)*, [le gilet à petites manches des bergers, dénommé aussi *bredzon*, veste à courtes manches bouffantes].

**Dzetâ** *lès vatzès, lès bilhès*, les mettre paître. — *Dzelâ*, v. neutre, avoir une éruption de boutons, pustules, taches. — *La dzetâie*, l'éruption (et non la poussée). — *Dzetâ* se dit de l'herbe, pousser.

**Dzi**, m., le gypse, le plâtre. — *Dzissâ*, plâtrer. — *Le dzisari*, l'ouvrier plâtrier.

**Dzindro**<sup>2</sup>, m., le gendre. *Ellâ dzindro*, [se dit du jeune homme qui s'engage comme domestique, au pair, chez son beau-père].

**Dzinnès**, f. pl., la grille (dans les églises).

**Dzoa**, m., le jour — *dzoa-r-et né*, [jour et nuit] — *au dzoa dè huei*, [au jour d'aujourd'hui, à l'heure actuelle].

**Dzochlla**<sup>3</sup>, f., l'ampoule. — *La dzochlla dè cassire*, bouffissure, cloque, tumescence provenant d'un coup, d'un traumatisme, d'une meurtrissure, d'une contusion, d'une ecchymose. — Cf. *byossa*, blesser, meurtrir.

**Dzoûia**, f., la joie. — *Dzoûau, dzoûausa*, [joyeux, joyeuse].

**Dzoûre**<sup>4</sup>, v. actif, jouir de. — *I dzoût le bin dè sa fèna*, il jouit du bien de sa femme, [il en a l'usufruit]. — On dit aussi *dzoyi dè*.

---

<sup>1</sup> Cf. Bridel: *Dzeneu, dzenau*, s. m. Genou. — *Dzenohillet, dzenottet*, s. m. Petit genou; nœud de la tige des céréales; pièce de bois appelée *courbe*.

<sup>2</sup> *Ibid.*: *Dzeindro*, s. m. Gendre. *Alla à dzeindro*, se dit du jeune homme qui entre au service de son beau-père, parce que celui-ci ne lui a accordé sa fille qu'à la condition qu'il viendrait travailler un ou deux ans dans sa maison, sans autre rétribution que sa nourriture (Val-de-Ruz).

<sup>3</sup> *Ibid.*: *Dzollha*, s. f. Ampoule causée par une brûlure.

<sup>4</sup> *Ibid.*: *Dzoure*, v. Jouir d'un bien; avoir, sa vie durant, la jouissance d'un immeuble.

**Dzoûre**, v. neutre = *sè lini quiè*, [rester tranquille, se tenir coi, quiet].

**Dzoutâ**, f., la joue. — Bridel mentionne les formes *djoula* et *joula* et le verbe *djoutâ*, *djoulhâ*, *joulâ*, confiner, être à côté de, aboutir, borner. *Son pra joute lo mein*, son pré est borné par le mien, [est contigu au mien] (cf. le latin JUXTA).

**Dzouveno**, *dzouvena*, jeune. — *On bi dzouveno*, [un beau jeune, un jeune homme de belle allure, de belle prestance]. On dit aussi *dzoueno*, *dzouena*, omettant le *v*.

**Dzôdze**<sup>1</sup>, f., la mesure dite le pied [équivalant à un peu plus de 30 cm.]. — *La dzôdze* signifie aussi le pouce, la 12<sup>e</sup> ou 10<sup>e</sup> partie du pied.

**Dzôdzi**, mesurer avec le pied (*avuei ou alo, dalo la dzôdze*).

**Dzovin**, m., un jeune bois; *it.* le jeune bétail.

**Dzublla** ou *dziblla*<sup>2</sup>, f., la glissoire. — *Sè dzubllâ*, glisser (sur la glace) par amusement.... — *Dzubllâ*, *dzibllâ*, v. n., glisser, faire une glissade, *ouna dzibllâie*. On dit aussi *lecâ*, *la lecâie*.

**Dzudzi**, juger. — *Le dzudzo*, le juge.

## E

**Ebaudi (s')**, en vieux français s'ébaudir, [se réjouir, se divertir]. — Voir *sè drudzeiyî*, [et *ébalohi* que Bridel mentionne comme synonyme de *s'ébaudi*].

**Ehôbi**, *êbobia*<sup>3</sup>, surpris, frappé d'étonnement.

**Ebornâ**, v. actif, crever un œil ou les yeux à quelqu'un.

**Ebourdilli**<sup>4</sup>, v. a., éventrer. — *It. s'èbourdilli*<sup>5</sup> (ou *sè crèvâ*

<sup>1</sup> *Ibid.* : *Dzodze*, s. m. Mesure valant un pouce et dont il fallait *douze* pour le pied (Fribourg). — *Dzodza*, v. Mesurer avec le pied, jager (Fribourg).

<sup>2</sup> *Ibid.* : *Jiblla*, *djiblla*, *dziblla*, v. Fouetter, battre de verges (Vaud). — *Jibllaie*, *djibllaie*, s. f. L'action de fouetter, de battre de verges (Vaud).

<sup>3</sup> *Ibid.* : *Ebaubi*, *-ia*, adj. Etonné, surpris, émerveillé. *Ebahi*, id. (Vaud). *Ebahi*, *êbahia*; *êbéhi*, *hia*, adj. Etonné, surpris, ébahi. — *Ebauhi*, id. (Vaud). — *Ebahi*, *êbéhi*, v. Etonner, surprendre. *S'èbahi*, s'étonner. *S'bahi*, *s'bahia*, locution contractée marquant le doute, l'étonnement, l'interrogation: *Ma s'bahia se vint*, croyez-vous qu'il vienne? vient-il?

<sup>4</sup> *Ibid.* : *Ebourdilli*, v. Ecraser, écacher, éventrer (Lavaux).

<sup>5</sup> *Ibid.* : *Ebourdilli*, v. S'épanouir la rate, s'égayer. Celtique *bourdal*, fo-lâtrer (Fribourg).

dè rire), crever de rire, rire avec excès. — Cf. *infra* épouffâ ou s'épouffâ et note 3 relative à dèpuça, p. 87.

**Eboutzilli** ou *èbutzilli*, enlever avec le râteau, le printemps, les menus bois (*lès butzillons*), les branches sèches, etc., qui se trouvent dans les prés et les vergers. On *èderbounè* en même temps: *èderbounâ*, prendre *lès tûpès et lès derbons*; — *it.* défaire les taupinières. Cf. *supra*, *ad verbum* *derbon*.

**Ebuâ**, v. a., éblouir. — Bridel cite *èbu*, terme propre aux alpes et signifiant grand coup de vent, ouragan.

**Ecalabrâ**, *ècalabrâie*, tout ouvert et comme à l'abandon.

**Ecaure**, a., battre en grange. — *L'ècoschu*, *l'ècoschauza*, le batteur, la batteuse en grange. — *It.* *Ecaure quôquon*, le battre rudement; *lei bailli oun'ècossa*, [lui donner une rossée, une volée, une bastonnade, une raclée].

**Ecauva dau foar**, f., l'écouvillon (du four), [sorte de balai fait d'un linge fixé au bout d'un long bâton, pour nettoyer les corps creux, notamment le four des boulangers. Le même mot désigne une brosse cylindrique à long manche pour nettoyer l'âme du canon après le tir].

**Echllafâ**, *fâye*, gercé, crevassé. — *S'èchllafâ per le freid*, se gercer; — *it.* écraser en marchant dessus, écacher.

**Echllampâ**, rompre en partie un bâton, etc. en le pliant — *s'èchllampâ*, [se rompre, se briser, ployer].

**Echllèttâ**, éclater, se dit du bois en se rompant, d'une bombe, etc.; d'un charretier qui fait claquer son fouet.. *It.* v. a. *èchllèttâ ouna motscha à quôquon*, lui flanquer un soufflet. — *Echllèttâ ôquié à quôquon*, c'est lui dire crûment, le lui flanquer au nez.

**Echllèttire**, f., la crevasse. — *Echllèttâ (s')*, crevasser.

**Echllora**, écrémer.

**Ecoffeï**, m., le cordonnier.

**Ecottâ**, ébrancher.

**Ecourdja**, f., le fouet. — *Ecourdzi*, [fouetter, fouailler].

**Ecovâ**, balayer — *lès ècovîrès*, les balayures.

**Ecrothâ le pan**, écroûter le pain. — En agriculture, on dit *ècrothâ et bourlâ*, c'est écobuer [arracher d'un terrain les herbes qui le couvrent, les brûler avec la couche superficielle de terre, et répandre la cendre, qui tient lieu d'engrais, sur le sol — défricher].

**Ede**, — à l'ède ! exclamation de surprise [à l'aide, au secours !]. — *Criâ in ède*, crier au secours. — *A l'èdemè !* à mon secours !

**Ega**<sup>1</sup>, f., *lès èguès*, la jument, la cavalle — *l'èga dè poglin*, [la jument poulinière].

**Egrad**<sup>2</sup>, m., le degré, la marche d'escalier — *lès ègrads*, l'escalier. La graphie bornétienne avec *d* parasitaire est conforme à l'étymologie, *ègrad* dérivant de GRADUS, avec *è* prothétique.

**Egro**<sup>3</sup>, m., le point d'appui d'un levier ; *it.* le levier. — *Pèsâ in ègro*, employer un levier, faire une pesée. — *It.* le billot ou coin qu'on met sous le levier.

**Eidii**, aider. — *L'èidiau*, *l'èidiausa*, l'aide, celui, celle qui aide.

**Ellâ**, aller — *au llin ellâ*, au long aller, à la longue.

**Eludzo**, ou *èliudzo*, m., l'éclair. — *Eludzî*, *èliudzî*, faire des éclairs.

**Emazilhî**<sup>4</sup>, écraser, fracasser. Cf. l'allemand *zerschmettern*.

**Emèluâ**<sup>5</sup>, casser, briser en mille pièces.

**Emethâ**, — *thâie*, dératé, -tée, dégourdi, alerte, étourdi.

**Emodâ**<sup>6</sup>, mettre en mouvement, en train. — *Emodâ ouna pierra avô ouna tzô*, [jeter, lancer une pierre le long d'une pente, d'un coteau, d'un raidillon de pâturage — cf. *ad*

<sup>1</sup> Bridel mentionne le mot, qui est le même pour le canton de Vaud, et son étymologie: latin EQUA.

<sup>2</sup> Cf. Bridel: *Egra*, *ègreda*, s. m. Degré, escalier. — *Egrallet*, s. m. Petit escalier. Diminutif de *ègra*.

<sup>3</sup> *Ibid.*: *Egro*, s. m. Levier de fer appelé aussi *pau-fer*. *Fère ègro*, faire levier. Latin ÆGRE, avec peine (Vaud).

<sup>4</sup> *Ibid.* *Emagalla*, *emazilha*, *emasilhî*, v. Ecraser un fruit, un insecte (Fribourg).

<sup>5</sup> *Ibid.*: *Emèlua*, v. Réduire en poussière, briser en mille pièces (Vaud).

<sup>6</sup> La langue populaire a fait son miel de ce patoisisme qu'on trouve en vaudois, en fribourgeois, en neuchâtelois sous les formes *amoder*, *èmoder* et singulièrement *emmoder*. Outre les sens dialectaux (mettre en mouvement, engager, commencer, se mettre en train: Est-ce qu'on *emmode*, dites voir ? nous mettons-nous à l'ouvrage, dites donc ? — Il s'est *émodé* de loin pour faire un pareil saut. — Une fois l'affaire *amodée*, ça marche tout seul), ce verbe signifie: préparer [il faut *èmoder* le loton (glissoire) avec ses sabots], piocher la terre avant de la mettre sur le char, préparer la traite en maniant

*verbum tzô*). *Emodâ ouna niése*, émouvoir, provoquer une noise, [causer, engendrer, soulever un différend, une dispute]. *S'èmodâ*, [commencer, se mettre en train (de travailler, de marcher, de parler), prendre son élan].

**Emolliau**, m., [planche sur laquelle on bat le linge mouillé].

**Emoratzi**, écorner, émousser un angle, faire une écornure à l'angle d'une pierre, d'un marbre. — *L'èmoratscha*, [l'écornure, ébrèchement, échancrure].

**Emotzeiyi**, chasser les mouches — *s'èmotzeiyi*, [chasser les mouches sur sa propre personne, s'en débarrasser, s'émoucher].

**Emoutzi**, couper le bout, l'extrémité.

**Ento**, m., l'ente, f. en français. — *On bi-l-ento*, une belle ente. — *Enlà*, enter, [greffer].

**Epantzi**<sup>1</sup> *dau fêmei*, épandre du fumier. — *Epantzi l'ivuè*, [répandre de l'eau, irriguer, inonder, arroser].

**Epei**<sup>2</sup>, peut-être.

**Epèluva**, *épèlua*, f., l'étincelle. — *Epèluvá*, *épèluá*<sup>3</sup>, étinceler. — *Epèluá d'esprit*, [étinceler, briller, être spirituel, brillant, étincelant d'esprit]. *Ouna freid que ll'épèluè* — impersonnellement: *ll'épèluè de freid*, [il fait un froid glacial, polaire, intense, noir, rigoureux, cuisant, piquant, vif, pénétrant, excessif, de loup, de chien, il gèle à pierre fendre].

**Epenâ**<sup>4</sup>, m., l'épine, l'échinée. Synonyme: *l'âïetta*, que Bridel mentionne avec l'acception de côtelette de porc.

---

un moment les trayons (*i te faut aller émoder les vaches*, Neuchâtel). On dit également avec le préfixe *re* itératif: *ramoder, rémoder, remmoder, rinmoder* = remettre en mouvement, refaire aller, démarrer, se remettre à marcher, à travailler. Cf. Pierrehumbert, *op. cit.*

<sup>1</sup> Cf. Bridel: *Epantzi*, v. Eparpiller; étendre le foin sur le pré, ou le fumier sur le champ.

<sup>2</sup> *Ibid.*: *Epei*, adv. Peut-être. *Epei bein*, loc. adv. cela peut bien être, il se peut bien.

<sup>3</sup> *Ibid.*: *Epèluva*, *epeliva*, *epelua*, s. f. Etincelle. — *Epèlua*, v. Etinceler briller, resplendir, Celtique *elw.*, *elven*, étincelle.

<sup>4</sup> *Ibid.*: *Epena*, s. f. Epine. — *Epena-naire*, prunelier, *Prunus spinosa*. — *Epena-bllantze*, aubépine, *Crataegus oxyacantha*. — *Epena à tiendre*, nerprun, *Rhamnus cathartica*; c'est aussi l'argousier, *Hippophaë rhamnoides* (Vaud).

**Ependâ**, m., l'empan<sup>1</sup> [emprunté de l'allemand *die Spanne* < *spannen*, étendre, tirer — cf. *épanouir* — ancien français *espan*, et plus souvent *espan(n)e*, *empane*, forme féminine conforme au genre du francique \**spanna*, dont dérive le moderne *Spanne*, et fréquente dans les patois actuels: mesure de longueur représentant la distance entre l'extrémité du pouce et celle du petit doigt dans leur plus grand écart, soit 22 à 24 cm. Par extension, espace compris entre l'extrémité de chaque main, les bras étant étendus (terme usuel chez les brodeurs et les passementiers). Il s'agit donc d'un vocable vieilli et dialectal. L'italien *spanna*, de même sens, vient probablement du français].

**Epîta**, f., l'épeautre [m., espèce de froment dont le grain, petit et brun, adhère fortement à la balle. Le patois et le français, qu'on rencontre encore sans *r* au XVII<sup>e</sup> siècle, dérivent tous deux du latin de basse époque *SPELTA*, emprunté du germanique occidental \**spella*, devenu *espelle*, *espaule*, *epeaute*, *épeautre*. Cf. l'italien *spella* et *spelda*, l'espagnol *espelta*, l'ancien provençal *espaula*, l'allemand *Spelze*, balle de céréales, ainsi que divers termes dialectaux où ce mot a laissé des traces].

**Epilleiti**, hâter, se hâter. — *A l'èpillei*, vite, lestement.

**Epontâ**<sup>2</sup>, épouvanter. — *S'èpontâ*: son izavo i s'est épontâ, son cheval a pris le mors aux dents, [s'est dérobé, emballé, emporté].

**Epontiau**<sup>3</sup>, m., l'épouvantail.

**Epouffâ dè rire** ou *s'èpouffâ dè rire*, pouffer de rire. — Cf. *supra s'èbourdilli*, p. 94

**Epourâ**, faire égoutter, mettre égoutter. — *S'èpourâ*, [s'égoutter, s'épurer].

**Eprovâ**, essayer.

**Epu**, *épuçè*<sup>4</sup>, et puis.

<sup>1</sup> En Suisse romande, notamment à Neuchâtel, *empan* est synonyme de taloche, coup, *astiquée*, *cataplame*, *taquée*: Je t'applique un *empan* si tu ne te tais pas! Cf. Pierrehumbert, *op. cit.*

<sup>2</sup> Cf. Bridel: *Eponta*, v. Effrayer (Alpes). — *Epolalhi*, v. Epouvanter, chasser les poules en les effrayant. De *potaille*, poule.

<sup>3</sup> *Ibid.*: *Epontai*, s. m. Epouvantail pour éloigner les oiseaux d'un champ, d'une chenevière (Alpes).

<sup>4</sup> *Ibid.*: *Epu*, *épuai*, adv. Puis, et alors, ensuite, après quoi. — *Epu*, s. m. Le vide d'une mortaise (Pays-d'Enhaut).

**Epudzi**<sup>1</sup>, mettre en fuite.

**Epueiri** ou *èpoueiri fère à pueire*, effrayer.

**Ermonna**, f., aumône.

**Ertet**, m., orteil, [doigt de pied]. — *Les ertets*, les doigts du pied — le *gros ertet* ou *gros l'ertet*, le gros orteil ou simplement l'orteil.

**Erven**, f., l'orvet.

**Escabi**, m., la chaise. [A rapprocher du français *escabeau*, *escabelle*, siège de bois peu élevé, sans bras ni dossier<sup>2</sup>, empruntés comme le mot patois du latin SCABELLUM].

**Eschen**, m., le souci, la raison.

**Ese**, f. aise. — *Be-n'èse*, bien aise. — *A l'èse*, à l'aise. — *Sè belà à l'èse*, à son *èse*, [sè mettre à l'aise, à son aise].

**Ese**<sup>3</sup>, f., l'ustensile. — *Abochllâ sès èsès*, [locution proverbiale et plaisante qui signifie plier bagage, jeter le manche après la cognée, abandonner une activité bon gré mal gré, renoncer à un métier, à un état, à une vocation (cf. jeter le froc aux orties), changer son train de vie, de profession — cf. *ad verbum abochllâ*].

**Esèrdâ**, à l'*èsèrdâ*, au hasard — *il. à l'asâ*.

---

<sup>1</sup> Cf. Bridel: *Epordhi*, v. Effrayer par le bruit, chasser gens ou bêtes (Valais). — *Epudji*, *èpudhi*, synonymes de *pudji*, v. Oter les puces, épucier. De *pudje*, puce. — *Pudzi*, id. (Vaud).

<sup>2</sup> Si ce sens a vieilli, *escabeau* et son synonyme *escabelle* restent bien vivaces et de bon usage dans les acceptions: a) de petit tabouret de bois qu'on place sous les pieds (désigné improprement chez nous par les termes *banchet*, *banchette*, provincialismes, *bancelle* = banc de cabaret, de cuisine, long et étroit, à deux ou quatre pieds, *banquette* = banc rembourré, sans dossier, impériale d'une diligence, chemin étroit réservé aux piétons le long d'un canal, d'un aqueduc, d'un pont); b) de marchepied à deux ou trois degrés dont on se sert pour atteindre quelque chose. On distingue l'*escabeau ordinaire* (plate-forme horizontale supportée par quatre pieds, l'*escabeau à gradins*, l'*escabeau à échelle*, l'*escabeau-chaise* (sorte de chaise en bois dont les parties, en se développant, forment un escabeau à gradins).

<sup>3</sup> Cf. Bridel: *Aise*, *èse*, *ège*, *égi*, s. f. pl. Vaisselle, soit en bois, soit en poterie; fûtailles, vases de cave. *Lava lè z'aise* laver la vaisselle; *la patta ai z'aise*, linge ou torchon pour laver les plats et assiettes après les repas, lavette. — *Aise*, s. f. pl. Ce mot se dit des outils du charpentier, du menuisier, du serrurier, et en général de tous les outils employés par la main-d'œuvre. Prov.: *Djamé crouio ovrai n'a trova de bounne aise*, jamais mauvais ouvrier n'a trouvé de bons outils (Vaud).

**Esi**<sup>1</sup>, mettre à l'aise — *ési, ésia*, aisé, facile à faire. — *Esiblament*, aisément — *ésibblo*, — *blla*, aisé, facile.

**Essavà**, froisser, effleurier. — Bridel cite la même forme pour le Pays-d'Enhaut, dans l'acception d'enlever l'épiderme, d'érafler.

**Esserpâ**, fouir, creuser, remuer la terre avec la pioche (*la serpa*), piocher.

**Essért**, m., l'essart, lieu défriché, essarté. — Bridel le mentionne au pluriel et traduit lieux buissonneux qu'on a défrichés ou qu'on défriche.

**Essertâ**, essarter (arracher les bois et les épines, les broussailles après le déboisement), défricher. — Outre cette forme Bridel indique *esserbehlli*.

**Essi**, *èschi*, tâcher.

**Essoâ**, m., [évent, exposition au grand air, à l'air libre (ancien sens d'essor)]. — *Baillî de l'essoâ*, donner de l'évent.

**Estrodiéro**, [extraordinaire].

**Ethâ**, tarder, s'arrêter, aller lentement, [lambiner, lanterner, traîner, traînasser].

**Ethantzi**, obstruer, étancher, arrêter l'écoulement, par exemple d'un tuyau de fontaine. — *Ethantzi on riô*, [enrayer, endiguer un ruisseau] soit pour en changer le cours, soit pour en faire un petit étang (*on èthantzô*) afin d'en lâcher l'eau ensuite sur un moulin, par exemple. *Lès pregoliâs* (les *cannebires* ou *cannepires*) [poires d'angoisse ou d'étrangillon, dénommées chez nous *poires à goliâ* ou *poires goliâs*] *l'èthantzont*, [les poires d'angoisse irritent le gosier, étranglent, étouffent, engouent]. — *S'èthantzi*, se dit d'un tuyau de fontaine qui s'obstrue. — *S'èthantzi in medzent deis pregoliâs*, etc., s'engouer, s'étrangler [et non *s'étancher* comme on dit en Romandie].

**Ethatze**, f., l'attache. — *Ethatzi*, attacher, — *dèthatzi*, détacher.

**Ethâva**, f., l'étope, par opposition à la *retha*, l'*aura*, le brin.

---

<sup>1</sup> Cf. Bridel : *Aisi* (*s'*), v. Se mettre dans la posture la plus commode pour faire un travail, pour se charger d'un fardeau, pour rendre un service manuel; de là, en composition, l'adjectif *molaisi*, *molesi*, *a*, déhanché, mal dispos de ses jambes, perclus de rhumatisme, difficile à faire.



**Etheca**, f. : *ellâ à l'ètheca*, aller à l'envi, à qui mieux mieux.  
**S'ethecâ**, prendre [à cœur], à tâche, tâcher, s'efforcer à l'envi, [tenter de, s'évertuer à].

**Ethèdre**, jeter par terre, étendre par terre. — *Il*. mettre de la litière sous le bétail.

**Ethendia**, f., l'étendue, [l'espace]... — Bridel cite la forme *êteindia*.

**Ethendre**, [étendre, allonger, étirer].

**Etherbalâ**, [étourdir en donnant un coup, abasourdir, frapper d'une commotion, éberluer, faire knock-out, assommer au sens de frapper quelqu'un d'un coup qui le renverse et l'étourdit jusqu'à le laisser à peu près inanimé, sonner, estourbir : synonymes argotiques]. — On dit aussi *fofre ou n'ètherbalaye*, [rosser, donner une rossée, une raclée, une volée, battre d'importance].

**Ethernî**, éternuer.

**Ethraùblla**, *lès-èlhraùbllès*, le chaume, l'éteuble, l'éteule, l'esteuble, l'esteule [quatre formes archaïques et dialectales, probablement picardes — Bloch assure qu'*éteule* est encore vivace aujourd'hui en Picardie — qui dérivent du latin de basse époque STUPULA. Cf. l'italien *stoppia*, chaume<sup>1</sup>].

**Ethre**, f., [un être, un individu : terme peu usité et dont le genre féminin surprend].

**Ethoâtre**, [essorer du linge, le tordre et l'exposer à l'air pour le sécher].

**Ethornî**, m., l'étourneau.

**Ethreindre**, serrer fortement, êtreindre. — *Ethreint*, *-te*, qui est à l'étroit, dans la gêne, le dénuement.

**Ethreitî** ou *rèthreitî*, [étrécir, rétrécir, resserrer, contracter].

**Ethrenâ**, étreonner. — *L'èthrinna*, f., [l'étrenne].

**Ethringa** ou *èthringua*, f., *lès èthringuès*, la courroie.

**Etzâs**, *ètzâssa*, échars, écharse<sup>1</sup>, chiche, trop ménager, [avare, serré, pingre, lésineur, avaricieux, intéressé].

---

<sup>1</sup> A rapprocher de l'italien *scarso*, rare, peu abondant, maigre, étriqué, qui représente le latin populaire \*EXCARPSUS, participe passé de \*EXCARPERE, réfection du classique EXCERPSUS, EXCERPERE, proprement cueilli, extrait, réduit (cf. le sens figuré de *serré* = rigoureux, précis,

**Etzappo, ètzappa**, hors de presse, dépris<sup>1</sup>; *il.* hors de danger, hors d'affaire, d'embaras.

**Etzaudà**<sup>2</sup>, chauffer. — *S'ètzauda*, se chauffer; *il.* s'échauffer.

**Etzilès**, f. pl. (d'un chariot), la ridelle, les ridelles.

JEAN HUMBERT

---

concis). L'anglais *scarce*, rare, est emprunté du français. *Escarcelle* (grande bourse portée à la ceinture, en usage au moyen âge, vocable qui subsiste dans les expressions: *fouiller à l'escarcelle*, s'apprêter à donner de l'argent — *il pleut dans son escarcelle*, il gagne beaucoup d'argent, tout lui arrive en abondance), de même que l'ancien provençal *escarsela*, sont empruntés de l'italien *scarcella*, dérivé également de l'adjectif *scarso*, littéralement petite avarice; cette dénomination, de formation hardie, est proprement une plaisanterie, parce que l'escarcelle peut servir à contenir des épargnes. Cf. Oscar Bloch, *Dictionnaire étymologique de la langue française*, les Presses universitaires de France, t. I, Paris, 1932.

<sup>1</sup> Participe passé de *déprendre* qui, en parler romand, signifie tirer d'embaras, aider: «Voici le Fritz qui s'amène. — Oh! ma fi! c'est un bel aide, on est rudement dépris!!!» Cf. Pierrehumbert, *op. cit.* En français académique, ce verbe a le sens de dégager, séparer, détacher: *déprendre* deux feuilles de papier qui s'étaient collées. Avoir de la peine à *déprendre* deux boxeurs, deux dogues.

<sup>2</sup> Cf. Bridel: *Etzchanda, etzauda, tsauda*, v. Echauffer, chauffer; avec *sè*, s'échauffer, se chauffer. — *Etzauda, ahie*, adj. Echauffé.



## NÉCROLOGIES

**Maurice Berset.** — Le citoyen dont nous venons d'écrire le nom était depuis bien des années retiré de la vie politique active. Mais, il avait été président du tribunal de la Sarine, procureur général, député, président du Grand Conseil, où sa science juridique et sa grande expérience des hommes rendaient les plus éminents services. Tous ceux qui ont eu affaire à lui n'oublieront pas l'homme de jugement qui, pendant une longue période a joué un rôle de premier plan dans la politique fribourgeoise.

Fils d'un notaire d'Autigny, mais établi à Fribourg, Berset fut, à l'aube de l'Alma mater friburgensis, de cette pléiade de jeunes gens, qui firent pousser sur l'arbre vigoureux de la vieille section des Etudiants suisses de Fribourg, où l'idée de l'Université était conservée comme une lampe vestalienne, une nouvelle souche: la Romania. C'étaient Giuseppe Motta, Arsène Niquille, Antoine von der Weid, Joseph Pasquier, Fernand Torche, Adrien Mauroux, les deux Collomb et seul, au nombre des vivants, M. Laurent Rey, ancien conseiller d'Etat du Valais.

Formés à la forte discipline du chef de la jeune école montante, ces disciples lui restèrent fidèles au moment où la balance des comptes politiques parut déficitaire à l'homme d'Etat blessé prématurément et la firent pencher en sa faveur du poids de ses mérites rappelés. Comme c'est loin tout cela, dit la chanson!

Licencié en droit, muni de son brevet d'avocat, en 1894, sans tapage ni réclame, Berset ouvrit son étude à Bulle, dans un milieu qui en raison des vives luttes politiques du temps ne devait guère lui être propice. Et cependant son esprit fin, comme aussi sa sagacité, qui était sa qualité maîtresse, l'aidèrent à percer. Il étudiait ses causes avec soin ; son jugement était clair et solide, sachant rejeter les scories qui obscurcissent parfois les thèses juridiques et rester sur le terrain des réalités.



Il fit tant et si bien que les citoyens de la fière cité, si jalouse de sa primauté, l'élirent au conseil communal. Ses avis, en matière juridique et administrative firent vite autorité. Grâce à son objectivité, à sa bienveillance et à la valeur de son argumentation, comme aussi à sa droiture, il fut apprécié et aimé de ses collègues et de la population ; encore qu'il fut conservateur.

Berset n'était pas un grand orateur, mais ce qu'il disait était bien pensé, logiquement enchaîné et ses avis étaient fort écoutés.

Aussi sa place était-elle dans la magistrature assise. Quittant le barreau, il fut greffier du tribunal de la Gruyère, puis de celui de la Sarine. Mais c'est comme président de ce même tribunal qu'il donna la mesure de son talent. Ses jugements civils étaient fortement charpentés. Et sa science juridique, exempte de pédantisme et marquée — ce qu'on ignore encore aujourd'hui profondément — au coin du bon sens, accusait une connaissance approfondie des gens et des habitudes du peuple fribourgeois. A vrai dire, il n'était pas toujours suivi par son tribunal. Il me souvient d'un jugement assez délicat sur une question de droit d'habitation. Les quatre autres juges le majorisèrent avec une malice non dissimulée, à midi moins un quart. C'était un jour de banquet au cercle catholique. Au cours de cette agape de la sincérité, l'avocat de la partie battue, renseigné sur le résultat des délibérations, lui fit de véhéments reproches que Berset reçut sans bron-

cher, devant un des juges qui avait fait le coup et s'amusa beaucoup en silence, de l'averse qui tombait sur son collègue innocent.

Mais c'est au pénal que son adresse atteignait la virtuosité. Il n'aimait pas sévir et excellait à arranger une affaire ne se poursuivant pas d'office.

Dans son landerneau d'Autigny où les gens sont turbulents, plaintes et contreplaintes pleuvaient un temps en abondance. Berset me pria de les laisser en souffrance jusqu'au dimanche de Quasimodo. A cette époque, il assigna devant le tribunal toutes ces causes d'atteinte à l'honneur, dépourvues de gravité, et les citoyens du village de Mgr Bovet de répondre qu'ayant fait leurs Pâques, ils s'étaient réconciliés. On décommanda la séance cependant que Berset me disait avec humour: « Il ne faut pas faire concurrence au Tribunal de la pénitence, surtout quand il fait beau temps ». Incontinent, il partit d'un pas allègre pour Bourguillon.

Cependant, il n'avait pas seulement affaire aux gens du commun. Un jour, des conseillers voulurent le persuader d'arrêter un médecin et de l'interner à Marsens. « Vous leur direz, me manda-t-il, si on me demande, que je n'y suis pas. » C'était vrai. Le soir, comme on avait obtenu l'arrestation, du préfet de la Sarine, il m'avertit avec un sourire qu'il était allé boire un verre à Garmiswil, donc, en territoire singinois sur lequel il n'avait pas juridiction.

Une autre fois, c'était l'évêché qui exigeait impérieusement. Des adeptes d'une secte religieuse de Berne avaient glissé dans les boîtes aux lettres de Fribourg un tract contre le célibat des prêtres. L'évêque et comte de Lausanne de l'époque était Mgr Besson, pontife très célèbre de son vivant et sans doute très digne de l'être. Mais Berset, toujours sagace, estimait que le libelle discutait objectivement le célibat ecclésiastique et que le respect de la discipline de l'Eglise était sauf. Il ne bougea pas. Trois mois s'écoulèrent. Par l'intermédiaire de la Direction de la police qui avait dénoncé le cas, l'évêque et comte revint à la charge. Le président répondit négligemment qu'il n'avait pas eu le temps de s'occuper de cette infraction. Au sixième mois, il manda au plaignant que la cause lui pa-

raissait délicate et qu'il devait l'étudier à fond. Au neuvième, devant les insinuations de la Haute partie dénonciatrice, il lui fit savoir qu'il allait assigner cette affaire devant le tribunal. — Il n'y pensait pas le moins du monde — lorsqu'il apprit que nombre de gens de la secte avaient été condamnés à Berne pour délit de mœurs. Était-il opportun, ajoutait-il, que l'évêché soit mêlé, a posteriori, à cette affaire scabreuse, à propos d'un tract oublié? Cette fois sa Grandeur s'émut et remercia tout particulièrement le président de son étude approfondie de l'affaire et de sa prudence. C'était du haut comique. Il n'y avait pas consacré un quart d'heure.

Quelque temps après, les tribunaux argoviens prirent le chemin que Berset avait voulu éviter. Leur sentence fut mise à néant à Mont-Repos. « Il vaut mieux, remarqua Berset, que pareille mésaventure arrivât aux juges du « Kulturkanton » plutôt qu'aux juges fribourgeois. »

Maurice Berset était incontestablement un homme très adroit. Cette prudence native lui permit de rendre de nombreux services aux conservateurs fribourgeois sans tacher son hermine.

A deux reprises député au Grand Conseil, il fut le rapporteur très écouté de la loi d'introduction du CCS et lors de la période tourmentée qui mit, avant la guerre de 1914, le régime en péril, c'était à lui qu'on recourait pour développer les interpellations de commande.

Le vieux chef attaqué avait toute son admiration. Mais avec Eugène Grand, il avait noué de fortes intelligences dans l'autre camp, caressant le secret espoir de réconcilier les frères séparés.

Survint la mort de Louis Cardinaux. Le jeune chef de nos finances qui avait à ses côtés Emile Savoy et Marcel von der Weid, voulut faire échec au roi, jeta son dévolu sur Berset. Il lui envoya un ambassadeur doublé d'un barde enchanteur: Jules Ducommun. Gai troubadour échappé en plein XX<sup>me</sup> siècle, le gentleman staviacois, s'en vint avec des airs de souriante liberté: « Ami Maurice, veux-tu être conseiller d'Etat? » Berset qui avait toujours eu l'ambition, d'ailleurs légitime, d'accéder à

l'Exécutif — car en ce temps-là les présidents de tribunaux étaient destinés au gouvernement — se taisait, possédé par une tentation terrible. Il n'avait qu'un mot à proférer et le rêve de sa vie politique se réalisait; en effet, sa candidature ébranlait l'adversaire et le jetait en plein désarroi. Il préféra, quoi qu'il pût lui en coûter, le « Fideliter servire » de Mgr Esseiva renonçant « in articulo mortis » à la dignité épiscopale, pour sauver la prévôté de Saint-Nicolas qui serait devenue la proie d'un évêque qui n'était pas d'Autigny. Ce geste peu connu doit lui être compté. Il donne la clef du caractère de Berset qui paraissait au premier abord énigmatique. Il fallait peut-être creuser longtemps pour découvrir sa droiture et sa probité, mais elle était bâtie sur le vieux roc des terres nuithoniennes.

Cela est si vrai qu'un de ses collègues radicaux de la municipalité bulloise m'écrit: « Il fut apprécié, malgré la différence politique, à telle enseigne qu'on peut lui décerner l'hommage que voici: Il serait souhaitable que l'on retrouvât Berset reproduit à de multiples exemplaires dans la vie politique de notre canton ou d'ailleurs ». Voilà la parole d'un sage de son temps par laquelle il faut finir. En Berset l'inquiétude d'être un magistrat ne s'est apaisée que dans sa conscience d'être utile.

ALFRED BRASEY.

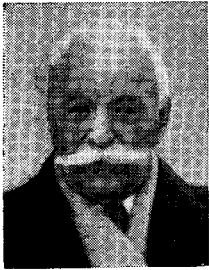
*Biographie.* — Né le 30 mars 1867, à Autigny, licencié en droit le 28 octobre 1892; stagiaire en l'étude de M<sup>e</sup> Joseph-Marie Cosandey avocat à Fribourg; avocat, le 1<sup>er</sup> octobre 1894; greffier du tribunal de la Gruyère, 1899, greffier du tribunal de la Sarine, 1902; président de ce tribunal de 1909 à 1918, procureur général de 1918 à 1925, président du tribunal de la Sarine, 1925; receveur d'Etat de la Sarine en 1933. Député au Grand Conseil de 1910 à 1918 et de 1926 à 1931, président de l'assemblée en 1929.

Je tiens à remercier tout spécialement M. Lucien Despont, ancien syndic de Bulle qui a bien voulu me fournir les renseignements sur l'activité de Maurice Berset à Bulle.

A. B.

**Adrien Evéquo.** — Le 11 février 1948 est décédé à Fribourg Adrien Evéquo qu'ont connu des générations de collégiens, de commerçants et de cafetiers! Valaisan d'origine, il fit ses études au Polytechnicum de Zurich, et après un stage au Laboratoire cantonal de Lausanne, il fut appelé à Fribourg en 1904 en qualité de chimiste de la Station laitière, où il succédait à Emmanuel de Vevey, et de chimiste cantonal.

Il apporta à l'exercice de cette fonction une grande habileté scientifique, qui assura à ces institutions un fon-



ctionnement exemplaire. Outre les travaux pratiques imposés par cette double occupation, M. Evéquo prêta ses services à l'enseignement secondaire. C'est ainsi qu'il fut tour à tour professeur de chimie au Technicum, à l'Ecole de commerce du Collège Saint-Michel, à l'Ecole supérieure de commerce des jeunes filles, enfin à l'Ecole d'agriculture et de laiterie. Partout

il a laissé le souvenir d'un maître auquel ses capacités et sa bonté assuraient le respect et l'attachement des élèves.

Doué d'une très grande capacité de travail, M. Evéquo put, à côté de ses occupations professionnelles, assumer la présidence de la Société suisse des chimistes analystes, qu'il dirigea avec une grande distinction durant treize ans. Il fut aussi membre du comité de la chimie suisse, de la Commission suisse du lait, de la Commission d'experts du Service fédéral de l'hygiène publique, et enfin président de la Commission fédérale des examens pour l'obtention du diplôme de chimiste analyste.

La Commune de Fribourg bénéficia de son expérience comme membre, durant de nombreuses années, de la Commission de l'Usine à gaz.

M. Evéquo prit sa retraite le 31 décembre 1939, au terme d'une carrière fructueuse et pleine de mérites. En témoignage de reconnaissance spéciale, le Conseil d'Etat lui avait alors décerné le titre de chimiste cantonal honoraire.



**Antonin Bourqui, syndic de Murist.** — Ce n'est pas sans émotion que nous apprenions, le soir du 12 février 1948, le décès de M. Antonin Bourqui, syndic de Murist.

Le regretté disparu, qui comptait 48 printemps, était un personnage broyard avec lequel il faisait bon s'entretenir. Sa bonhomie était légendaire et sa verve intelligente agrémentait avec bonheur toutes ses discussions.

Depuis plus d'un lustre, M. Bourqui dirigeait son accueillante commune avec dévouement et compétence. La bonté et l'entregent de cet impartial administrateur en avaient rapidement fait le confident de bien des familles et, jamais on ne quittait le cher syndic sans emporter, dans le tréfonds de soi-même, un bienfaisant réconfort.

Connaissant tous les rouages de son métier et le pratiquant avec une maîtrise reconnue, M. Bourqui était également président de la Commission cantonale des apprentissages pour maîtres forgerons et charrons. Partout où sa main avait passé, on reconnaissait l'œuvre d'un excellent artisan et on s'inclinait devant la bienfaisance de son travail.

Une vie toute de labeur, une vie qu'on peut qualifier d'exemplaire a été trop tôt brisée. Tous ceux qui connurent et approchèrent l'inoubliable défunt sont, actuellement encore, profondément peinés par son brusque départ.

Nous prions la famille en deuil, au nombre de laquelle se trouve M. le député Albert Bourqui, de croire à notre vive et sincère sympathie.

Bb.



**Raymond Pillonel, juge au tribunal de la Broye.** — Survenu au cours de la seconde quinzaine de février 1948, le décès de M. Raymond Pillonel plongea tous les amis du défunt dans une douloureuse stupéfaction.

Personnage influent, le disparu, grâce à ses nombreuses relations, rendait de multiples services à ceux qui lui paraissaient dignes d'appui.

Terrien dans l'âme, agriculteur expérimenté, juge consciencieux, M. Raymond Pillonel — qui avait pour frère M. le député Louis Pillonel — était le type du parfait Broyard. Il eût été difficile de ne pas s'arrêter quelques



instants avec lui, lorsque le hasard d'une promenade nous faisait traverser son sympathique et combien hospitalier hameau de Mussillens. Toujours gai, le sourire avenant, le geste aimable, il savait rapidement nous mettre en confiance et, trouvant chaque fois la phrase qu'il fallait, il avait le don d'apaiser les esprits belliqueux, de donner de l'impulsion aux pessimistes, en un mot comme en

cent, il se mettait au service de l'objectivité.

C'est en 1937 que M. Raymond Pillonel fut nommé juge suppléant au tribunal de l'arrondissement judiciaire de la Broye et, en 1939, il devint juge. La sûreté de son raisonnement était largement appréciée par ses collègues du tribunal qui reconnaissaient en lui un esprit équilibré, droit, juste et loyal.

Que la nombreuse parenté du disparu trouve ici l'expression de nos sincères condoléances.

Bb.

**Hippolyte de Weck.** — Le 24 février 1948 mourait à Fribourg, dans sa quarante-deuxième année, M. Hippolyte de Weck, banquier. Cette nouvelle inattendue frappa douloureusement sa famille, ses nombreux amis, la population, car le défunt était une personnalité des plus attachantes et des plus actives, dont la carrière se dessinait comme extrêmement prometteuse. Si sa santé avait été ébranlée pendant quelques mois, sans doute cela était-il dû au labeur énorme qu'il avait fourni, mais sa constitution restait robuste et chacun espérait qu'il surmonterait cette crise. Une intervention chirurgicale devait le guérir du mal dont il souffrait ; la Providence dont les desseins sont insondables, en a voulu autrement.

Arrière petit-fils de Louis de Weck-Reynold, il avait hérité de lui cette ardeur de création et ce sens des responsabilités qui caractérisent les véritables chefs. Il s'attaquait aux difficultés les plus ardues avec une décision et une clarté de vue exceptionnelles. Ses qualités natives furent favorisées par une éducation soignée et par les exemples reçus au sein de sa famille. Elève du collège Saint-Michel, Hippolyte de Weck couronna ses études secondaires à l'Abbaye d'Einsiedeln où il obtint son baccalauréat. Très tôt il manifesta son goût pour les affaires bancaires et résolut de suivre la voie brillamment tracée par son grand-père Hippolyte de Weck, fondateur de la Banque Weck-Aeby et par son père Albéric de Weck que nous avons encore tous en mémoire. Dans cette vue, il entra en stage à Bâle, puis à New-York.



Il avait appris à Einsiedeln, d'une façon parfaite, non seulement la langue allemande, mais le dialecte qui devait lui servir plus tard ; pendant son séjour en Amérique, également la langue anglaise. Sa connaissance des langues se doublait dès lors d'une riche expérience. Il suivit encore des cours à notre faculté de droit de l'Université, puis s'inscrivit sans plus attendre à la Banque Weck-Aeby. Associé de la direction pendant quelques années, il devint, à la mort de son père, le chef et l'animateur de la Banque.

Sous son impulsion, la Banque ne tarda pas à prendre un développement réjouissant. Ses relations s'étendirent et son importance s'accrut considérablement. Pour répondre à des besoins nouveaux, Hippolyte de Weck conçut et réalisa le transfert de la Banque, de la Place Saint-Nicolas au quartier des Places, dans une position en tous

points avantageuse. Cette transformation fut considérée par chacun comme une véritable réussite.

Les capacités d'Hippolyte de Weck en matière bancaire étaient par ailleurs de plus en plus appréciées. Le nombre de postes auxquels il fut appelé en témoigne. Citons entre autres ses fonctions de membre de la commission de contrôle de la Banque nationale suisse, de président du conseil d'administration du Crédit agricole et industriel de la Broye, de membre du Conseil d'administration de la Banque hypothécaire suisse, sa collaboration aux Chemins de fer Viège-Zermatt et Chamonix-Montenvers, au comité « France » de l'association suisse des banquiers. Dans tous ces milieux, sa coopération fut assidue et ses suggestions très écoutées.

Hippolyte de Weck n'était pas un pur technicien. Il avait des vues très larges et très sûres au sujet de l'économie et de la sociologie. Certaines de ses interventions, un peu brusques, ont fait sensation, autant par leur courage que par la netteté des principes qu'elles affirmaient.

Dans l'intimité, c'était un homme sensible et le meilleur des pères. Il avait épousé en 1933, Mademoiselle Marquard issue d'une ancienne famille bernoise. Il laisse trois enfants qu'il aimait tendrement. Il se plaisait à se reposer au sein de sa famille des fatigues de sa vie professionnelle. On admirait chez lui cette capacité étonnante d'être tout au moment présent et de se montrer, au sortir des affaires, immédiatement gai et plein d'entrain. Ses amis l'appréciaient, l'aimaient et pouvaient compter sur lui.

Une de ses distractions favorites était la chasse, comme pour son grand-père avec lequel il avait fait ses premières armes. Les courses en plein air, dans une nature prodigue et châtoyante, lui procuraient un plaisir renouvelé et le délassaient merveilleusement. Il trouvait dans ce sport le plein exercice de ses facultés d'action et de décision.

Dans ses relations sociales, c'était l'homme droit et franc par excellence.

Vis-à-vis de ses associés, de ses employés et de ses subordonnés, Hippolyte de Weck fut toujours très humain et très compréhensif. Il a prouvé en de nombreuses occasions qu'il ne perdait pas de vue les intérêts personnels

de ses collaborateurs et sa générosité ne fut jamais invoquée en vain.

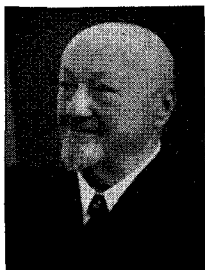
Au total, Fribourg perd en lui un homme de cœur, très au courant des affaires, un réalisateur puissant dans les domaines économiques et sociaux, qui avait devant lui encore une longue carrière de dévouement au pays et à la cité. Il ne sera pas oublié.

\*\*\*

**Arsène Descuves.** — Le 29 mars 1948, s'est éteint à Albeuve l'huissier Arsène Descuves. C'était une figure très caractéristique de son village, patoisant convaincu. Huissier de la justice de paix du Cercle d'Albeuve de 1909 à 1919, et huissier communal jusqu'à sa mort, on aimait à l'entendre faire ses annonces chaque dimanche, presque toujours en patois, tant il est vrai que cette langue est encore vivante en Gruyère. Le seul passe-temps qu'il se soit jamais accordé était la chasse, accompagnant chaque automne M. Musy, ancien conseiller fédéral, dans ses randonnées à travers nos montagnes fribourgeoises.

**Léon Hertling, 1867-1948.** — Né à Fribourg, en 1867, Léon Hertling y avait fait ses études primaires et classiques, pour se rendre ensuite au Technicum de Winterthour, puis à l'Ecole polytechnique fédérale, à Zurich, où il obtint, au printemps 1889, son diplôme d'architecte. Après différents stages, il vint s'établir dans sa ville natale, l'année suivante, à la mort de son père. Il pratiqua dès lors son art avec un talent et une probité qui valurent rapidement à son bureau une excellente réputation. Il le dirigea pendant plus de trente-cinq ans et se retira des affaires en 1926. Il s'était distingué dans la construction de nombreux travaux à Fribourg et dans le canton, parmi lesquels nous citerons l'Ecole des filles, à Gambach, l'Hôpital cantonal, la Banque populaire suisse à la rue Saint-Pierre (actuel Hôtel des Corporations), la Banque de l'Etat, l'Hospice Daler, divers pensionnats, les bâtiments scolaires de Treyvaux, la Tour-de-Trême, Villaz-Saint-Pierre, Avry-devant-Pont, et l'église de Bellegarde.

Architecte très coté de l'école classique, il participa également à de nombreux concours d'architecture et fut notamment lauréat pour les églises de Semsales, Bulle, l'Ecole de Commerce de Fribourg. Il collabora à la publication du volume *La maison bourgeoise dans le canton de Fribourg*, édité par la Société suisse des ingénieurs et architectes.



La seule charge publique qu'il consentit à remplir fut celle de conseiller communal de 1903 à 1907, où il dirigea avec compétence et dévouement l'Edilité de Fribourg. C'était l'époque où se contruisait la Route des Alpes et où se développaient les quartiers de Pérolles et de Gambach.

Il fut aussi membre du conseil de surveillance de la Caisse hypothécaire du canton, membre du conseil d'administration de la Société des tramways, de la Commission du Musée des arts et métiers et de l'Orphelinat bourgeoisial.

**Ferdinand Gougain, 1880-1948.** — Ce fut une belle figure d'artisan que celle de Ferdinand Gougain, maitre-serrurier, qui est décédé presque subitement le 10 mars 1948, à l'âge de 67 ans.

Il avait repris, en 1916, l'entreprise familiale de serrurerie dont il continua à assurer la prospérité, grâce à l'esprit d'initiative et de travail qu'il tenait de son père. M. Gougain était un véritable artisan, qui connaissait son métier, l'aimait et le pratiquait avec un art et une probité appréciés à leur valeur par la clientèle. Nombreuses sont, à Fribourg et ailleurs, les ferronneries d'art qui sont sorties de son atelier.

Mais, à côté des soins dont il entourait son entreprise, M. Gougain s'intéressait activement au développement de l'artisanat et de la petite industrie en ville de Fribourg. Les arts et métiers de notre canton avaient en lui un de

leurs hommes de confiance les plus avisés et les plus dévoués. Aussi dirigeait-il, depuis plus de vingt ans, l'Union cantonale des arts et métiers qui perd en lui un président exemplaire. M. Gougain était membre honoraire de la Société des arts et métiers de la ville de Fribourg à laquelle il rendit des services particulièrement éminents. La capitale lui devait d'être intervenu efficacement, dans une période de difficultés, pour que certaines petites industries locales ne périssent pas et ne privent pas Fribourg d'occasions de travail déjà rares. C'est ainsi que furent créées ou purent continuer leur activité des industries comme la Fabrique d'emballages métalliques, la Fonderie de Fribourg, Satramétal, et d'autres. La Chambre de commerce le comptait, naturellement, parmi ses meilleurs collaborateurs. Pendant de nombreuses années, il fut membre du Conseil général de Fribourg.



**R. Père Gallus Geser, 1894-1948.** — Qu'on aimait à rencontrer dans la rue de Lausanne qu'il montait pour aller à Saint-Michel, ce bon père Cordelier, toujours affable, au salut si plein de bienveillance, de charité! Saint-Gallois d'origine, il acheva ses études secondaires au Collège de Fribourg où il devint bachelier en 1915, puis étudia la théologie à notre Université. En 1924, il fut nommé professeur au Collège, et, la même année, ses supérieurs lui confièrent la direction du Pensionnat du Père Girard: grâce à son enseignement brillant, il suivit la filière et devint professeur de cinquième littéraire en 1939. D'autre part, ses éminentes qualités d'éducateur et de maître de maison lui valurent de devoir assumer deux fois la Direction du Pensionnat.



Il eut toute la confiance de ses supérieurs, mais aussi il fut aimé de ses collègues et des élèves. Homme de bon sens, équilibré, mais plein d'humour, il a exercé une influence bienfaisante sur tous ceux qui l'ont approché.

**Yvonne de Romain.** — Le 12 mai 1948, M<sup>lle</sup> de Romain, tertiaire de Saint François d'Assise, mourait subitement à Aix-les-Bains, à l'âge de 71 ans. Ce décès rapide et calme était l'achèvement d'une longue existence toute consacrée aux œuvres de miséricorde, aux pratiques religieuses et aux travaux de l'esprit.

Ayant cultivé et nourri sa grande intelligence par de patientes études, d'innombrables lectures et de longues méditations sur les chefs d'œuvre classiques grecs et français, M<sup>lle</sup> de Romain publia successivement sept à huit volumes de critique littéraire, d'études religieuses et d'essais historiques et biographiques. Elle collabora également à diverses publications françaises ou suisses et en particulier à *La Liberté* de Fribourg. Elle écrivait dans une langue correcte, infiniment respectueuse de la syntaxe, consolidée par une sérieuse documentation et souvent animée par des élans romantiques et une enthousiaste ferveur. Elle correspondait inlassablement avec ses amis, quelques membres de sa famille et ses relations intellectuelles. Volumineuse correspondance qui servait aussi son ardent prosélytisme et un apostolat que pourtant elle n'exerça jamais selon des règles étroites. Car, plus humaine encore qu'humaniste, elle sympathisait profondément avec toutes les misères de l'âme et du corps et répandait sur les pauvres, les solitaires, les désespérés de tous les milieux, un véritable trésor de charité spirituelle et matérielle. Elle exprimait en vers d'un émouvant lyrisme ses sentiments intimes et les vérités de son cœur.

Malgré les défaillances d'une santé de plus en plus fragile, Yvonne de Romain vécut dangereusement et parcimonieusement en France occupée lors de la dernière guerre et mit au service des réfugiés et des prisonniers les ressources



d'un brûlant et douloureux patriotisme et d'un courage qui dédaignait toute prudence et tout compromis.

Soit en France, soit en Suisse, son pays natal et sa seconde patrie, tous ceux que son cœur avait élus et accompagnés dans leurs épreuves ont reçu les marques vives de son affection immuablement fidèle.

Il faut insister ici sur la qualité de fidélité dont Yvonne de Romain était l'image même. Elle fut fidèle à son idéal jusqu'à l'intransigeance, fidèle à sa patrie, à son devoir, à ses traditions jusqu'à une sorte d'absolutisme.

Centre rayonnant de sa famille, elle a comblé les siens de dons précieux et rares. Nul désormais n'y remplira sa place vide.

Au cours des dernières années de sa vie, elle était parvenue à une étonnante maîtrise de soi-même et avait atteint « la renonciation totale et douce » dont parle Pascal. Son âme de pur cristal se reflétait sur son visage. Peut-être avait-elle surpris « sans paroles et sans visions, un de ses secrets de Dieu qui mènent l'homme au salut... »

La mort n'est point entrée chez elle « comme un voleur ». Elle l'attendait. Elle aspirait même, avec sérénité à la « Demeure du Père » et peu de jours avant son décès elle écrivait ces lignes :

*Oui, j'irai vers la Tombe ouverte qui m'attend,  
sans regret de la Vie,  
Comme vers la maison, quand le jour finissant  
Au repos nous convie...*

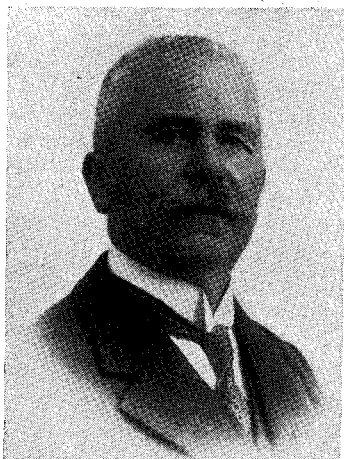
**Jacob Meyer, préfet du Lac, 1880-1948.** — Originaire d'Ulmitz, il fut élève des classes secondaires de Morat, et obtint son brevet d'enseignement après avoir suivi les cours de l'Ecole normale bernoise. Il fut alors nommé instituteur à Chiètres, puis à Morat : il sut s'y faire apprécier de telle sorte qu'il fut bientôt appelé à la Direction des écoles de cette ville.

C'est alors qu'en 1924, le Conseil d'Etat appela M. Meyer au poste de préfet du district du Lac pour succéder à M. Lademann. M. Meyer remplit cette délicate fonction

jusqu'à sa mort, soit donc pendant vingt-quatre années consécutives. Quand on connaît les vastes compétences et la somme des responsabilités qui reposent sur la tête d'un préfet dans le canton, on ne peut faire plus bel éloge du disparu que de rappeler que, pendant toute cette longue période, il a joui de la confiance entière de la population et du gouvernement. M. Meyer était, en effet, un homme de jugement très sûr et qui connaissait la psychologie d'un district particulièrement délicat à administrer, puisqu'il est formé de représentants de nos deux confessions chrétiennes et de nos deux langues nationales. Il fut enfin député au Conseil national de 1943 à 1947.

La mort de M. Meyer a causé un vide profond dans le district du Lac. Avec lui disparaît une figure sympathique et bonhomme, extrêmement populaire, toujours bien informé des vœux et des désirs de ses administrés, cherchant par tous les moyens à leur être utile et à faciliter leurs relations avec l'administration centrale.

**Paul Droux, 1864-1948.** — L'un des doyens de la ville de Fribourg, Paul Droux, ancien juge cantonal, s'est éteint le 4 mai 1948, dans sa 85<sup>e</sup> année.



M. Droux avait débuté dans la carrière judiciaire en 1891 comme greffier-adjoint du Tribunal cantonal. Patenté notaire en 1893, il exerça également cet office public jusqu'en 1918, année où sa science juridique et la conscience qu'il mettait dans ses fonctions le désignèrent au choix du Grand Conseil pour siéger au Tribunal cantonal. Il y demeura jusqu'en 1937.

M. Droux vouait aussi un intérêt soutenu aux

œuvres d'utilité publique. Le développement de Fribourg lui tenait particulièrement à cœur. La Société des tramways, dont il fut le président jusqu'à sa mort, eut en lui un appui de la première heure et un conseiller avisé.

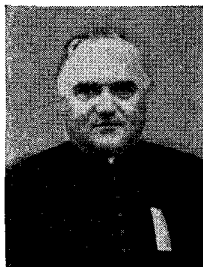
Les arts aussi avaient en lui un promoteur et l'Orchestre de la Ville s'honorait de l'avoir compté longtemps parmi ses fidèles.

Le souvenir de M. Droux demeurera celui d'un homme qui a hautement honoré le notariat et la science juridique dans notre canton.

**Abbé Max Biemann, 1881-1948.** — Né à Treyvaux, en 1881, l'abbé Biemann fut ordonné prêtre en 1907 et débuta dans le ministère comme vicaire à Assens, puis, l'année suivante, à Gruyères. Il y demeura cinq ans, jusqu'en 1913, et y fit beaucoup de bien, notamment à la jeunesse, dont il s'occupa spécialement. Dès ce moment aussi se révélèrent son goût et son talent pour le chant sacré, qui devaient porter de beaux fruits au cours de sa carrière sacerdotale.

Nommé curé de Crésuz en 1913, il s'acquitta rapidement la confiance et la sympathie de ses ouailles. Il voua ses loisirs au culte des traditions populaires et fonda *La Fauvelle*, société de chant portant le costume gruyérien. A la fois musicien et poète, il composa de ravissantes chansons populaires. Il s'intéressait vivement au patois. Lauréat du premier concours des patoisants, il obtint la grande médaille de vermeille pour un recueil de poèmes gruyériens de la meilleure veine.

M. l'abbé Biemann passa toute sa vie à Crésuz, aimant la solitude, en face du magnifique panorama des montagnes qu'il se plaisait à chanter. Prêtre zélé, actif et aimé de chacun, il laisse le souvenir d'une longue et féconde carrière sacerdotale, tout entière consacrée au bien des âmes, au culte du beau et à la défense des traditions populaires.



**Laurent Brulhart, 1882-1948.** — Le 17 juillet 1948, ont eu lieu, à Bonnefontaine, les obsèques du député Laurent Brulhart, personne de premier plan de la Rive droite. S'il était buraliste postal depuis de nombreuses années, il était avant tout agriculteur et, avec l'aide d'une nombreuse famille, il exploitait deux domaines. Cela ne l'empêcha pas de trouver encore le temps de rendre de multiples services à ses concitoyens, notamment lorsqu'il appartint au Conseil Communal.

Il fut syndic de Bonnefontaine de 1920 à 1934, président de la Caisse Raiffeisen pendant 26 ans, assesseur de la justice de paix du Mouret durant 23 ans. Un homme aussi représentatif de sa contrée avait sa place marquée au Grand Conseil: il y fut élu en mai 1935 et y siégea jusqu'à sa mort, soit pendant 13 ans. C'est dire combien cette perte a été douloureusement ressentie par toute la population de la région.

**Rde Mère Ignace Widmer, 1871-1948.** — Douée de précieuses qualités d'intelligence et de cœur, jointes à un grand esprit surnaturel et à une expérience pédagogique des plus sûres, Rév. Mère Ignace a fondé l'Ecole de commerce de Gambach et l'a dirigée pendant 43 ans. Elle a exercé une profonde et féconde influence non seulement dans la Communauté de Sainte-Ursule et dans les milieux pédagogiques de notre canton, mais encore à l'étranger.

Mère Ignace était née Julie Widmer, le 5 mai 1871, à Niederuzwil, dans le canton de Saint-Gall. A l'âge de treize ans déjà, elle vint comme élève au pensionnat de Sainte-Ursule. Plus tard, elle fit des séjours à Londres et au Cap. Puis elle entra à Sainte-Ursule comme postulante, et elle y fit profession en 1896.

Quelques années plus tard, le besoin se faisant sentir dans le canton d'une formation spéciale à donner aux jeunes filles appelées de plus en plus à tenir divers emplois dans les bureaux, les administrations, l'industrie, l'Ecole de commerce fut créée par un contrat passé entre la Direction de l'Instruction publique et les Sœurs Ursu-

lines. Dès la première année, en 1905, Mère Ignace fut directrice de l'Internat et professeur d'anglais, avec M. Pierre Clerget comme directeur de l'École. Les classes se trouvaient alors dans la maison de Sainte-Ursule. En 1908, Mère Ignace fit un second séjour en Angleterre, à Oxford et à Malvern. En 1914, l'École s'installait dans la belle maison de Gambach qu'elle occupe actuellement.

De 1905 à son décès, survenu le 3 septembre 1948, Mère Ignace resta directrice de l'École, sauf une interruption de six années, durant laquelle elle fut Mère générale à Sainte-Ursule. Et encore n'était-ce là qu'une interruption partielle, car elle avait gardé son enseignement de l'anglais dans tous les cours. C'est dire combien de générations de femmes et de chrétiennes Mère Ignace a formées et conservent un souvenir ému de son dévouement.



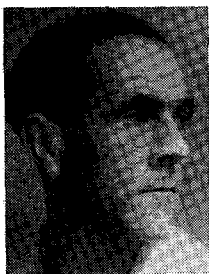
**Gaston Thévoz, artiste-peintre, 1902-1948.** — La mort l'a stoppé le 17 octobre 1948, en plein essor, comme il entrait dans la voie des grandes réalisations.

*Ars longa, vita brevis...* Un quart de siècle qu'il avait peiné dans les difficultés et, souvent, l'adversité, avec un courage égal, une volonté soutenue et une constante sérénité, pour s'assurer une maîtrise qui trouvait enfin son couronnement. La vie semblait vouloir se montrer enfin moins rude à son endroit. Il s'apprêtait à cueillir les fruits d'une longue patience. Son talent, mûri, allait lui permettre de livrer tout son « message ». Son art rayonnait et son nom commençait à s'imposer bien au delà des limites du pays.

Sa disparition prématurée laisse un grand vide dans le cœur de ses amis, de ses camarades, de ses admirateurs, en même temps qu'elle prive l'art d'une force de création précieuse. Car, s'il était un artiste de talent, il était aussi une personnalité des plus attachantes. Son influence s'est

exercée non seulement dans les milieux artistiques, mais dans les cercles les plus divers. Il possédait une réelle puissance de rayonnement.

Esprit curieux, observateur aigu, poussant son investigation au delà des apparences, il savait pénétrer au cœur des choses et des hommes. Sa vitalité, son dynamisme le dépassaient et s'exerçaient comme un *doping* sur ses amis, sur ses collègues. Un art du franc-parler, une franchise désarmante lui permettaient de ne jamais dérober le fond de sa pensée. Esprit cultivé mais sans pédanterie, aimant et



pratiquant la simplicité, d'une ingénuité naturelle corrigée de fine ironie, il avait conquis toutes les sympathies. Généreux et passionné, compatissant et discret, trouvant toujours plus pauvre que lui, c'était, pour le peindre d'un mot, un grand cœur.

C'était ensuite un grand artiste. Rien de ce qui touchait au beau ne lui était étranger. Toutes les disciplines de son art, tous les genres lui étaient familiers et il les pratiquait tous avec une égale maîtrise : paysages, portraits, natures mortes, compositions, lithographie, fresque, gouache et vitrail. Quel que fut le genre ou la technique adoptée, chacune de ses créations se signalait par la plénitude de l'émotion, l'économie des moyens, la franchise et la clarté de la facture et surtout par le lyrisme, ce lyrisme assourdi que, dans son œuvre, on trouve dès le début. C'est par son lyrisme qu'il innove chez nous, c'est là le don royal qu'il apporte à l'art fribourgeois.

La liberté du mouvement, la souplesse de l'interprétation et la richesse de l'expression se juxtaposent, dans ses paysages et, plus encore, dans ses compositions, à la spontanéité, à la verve, à l'esprit et, parfois aussi, à ces gaucheries ou plus exactement à ces gestes d'innocence, au charme intime, mais qui n'ont pas toujours été compris.

De l'enfance, il conserve intacte une imagination exubérante qui se libère entièrement dans ses composi-

tions, compositions le plus souvent traitées à la gouache, d'une fantaisie un peu bohème, mais si prenantes et dont les personnages sont toujours campés, quelque soit le sujet: nativité, annonce, dans le décor familier des horizons fribourgeois. Fribourgeois, son art l'est sans conteste et la filiation est tangible, surtout dans son œuvre religieuse, qui le rattache aux anciens maîtres de chez nous: même foi généreuse, mêmes élans d'exaltation, même émotion, y compris cette fantaisie dans le détail qui ramène l'œuvre à des proportions terrestres et ménage le passage aux réalités supérieures. Ses vitraux, dont l'art renoue avec la tradition classique telle qu'elle rayonne dans la cathédrale de Chartres, atteignent une véritable grandeur et des accents dramatiques bouleversants dans leurs scènes de crucifixion ou leurs piéta.

La contribution que Gaston Thévoz apporta à la renaissance et au développement de l'art religieux en pays fribourgeois et en Suisse française est considérable et son œuvre religieuse, qui prend une place de choix dans la production contemporaine, est devenue le monument le plus pur de sa gloire.

ALPHONSE DORTHE.

**Henri Rossier-Carrard, 1883-1948.** — Au début de novembre 1948, est mort subitement M. Henri Rossier-Carrard, président de paroisse à Estavayer-le-Lac. Sa vie fut toute de labeur et de dévouement à la chose publique. Tout jeune, il entra à l'imprimerie Butty, à Estavayer, puis, une dizaine d'années plus tard, il fonda un commerce qui devint rapidement florissant et lui permit d'élever une belle famille.

En 1926, il entra au Conseil de paroisse de sa ville, dont il prit la présidence en 1927, au départ de M. Joseph Käelin, charge qu'il exerça avec distinction et dévouement jusqu'à sa mort. Il présidait également la Société de développement d'Estavayer et la représentait au sein



de l'Union fribourgeoise des Sociétés de développement. Membre du comité de la Société d'art public (Heimatschutz), il ne manquait aucune séance, intervenant toujours pour sauvegarder notre beau patrimoine artistique et historique.

**Henri Legras, 1882-1948.** — La mort de M. Henri Legras, professeur de droit romain à notre Université a privé notre *Alma Mater* d'une de ses figures les plus caractéristiques et d'une forte personnalité qui a formé toute une génération de juristes fribourgeois.



Henri Legras était né en 1882 à Rouen. Il était Français et devait garder toujours la nostalgie de la vie de la mer qu'il connut durant son adolescence dans la vieille capitale de la Normandie, la ville de la batellerie de la Seine.

Il commença, en 1901, ses études supérieures à l'Université de Rennes. Il y étudia à la fois l'histoire, la géographie et le droit. Il obtint le grade de licencié en histoire et en géographie à Caen, en 1903. En 1905, il compléta ses études par une licence en droit, toujours à l'Université de Caen. Puis, successivement, en 1907 et en 1911, il enleva deux doctorats en droit dans les Universités de Caen et de Paris. Ses thèses sont consacrées, l'une à une ancienne loi du droit romain, la *Lex Julia municipalis* (La table latine d'Héraclée, Paris 1907), et l'autre à une institution du droit germanique en France: *Le bourgage de Caen: tenure à cens et tenure à rente*, Paris 1911.

En vertu de la convention qui lie notre *Alma Mater* à l'Université de France, M. Legras fut désigné pour venir à Fribourg y enseigner le droit français, ainsi que l'histoire du droit, et y remplacer le professeur Fietta qui se retirait.

Après la guerre de 1914 et les bouleversements qui suivirent, le droit français fut moins étudié chez nous. La

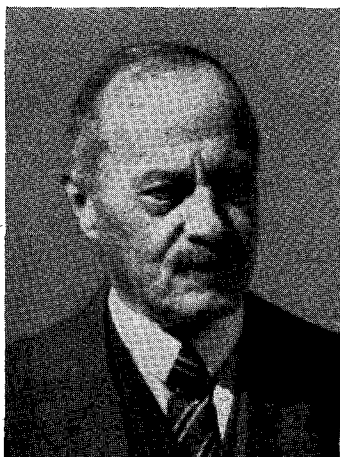


chaire de droit international privé, une des disciplines du droit les plus délicates, fut alors confiée au jeune savant ; puis, en 1926 au départ de M. Gutzwiller pour l'Université de Heidelberg, celle de droit romain en langue française ; enfin, en 1934, à la mort du professeur Hauptmann, M. Legras assumait encore l'enseignement en allemand de l'histoire du droit suisse et allemand, ce qui, pour un savant français, est une performance peu commune. On peut déjà juger par cette étonnante carrière de l'étendue extraordinaire de la culture de cet homme, qui s'est consacré tout entier à la science avec une énergie infatigable.

Mais, la riche personnalité de M. Legras ne se contentait pas du droit et de l'histoire. Grand voyageur, il parcourut toutes les mers du monde, ce qui lui inspira plusieurs romans — publiés en allemand sous le pseudonyme de Heinrich Herm — qui connurent un assez grand succès.

**Marcel von der Weid, ancien conseiller d'Etat, 1866-1948.** Le 3 décembre 1948, calme comme il l'a été toute sa vie, s'en est allé Marcel von der Weid, dont le père, Joseph von der Weid de Wyler, avait été député de la Singine dès 1871, et juge de paix de Fribourg de 1878 à sa mort, en 1896. Il passa presque toute son enfance sur le domaine de Wyler, ce qui devait dessiner sa vocation d'ingénieur forestier. Il était inspecteur des forêts du 1<sup>er</sup> arrondissement lorsque, en 1914, les députés singinois vinrent lui demander d'accepter de représenter leur district au Conseil d'Etat, et le 9 mai de cette année, élu à la presque unanimité du Grand Conseil, il prenait la succession de Stanislas Aeby et se vit attribuer la Direction militaire, qu'il conserva jusqu'à sa retraite, en 1936.

Pendant toute la guerre de 1914-1918, il conduisit son Département à la satisfaction générale, visitant les postes avancés, les hôpitaux où, en 1918, nos soldats mouraient de la grippe. Toujours, il a exécuté les ordres de l'armée ou du Conseil fédéral, mais sans jamais vouloir rien abdiquer de notre souveraineté cantonale.



Mais, ce qu'il aimait par dessus tout, c'était de s'occuper des forêts et des domaines de l'Etat; le Plasselschlund, l'Höllbach, les Faverges: là était vraiment sa vie, et les services qu'il a ainsi rendus à l'Etat sont inappréciables.

Il est enfin une des activités de Marcel von der Weid qu'on ne peut passer sous silence, malgré sa grande modestie: ce sont les œuvres de charité. Il était l'âme des Con-

férences de Saint-Vincent-de-Paul de Fribourg. Chaque semaine, il présidait sa Conférence, chaque semaine, il visitait « sa » famille, ou se faisait remplacer en cas d'empêchement absolu.

Marcel von der Weid fut un grand chrétien et un grand Fribourgeois.

**Alfred Monney, 1878-1948.** — M. Monney était né à Fribourg, où il fit toutes ses classes et le collège Saint-Michel avant de se rendre à l'Ecole polytechnique de Zurich et à l'Université de Liège d'où il sortit ingénieur-électricien. Il entra ensuite au service de l'Administration des eaux et forêts, puis il se rendit en Espagne et au Portugal, où il travailla de nombreuses années dans des sociétés d'électricité.

Rappelé au pays par la guerre de 1914, il fit toutes les mobilisations, puis il fut engagé par les établissements auxquels il avait appartenu avant son départ et qui étaient devenus entre temps les Entreprises électriques fribourgeoises. Le gouvernement l'appela enfin au poste d'inspecteur cantonal des installations électriques inté-

rieures dont il a été le premier titulaire. Il assumait à ce titre de nombreuses enquêtes relatives à des incendies.

M. Alfred Monney avait l'entière confiance de son chef, le conseiller d'Etat directeur de l'Etablissement cantonal d'assurance. Il était également apprécié du public, qu'il renseignait volontiers sur les difficiles problèmes qu'il avait lui-même à résoudre. Le défunt était, en effet, de commerce agréable et il jouissait de l'estime d'un large cercle de relations.

Une dernière joie lui avait été réservée: celle de fêter ses soixante-dix ans au milieu de toute sa famille et de ses amis, veille de son décès subit!

\* \* \*

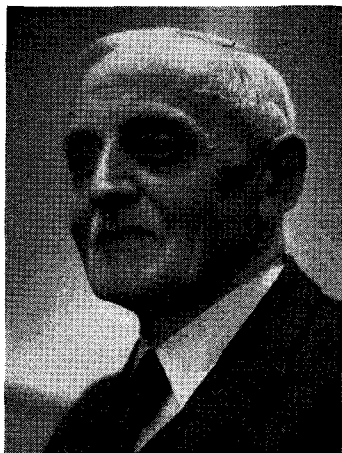
A ces notes biographiques qu'il soit permis à un ami d'ajouter quelques considérations sur l'homme et son caractère.

Sous des dehors assez crânes, quelquefois même agressifs, qui pouvaient laisser croire, à ceux qui ne le connaissaient pas, qu'il avait un caractère autoritaire, Alfred Monney cachait probablement un fond de timidité et sûrement un cœur excellent.

Comme collégien et plus tard comme étudiant à l'Université, c'était un camarade plein d'entrain et de vie, égayant ses amis de ses chansonnettes, y compris celles qu'il composait lui-même, leurs ajoutant le geste et la mimique qui faisaient la joie de ceux qui l'écoutaient.

A son retour d'Espagne, homme déjà mûr, très impressionné par les courses de taureaux, il en faisait des récits pathétiques, drapé dans une couverture, donnant à ses auditeurs, presque l'illusion de la réalité.

C'était un homme d'une parfaite courtoisie, surtout à l'égard des dames auxquelles il aimait adresser un



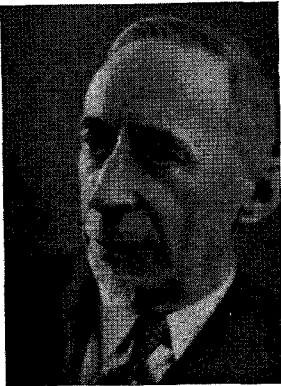
compliment, les saluant d'un coup de chapeau large et solennel.

Il aimait sa profession d'ingénieur électricien ; en homme pratique il avait édité un ouvrage destiné aux monteurs électriciens, et il s'était intéressé tout particulièrement à une manifestation naturelle de l'électricité, la foudre et le moyen de lutter contre elle par le paratonnerre.

Comme beaucoup d'autres, il avait son violon d'Ingres, les cartes. Le yass, tout d'abord, joué régulièrement dans un groupe d'amis, et plus tard le bridge auquel il s'intéressait non seulement à la table de jeu, mais dans les concours de journaux, spécialement ceux du journal de Genève et dont la réussite lui avait valu le titre d'expert. Il y a un peu plus d'une année il avait fondé un petit club de bridge dont il fut pendant 12 mois le président dévoué.

Aux cartes, ce brave Alfred était imbu de principes nets et rigides, dont l'inobservance de la part de ses amis attirait au fautif de vertes algarades.

Mais l'amitié à toujours été plus forte que ces petits orages, pleins de charme d'ailleurs, et c'est elle aujourd'hui qui veut se souvenir de ce bon cœur, de cet homme droit et honnête que fut Alfred Monney dont tous ceux qui l'ont connu de plus près et surtout ses amis garderont dans leur mémoire un souvenir inoubliable et ému. H. P.



**Hippolyte Lippacher, 1876-1949.** — C'était une figure bien sympathique de Fribourg qu'Hippolyte Lippacher, décédé le 13 janvier 1949. Il dirigeait un cabinet dentaire bien achalandé, mais il se consacra également à la vie publique: membre du Conseil général pendant de nombreuses années, il fut député au Grand Conseil de 1936 à 1947. On peut dire qu'il consacra tous ses loisirs

au Club alpin dès 1912. Il fut secrétaire de la section « Moléson » dès l'année de son entrée dans le Club et président de la Commission du *Bulletin* de 1930 à 1935. Ces dernières années, sa santé déclinante ne lui permit plus de faire les courses de section, mais il assista toujours régulièrement aux banquets annuels, dont il était l'animateur entraînant et jovial, montrant que le Club alpin était pour lui un cercle non seulement de sportifs, mais surtout d'amis fidèles.

**Marie Sciobéret, 1865-1949.** — Le 15 janvier 1949, est décédée à Lempdes (Haute-Loire) une Fribourgeoise que beaucoup ont oubliée, Marie Sciobéret, la fille de Pierre Sciobéret, l'auteur de *Marie la tresseuse*, l'avocat bullois qui a laissé un nom dans notre littérature romande.

Orpheline très jeune, elle fit ses études à Fribourg et en Allemagne, puis séjourna une trentaine d'années en France. Mais, elle n'oubliait pas Fribourg, écrivant deux romans dont l'action se passe sur les bords de la Sarine: *Le neveu du chanoine* et *La voix du sang*, parus tous deux dans la *Bibliothèque universelle et revue suisse*, de Lausanne, en 1899 et 1902. Le premier fut réédité en 1930. Ces deux romans, écrits avec vivacité et élégance, font preuve d'une psychologie aiguë et ont un intérêt d'histoire locale en nous peignant Fribourg encore petite ville à la fin du siècle dernier.

Elle revint à Fribourg, en 1926, exerça une fonction à *La Liberté* et enseigna à l'Institut des Hautes-Études (Villa des Fougères) où sa connaissance des langues la rendirent précieuse. Mais elle repartit bientôt pour la France, auprès d'une nièce, chez qui elle fixa sa résidence, et d'où elle ne devait plus revenir...

**Abbé Félicien Chevalley, 1870-1949.** — Ce fut une belle et digne figure d'ecclésiastique que celle de l'abbé Chevalley. Né le 22 mai 1870, à Attalens, il put faire ses études à Saint-Michel et au Grand Séminaire grâce à la générosité de son oncle Félix, valet de chambre à l'évê-

ché pendant 54 ans. Ordonné prêtre en 1895, il débuta dans le ministère comme vicaire à Yverdon. En 1898, il était nommé curé de Tours-Montagny, puis, en 1910, à Praroman, et en 1922, enfin, à Cressier-sur-Morat. Partout, il a laissé le souvenir d'un prêtre infatigable, se vouant avec joie au bien de ses paroissiens et ayant toujours une attention particulière, une sympathie marquée pour les pauvres, les déshérités, les malheureux.



En 1935, l'abbé Chevalley prit sa retraite à Belfaux, et continua, dans la mesure de ses forces, à seconder ses confrères dans l'exercice de leur ministère. Le 16 janvier 1949, il rendit à Dieu sa belle âme d'apôtre, qui s'était penchée sur les misères humaines pendant de si nombreuses années.

**Paul Frossard.** — Le 20 janvier 1949 est décédé à Lausanne, où il s'était fixé, M. Paul Frossard, ancien consul général. Il faisait partie de cette élite de Fribourgeois qui se sont distingués soit dans la diplomatie, soit dans la carrière consulaire, assurant à leur petite patrie un beau renom à l'étranger.

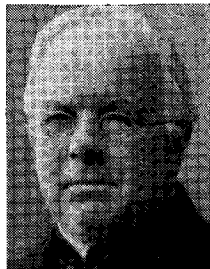
Vice-consul, consul, puis consul général, M. Paul Frossard avait été attribué tour à tour aux postes de Batavia, Melbourne, Budapest, Caracas et San-Francisco. Sa qualité de polyglotte, unie à une psychologie avertie et à une grosse capacité de travail, lui permit de traiter avec succès d'importantes affaires pour le compte de la Confédération et d'entretenir les meilleurs rapports soit avec le Département politique, soit avec les colonies suisses, soit avec les gouvernements auprès desquels il était accrédité.



Le défunt s'était ensuite retiré dans notre ville où sa physionomie était vite devenue familière. Grand, les cheveux blancs sous le chapeau vert, légèrement voûté, le regard fin et bon, les traits réguliers, on le voyait accomplir quotidiennement sa promenade, accompagné de sa femme, la sœur de M. Eugène Broye, ministre de Suisse en Espagne.

Aussi attaché qu'il fût resté à Fribourg, où il était né et dont il était bourgeois, M. Frossard avait gardé la nostalgie des vastes étendues. Il se rendit finalement à Lausanne, dont le climat, plus doux, convenait mieux à sa santé. Hélas! celle-ci n'a pas résisté à la maladie qui devait l'enlever à l'affection des siens et de ses amis.

**Doyen Jean Bovet.** — Ce fut une consternation, à Prez-vers-Noréaz, lorsqu'on apprit, le 12 février 1949, la nouvelle de la mort du curé Jean Bovet, doyen du décanat de Saint-Udalric. Fils d'une famille de modestes paysans de Chapelle, il fit ses études à Saint-Charles de Romont, à Saint-Michel de Fribourg et au Grand Séminaire diocésain où il était le condisciple de Mgr Besson. Ordonné prêtre en 1898, il fut vicaire à Châtel-Saint-Denis pendant trois ans, puis curé de Villaraboud pendant 14 ans. En 1915, il prenait possession de la cure de Prez, qu'il devait conserver jusqu'à sa mort.



Admirablement secondé par le grand citoyen et vaillant chrétien que fut le député Alexis Rosset, il vit fleurir en sa nouvelle paroisse des œuvres durables qui perpétuent aujourd'hui les saines traditions de notre population. Aussi, le 16 décembre 1939, Mgr Besson le nommait-il doyen du décanat de Saint-Udalric.

M. Bovet fut durant 34 ans le pasteur vigilant, le père aimant et bienveillant de sa paroisse. La commune de Prez, en témoignage de respectueuse reconnaissance, lui décerna le titre de bourgeois d'honneur à l'occasion de

ses 30 ans d'activité bienfaisante au service des familles dont il avait la sainte garde.

Le doyen Bovet fut un prêtre toujours digne. Sa simplicité, sa modestie, sa profonde piété, sa conscience presque scrupuleuse dans l'accomplissement de sa mission de prêtre, lui demeurèrent les plus sûrs garants de la solide reconnaissance de tous ses paroissiens.

**Abbé Joseph Schneuwly.** — Né à Cormondes, Joseph Schneuwly avait été ordonné prêtre en 1922. Dix ans vicaire, à Broc, à La Chaux-de-Fonds et à Tavel, il fut nommé curé d'Ecuvillens en 1932.

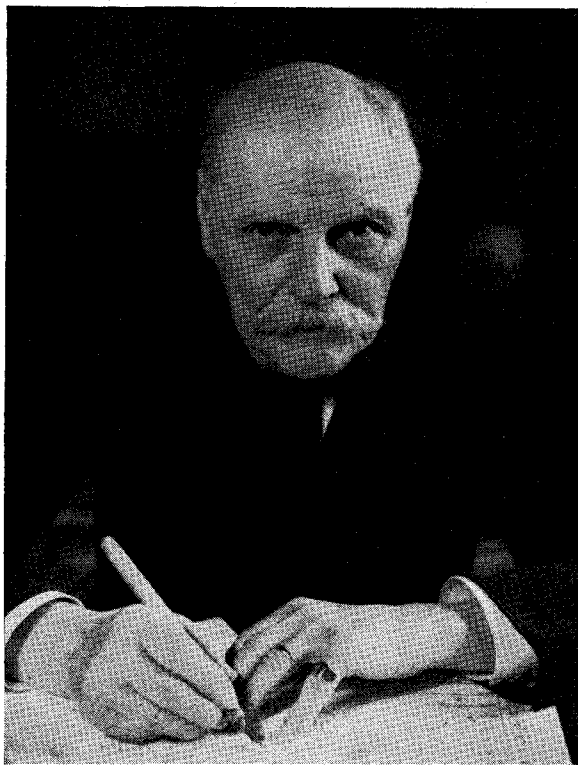
Extraordinairement actif, il mena à chef la restauration de l'église et donna une heureuse impulsion à toutes les sociétés de sa paroisse. Plein d'allant, il exerça un magnifique apostolat, sachant se mettre à la place des autres, comprendre leurs difficultés avec un sens averti des réalités. Très pédagogue, il donnait d'excellents cours à l'Institut agricole de Grangeneuve; c'est à la sortie des examens de cette école, le samedi 19 mars 1949, qu'il s'effondra, frappé d'une crise cardiaque, alors qu'il s'en retournait exercer son ministère auprès de ses paroissiens.

**Tobie de Raemy, 1864-1949.** — Tobie de Raemy, archiviste honoraire de l'Etat, président d'honneur de la Société d'histoire, est décédé le 20 mars 1949, après une longue vie, vouée tout entière au service du canton de Fribourg et de la science historique.

C'était l'un des hommes affables que l'on aimait à rencontrer, avec qui il faisait bon discuter. D'une très grande culture, il savait plaisanter et émailler sa conversation de pointes légèrement ironiques, sans cependant jamais manquer de charité. Nous nous rappellerons toujours ces petites causeries, entre deux recherches, dans son bureau si tranquille des Augustins. Nous le voyons encore déchiffrer avec peine un document allemand du XV<sup>e</sup> siècle, et finir par nous déclarer: « Il n'est même pas certain que le Chancelier d'Etat ait bien su ce qu'il voulait dire ! »



Né le 29 mars 1863, il fit ses études à Thonon, à Dôle, à Evian, à Fribourg, et enfin à l'Université de Würzburg: c'est dire l'empreinte que la culture française



laissa en lui. Alors que les disciplines philosophiques l'avaient d'abord intéressé, il fit un stage de procure, puis fut nommé substitut du contrôleur des hypothèques de Fribourg en 1887, après avoir encore fait un stage dans ce bureau.

Mais, ce travail ne pouvait lui convenir: en 1891 déjà, le Conseil d'Etat le nommait sous-archiviste, en remplacement de Max de Techtermann. Et c'est aux Archives

d'Etat qu'il fit toute sa carrière: le 12 janvier 1909, il fut nommé archiviste pour succéder à Joseph Schneuwly; il y resta jusqu'en 1934, année où il dut prendre sa retraite. Reconnaisant ses bons et loyaux services, le Conseil d'Etat le nomma alors archiviste honoraire.

L'on se représente souvent l'archiviste comme un homme caché derrière des monceaux de papiers ou de parchemins, ne vivant que dans le passé et ne travaillant qu'à des classements. Tel n'était certes pas Tobie de Raemy. Les archives de Fribourg sont parmi les plus riches de Suisse, aussi notre archiviste tenait-il à faire profiter les chercheurs tant des collections dont il assumait la garde que de sa propre expérience. De 1908 à 1930, il donna un cours pratique aux élèves de paléographie du professeur Steffens. Les historiens, même simples amateurs, et les étudiants de notre Université ont toujours trouvé en lui la plus grande complaisance; il les guidait dans leurs recherches et mettait à leur disposition, avec une bonne grâce incomparable, tous les renseignements qu'il possédait et que le hasard des recherches lui avait fait rassembler.

Si les publications de Tobie de Raemy ne sont pas très nombreuses, elle sont le résultat d'un esprit critique rigoureux, et par conséquent, de haute valeur scientifique. La plupart furent publiées dans les *Annales fribourgeoises* et dans les *Etrennes*. Nous devons mentionner spécialement sa biographie du *Chancelier Techtermann*, cet humaniste qui joua un si grand rôle à Fribourg à la fin du XVI<sup>e</sup> siècle et au début du XVII<sup>e</sup> siècle, et surtout l'*Emigration française dans le canton de Fribourg* qui forme le tome XIV des *Archives de la Société d'histoire*. Cette vaste étude, parue en 1935, fut le couronnement d'une longue carrière de patientes recherches.

Mentionnons enfin que ce fut lui qui présida, en 1917 et 1918, au transfert des Archives de la Chancellerie aux Augustins. Ce fut grâce à ses nombreuses interventions auprès de ses supérieurs, à sa persévérance et à son savoir-faire que les historiens d'aujourd'hui ont à leur disposition des installations qui permettent un travail vraiment fécond.

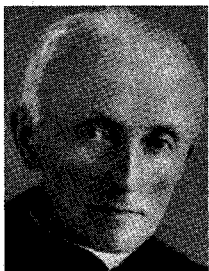
L'amabilité de Tobie de Raemy n'avait d'égale que sa modestie. Nombreuses furent ses charges accessoires; partout, il y rendait d'immenses services, sans que jamais son nom fut mis en vedette! C'est ainsi qu'il fut secrétaire de la Société économique de 1893 à 1903, puis bibliothécaire; membre de la Commission de la Bibliothèque cantonale de 1914 à 1941, il la présida en 1918, 1923 et 1932; il fut membre à vie de la Chambre des Scholarques depuis 1923; il entra dans la Société d'histoire le 14 janvier 1891 et en fut nommé vice-président le 28 janvier 1909. Il était donc tout naturel qu'il prit la succession de Max de Diesbach lors du décès de ce grand président: à l'unanimité, l'assemblée du 18 mai 1916 l'appela à cette haute charge, mais sa trop grande modestie la lui fit refuser, et la Société le proclama alors président d'honneur! Il faisait encore partie du Geschichtsforschender Verein depuis 1906, de la Société d'histoire de la Suisse romande depuis 1918, de la Société d'histoire contemporaine, à Paris, dès 1907, et cela jusqu'à sa dissolution provoquée par la guerre en 1914. Il fut enfin nommé membre correspondant de la Société d'histoire et d'archéologie de Genève en 1926, à l'occasion du quatrième centenaire de la combourgeoisie de Genève et Fribourg.

Elu membre du Conseil paroissial de Saint-Nicolas en 1922, il présida ce conseil de 1926 à 1946 avec un dévouement et un zèle dignes d'éloges.

Une telle carrière devait recevoir sa récompense: le 16 novembre 1931, il fut proclamé docteur honoris causa de notre *Alma Mater*, en même temps que M. Weber, archiviste de Lucerne. Une seule personne trouva cet honneur immérité: ce fut Tobie de Raemy lui-même!

Toutes les personnes qui ont approché Tobie de Raemy ont compris et aimé cette forte personnalité. Tous ses amis, et tous ceux qu'intéressent notre passé et nos traditions, et spécialement notre Société d'histoire, comprennent que Fribourg a perdu à son décès!

**Doyen François Menétrey, 1859-1949.** — Le 27 mars 1949 est décédé François-Etienne Menétrey, curé d'Albeuve et doyen de la Haute-Gruyère. Ordonné prêtre à 22 ans, il fut vicaire à Sottens,



puis curé de Villarvolard pendant huit ans, de Courtion pendant douze ans, enfin d'Albeuve pendant quarante-six ans.

Travailleur acharné et d'une charité sans pareille, très attaché à tout ce qui fait la tradition, il s'employa avec énergie à entraver l'exode des campagnards vers la ville ou la fabrique. Aussi, se réjouissait-il de toute installation de petite industrie à la campagne, et il s'intéressa vivement à la JOC.

La mort du doyen Menétrey mit en deuil non seulement sa paroisse, mais toute la Gruyère, où, partout, il était aimé.

**Gustave Chuard, juge de paix, 1879-1949.** — Gustave Chuard, frère de l'ancien conseiller d'Etat Joseph Chuard, fut l'une des personnalités les plus marquantes de la Bröye fribourgeoise. N'ayant fait que ses classes primaires, il dut à ses nombreuses lectures, à son sens des affaires et à sa grande intelligence d'attirer sur lui l'attention de ses concitoyens.

Secrétaire communal de Cugy à 20 ans, il s'établit bientôt à Nuvilly, où il venait de fonder un foyer. Il fut conseiller communal et présida la Caisse Raiffeisen pendant vingt ans.



Dès 1919, il est greffier de la Justice de paix de Cugy, et en 1936, il succéda à Eloi Moret à la tête de cette autorité. Connaissant la vie des paysans, leurs besoins, leurs inquiétudes, il sut, dans ces fonctions, rendre des services inappréciables.

Député au Grand Conseil dès 1931, président de la Commission des paysans obérés, membre du Conseil d'administration de la Banque de l'Etat, président de la Société broyarde d'agriculture, président de la Fédération des syndicats agricoles et de la Foire aux provisions, vice-président de l'Union des paysans fribourgeois: c'est dire l'activité énorme de cet homme et l'estime de la population qui n'a pas craint de le charger de lourdes responsabilités. Jamais, il n'a failli à sa tâche.

**Firmin Barbey.** — Toute les personnes qui ont eu à traiter avec la Direction de l'Instruction publique ont connu Firmin Barbey, décédé en avril 1949.

Originaire de Morlon, il passa sa jeunesse à Villarsvirioux, suivit le cycle des classes littéraires au Collège Saint-Michel, puis après un court passage à l'Ecole normale de Haute-rive, il obtint le brevet d'instituteur. D'abord instituteur à Estavayer-le-Gibloux, il fut promu maître à l'école de Courtion, et enfin occupa le poste de confiance d'inspecteur scolaire de la Broye. En 1908, Georges Python l'appela à la Direction de l'Instruction publique comme chef de service: c'est là que s'écoula la majeure partie de sa vie. Quiconque avait besoin d'un renseignement n'avait qu'à s'adresser à lui; avec une grande serviabilité, il se mettait au service de chacun, et ses connaissances administratives n'étaient jamais mises en défaut!



Il fut encore inspecteur des écoles secondaires, secrétaire-caissier de la Mutualité scolaire, professeur d'avi-culture à l'Ecole ménagère agricole de Marly.

Cet homme courageux et infatigable a rendu de grands services au pays et a droit à sa reconnaissance.

**Joseph Deschenaux, ancien syndic d'Ursy.** — Une belle figure de la paroisse d'Ursy disparaissait, le 11 juin 1949, en la personne de M. Joseph Deschenaux, ancien syndic. L'année dernière, le défunt s'était vu contraint d'abandonner la charge de conseiller et de syndic qu'il assumait avec beaucoup de compétence et de dévouement depuis 43 ans. M. Deschenaux était entré au Conseil de paroisse en 1905 et en devint le président dès 1929, charge qu'il a remplie avec beaucoup de tact jusqu'à



sa mort. En 1905, il était aussi nommé président de la Société de laiterie, fonction qu'il occupa pendant environ vingt ans. En 1917, il prenait place dans la salle du Grand Conseil où il siégea pendant quatre lustres. Dans ces divers champs d'activité, ainsi que comme tenancier du café du « Guillaume Tell » à Ursy, M. Deschenaux s'acquit l'estime et l'affection de ses administrés et de ses collègues

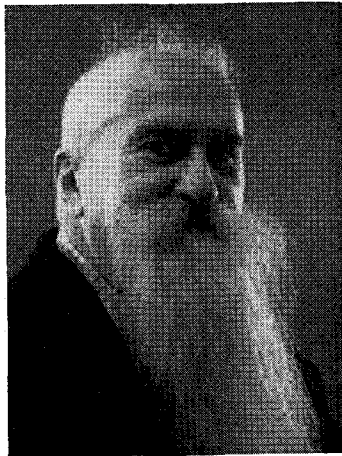
par son amour de l'ordre et sa parfaite connaissance des affaires. Comme syndic et conseiller, il fit bâtir la maison d'école en 1906, et, grâce à sa ferme direction, la commune d'Ursy alla constamment de l'avant.

M. Deschenaux était partisan du progrès, mais ennemi des aventures. C'est pourquoi il se laissa toujours guider par son bon sens et sa prudence. Il était aussi membre du parti conservateur glânois. Très fidèle aux assemblées de son parti, où il était très écouté, car on aimait sa rude franchise, il soutint avec une grande énergie partout et toujours la cause conservatrice.

En chrétien convaincu, il fut toujours un grand ami du prêtre qu'il défendait vigoureusement si l'occasion s'en présentait. C'est pourquoi Dieu lui fit la grâce insigne de recevoir, quelques jours avant sa mort, l'éminente visite de Son Exc. Mgr Charrière, venu à Ursy pour la Confirmation; et d'avoir à ses côtés, selon un désir maintes fois exprimé, ses deux filles religieuses pour lui fermer les yeux.

Voulant rendre un ultime hommage à une vie faite de foi, de conscience et de loyauté, une foule nombreuse de parents et d'amis se fit un devoir d'accompagner M. Joseph Deschenaux à sa dernière demeure. F. A.

**Ferdinand-Louis Ritter, 1870-1949.** — Quel Fribourgeois n'a pas connu Ferdinand-Louis Ritter, fils de l'ingénieur Guillaume Ritter, le constructeur du Barrage ? On aimait à rencontrer ce peintre à la silhouette pittoresque, à la barbe fleurie, autrefois noire, ces dernières années blanche, — et parfois teintée du bleu de ses couleurs — au chapeau à larges ailes et à la coiffe haute !



Il signait ses œuvres *artiste-peintre*, et était avant tout un romantique. Dessinateur et aquarelliste, il exécuta des œuvres hautes en couleur, des clairs de lune étonnants, à l'époque où il pratiquait avec ferveur la natation sur les rives du lac de Neuchâtel. Depuis lors, nommé professeur au Collège Saint-Michel, il y eut un apaisement en lui et il s'attacha surtout à faire aimer la nature à ses élèves et à développer en eux le sens de l'observation : n'est-ce pas là le véritable rôle de l'artiste-pédagogue ?

Il hérita de son père l'amour des belles choses, de l'histoire de l'art, de l'histoire tout court. Très généreux, il donna à notre Musée un Greuze authentique, à la Cathédrale un *Christ portant sa croix*, peut-être de Vinci, des estampes à la Bibliothèque cantonale. Enthousiaste, ses écrits historiques — sur des trouvailles lacustres, sur Geiler, sur les tailleurs de pierre fribourgeois — ne résistent pas toujours à une critique historique serrée, mais

ils sont une source de renseignements qu'on ne peut ignorer.

Et cet enthousiasme lui faisait aimer toutes les réussites; rien ne lui faisait plus plaisir qu'un ancien élève arrivant à « percer », car il y trouvait sa propre part de mérite à l'avoir formé!

Il est mort à Chardonne, en juillet 1949, en face des vastes horizons du Léman qui inspira tant d'artistes...

**François de Diesbach, 1907-1949.** — Fils d'Hubert de Diesbach de Torny, François de Diesbach était né à Fribourg en 1907. Il fréquenta l'école primaire de Thoun, puis étudia huit années à Engelberg où il passa son baccalauréat. Il suivit ensuite les cours de la Faculté de droit de Berne, qui lui décerna le titre de licencié. Entre temps, il avait fréquenté l'Ecole de droit et de Hautes Etudes internationales, à Paris.

Ayant accompli des stages à l'Office suisse d'expansion commerciale, à Lausanne, et chez M<sup>e</sup> Hammer, à Soleure, il entra, en 1935 au Département politique. Il fut nommé juriste de II<sup>e</sup> classe en 1936, puis secrétaire de légation, en 1941. En 1945, il fut envoyé en qualité de délégué suisse au quartier général de l'armée de Lattre de Tassigny, afin d'établir les premiers contacts avec les autorités françaises d'occupation. La même année lui fut confié le poste de chef de la délégation suisse pour le rapatriement, siégeant à Berlin. En 1946, il était promu conseiller de légation.

C'est à Berlin, sur le Wannsee, qu'un accident stupide devait interrompre cette belle carrière, le 23 juillet 1949.

François de Diesbach fit également une carrière militaire très brillante qui allait l'amener prochainement au grade de lieutenant-colonel. Il était en dernier lieu officier d'état-major du régiment d'artillerie de campagne 3. Il est vrai que, étant le petit-fils du colonel commandant de corps Arthur de Techtermann, il avait de qui tenir. Son autre grand-père était Max de Diesbach, directeur de la Bibliothèque cantonale et universitaire.



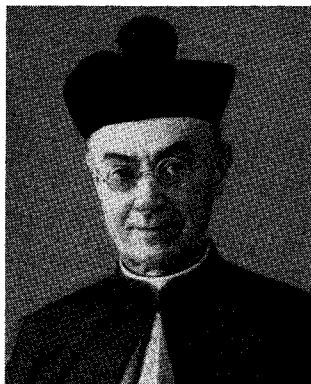
Nos autorités avaient fait un choix judicieux en envoyant le major de Diesbach au quartier général de l'armée de Lattre de Tassigny et à Berlin. Il sut gagner la sympathie de tous, des occupants aussi bien que de la population allemande, et surtout l'affection des Suisses résidant dans l'ancienne capitale du Reich.

**Mgr Lucien Bossens, 1869-1949.** — Né à Avry-devant-Pont le 3 février 1869, Mgr Lucien Bossens étudia à Evian, au Collège Saint-Michel, à Einsiedeln, puis au Grand Séminaire diocésain. Il fut ordonné prêtre par Mgr Deruaz, le 22 juillet 1894.

Vicaire à Compsières en 1894 et à Carouge en 1895, curé de Morlon en 1898, chanoine de Saint-Nicolas et recteur de Saint-Jean en 1902: telles ont été les étapes de la pastoration de ce jeune prêtre.

Mais, en 1916, il devient chanoine de chœur, quitte Saint-Jean, et se voue à l'enseignement au Collège Saint-Michel jusqu'en 1931.

A partir de 1920, Mgr Bossens oriente son activité vers les œuvres de secours aux missions et il devient directeur de l'Œuvre pontificale de Saint-Pierre, apôtre. Bientôt les évêques suisses le désignent comme directeur national de l'Œuvre pontificale de la propagation de la foi (1925). En novembre 1926, Mgr Besson confie au chanoine Bossens la direction de l'Œuvre de Saint-Pierre Claver. Les évêques suisses le désignent, en 1934, comme membre du Conseil central de la Sainte-Enfance. Dès lors, toute l'activité du chanoine Bossens appartient aux œuvres de secours aux missionnaires catholiques. Il est nommé prélat de Sa Sainteté, le 11 mars 1933, et dès 1938,



il remplit les fonctions de directeur national suisse de l'Union missionnaire du clergé.

Vingt-cinq ans de direction à l'Œuvre de Saint-Pierre apôtre, un dévouement entier aux œuvres missionnaires ont valu cette année à Mgr Lucien Bossens une haute marque de confiance et de reconnaissance de la part du Souverain Pontife, Sa Sainteté Pie XII, qui lui a conféré le titre de protonotaire apostolique. Ainsi, le zèle et l'activité féconde de Mgr Bossens ont été connus et hautement appréciés.

**Max Wæber, 1887-1949.** — Le 28 juillet, Max Wæber ingénieur de l'Electricité de France, conduisait une dizaine d'ingénieurs français



et suisses aux ouvrages en voie d'achèvement à Tré-la-Tête, au-dessus de Saint-Gervais, et leur faisait visiter ces installations annexes du barrage des Houches, dont il était l'un des auteurs. La caravane pénétrait dans le couloir abritant le canal souterrain de dessablage, lorsque M. Wæber, pris d'un malaise subit, tomba dans les flots tumultueux, sous les regards horrifiés et impuissants de ses compagnons. La trace de son

corps se perdit aussitôt dans l'obscurité. Et ce ne fut que le lendemain qu'on le retrouva dans les gorges du torrent qui prend sa source au glacier...

Fils de M. Maurice Wæber, qui enseigna les mathématiques à des légions de collégiens, M. Max Wæber était né à Fribourg en 1887. Il fit à Saint-Michel son baccalauréat latin-grec avant de se rendre à l'Ecole polytechnique fédérale, où il obtint brillamment son diplôme d'in-

génieur. Sitôt après, il était engagé par la maison Motor à Baden, où il justifia pleinement la confiance qu'on avait mise en lui. Il y resta jusqu'à ce que la maison Pallace de Paris recourût à son tour à ses services.

M. Wæber quitta la capitale française pour Ugines, où il travailla de nombreuses années avant de retourner, après cette dernière guerre, à Paris, à Paris et à Pau plus exactement, puisque l'Electricité de France, issue des nationalisations, avait mis deux bureaux à sa disposition.

M. Wæber était un éminent spécialiste des travaux hydro-électriques et nous ne saurions terminer cette brève nécrologie sans rappeler l'éloge funèbre que prononça, le 1<sup>er</sup> août, à Contamines s/St-Gervais, M. de Maublanc, directeur du secteur des Pyrénées de l'Electricité de France, qui pendant près de 30 ans a travaillé avec Max Wæber, partageant les mêmes soucis et vibrant des mêmes enthousiasmes :

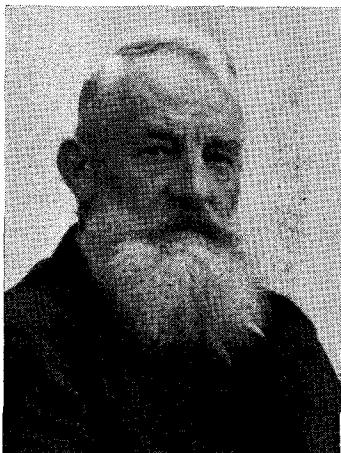
« La captation des glaciers de Tré-la-Tête fut son œuvre personnelle. Elle lui donna l'occasion de mettre en valeur son esprit méthodique d'observation et, par des expériences scientifiquement conduites, d'enrichir la glaciologie de connaissances nouvelles. Ces études inédites ont attiré sur Max Wæber l'attention admirative du monde scientifique, qui les considère comme les plus remarquables ayant été réalisées jusqu'à présent.

« Sa compétence en matière de glaciers ne l'a-t-elle pas fait rechercher comme conseil par le Service fédéral des eaux dans ses études d'alimentation de la Grande Dixence? Et l'Electricité de France, envisageant la captation des glaciers du Mont-Blanc ne vient-elle pas, cette semaine même, de faire appel à lui pour recueillir ses avis et son conseil?

« Ne pourrait-on penser que le Génie du Torrent vient de se venger de celui qui l'a asservi?

« Plus simplement, plus chrétiennement, nous dirons que la Providence, dans son insondable sagesse, en a décidé ainsi pour le bien de son serviteur. »

**Marc Pochon, ancien député,** — Parce qu'il fut, sa vie durant, patriote ardent et convaincu, le destin, dont les arrêts sont inexorables, avait choisi le jour de notre fête nationale pour mettre un terme à sa féconde existence terrestre. C'est, en effet, le 1<sup>er</sup> août 1949 que M. Marc Pochon, de Vesin, succombait des suites d'un accident, après quelques heures de souffrances aiguës.



Rappeler brièvement la carrière de ce Broyard, ami de la terre et de son district, n'est pas aussi aisé qu'on pourrait, de prime abord, le croire. Car nul n'ignore que M. Pochon déployait une activité très laborieuse et que ses connaissances d'agriculteur éprouvé l'avaient rapidement mis en vedette au sein de nos fédérations, syndicats et associations.

Fils de paysan, M. Marc Pochon avait de qui tenir et il comprit rapidement que son devoir n'était pas

de faire carrière ailleurs que sur des terres qui lui revenaient de droit. Et il comprit si bien cela que l'amour de la glèbe le soutint continuellement dans la grande lutte qu'il allait entreprendre afin d'améliorer, à l'aide de ses propres expériences, la situation de ses frères terriens.

Dès lors, on se disputa l'honneur d'être mis au bénéfice des conseils sûrs et éprouvés de ce chef paysan qui fut notamment membre de l'Union des paysans fribourgeois, de la Fédération laitière vaudoise-fribourgeoise, de la Cremo S. A., de la commission de taxation et de la commission administrative du Syndicat de remaniement de Rueyres, Morens et Bussy, ainsi que président du Syndicat des sélectionneurs de la Broye, du Conseil d'administration de la Banque d'Épargne et de Prêts et du Comité de l'Union agricole de la Broye.

Marc Pochon était aussi un fervent de la chasse et un ami sincère de la nature. C'était un plaisir de l'entendre nous parler botanique et nous détailler, avec la précision d'un érudit, la caractéristique d'une plante ou d'un arbre de chez nous. Le cheval, cette créature noble et affectueuse, était spécialement bien traité et choyé à la ferme de Vesin.

Mais Marc Pochon fut aussi un politique influent. Il fut même le premier député radical fribourgeois admis par le parti majoritaire pour siéger au Grand Conseil. Là encore, ce grand Broyard — qui faillit être Conseiller national — se distingua par son franc-parler et son horreur du compromis. Le député-chasseur, comme on l'appelait, entendait avant tout « servir son drapeau et son parti et non pas s'en servir, ni les asservir ».

Et c'est « les bottes cirées pour le grand voyage », selon sa propre expression, que Marc Pochon regarda bien en face la Camarde qui s'étonna de voir qu'un homme, dont l'habitude était de parler en chef, acceptait aussi souplement les arrêts du destin. Il est des êtres d'élite que l'heure dernière n'épouvante nullement et qui, ayant bravement vécu, savent mourir dans la paix et la sérénité. Marc Pochon fut un de ceux-là.

P.

**M<sup>me</sup> Jean Bourgknecht.** — Le 31 août 1949, est décédée une femme d'élite, une mère de famille accomplie, M<sup>me</sup> Jean Bourgknecht, née Marguerite Guhl. Très musicienne, elle voulut faire profiter de son talent non seulement ses amis, mais aussi et surtout les enfants et les déshérités. Aucune manifestation de bienfaisance ne fit jamais appel en vain à son talent. Il y a quelque vingt ans, elle



monta, avec quelques collaborateurs, des représentations du *Jeu du Feuillu*, et c'était une joie de voir cette quantité de bambins à qui elle communiquait son enthousiasme pour la musique et les chants de Jaques-Dalcroze. Il est certain qu'elle fut la cause de plus d'une vocation musicale, et tous, acteurs et spectateurs, lui doivent des heures d'un charme indescriptible ! Le souvenir de « Mademoiselle Guhl » restera vivant dans la mémoire de chacun.

**M<sup>me</sup> Joseph Lombriser**, née Julie Stœcklin, est décédée le 17 septembre 1949. Comme elle vivait assez retirée depuis quelques années, bien des Fribourgeois ignorent



la grande part qu'elle prit au développement de la musique dans notre cité. Pianiste distinguée, elle fut l'élève de Freund, au Conservatoire de Zurich, puis, après avoir commencé son enseignement, de Breithaupt, à Berlin. Elle joua dans les premières séances de musique de chambre organisées par Antoine Hartmann, Jules Marmier, Léon von der Weid, Antoine Favre, Léon Galley : ce fut l'origine de nos concerts d'abonnement. Professeur de piano

au *Conservatoire*, puis à l'*Académie de musique* qu'elle fonda, enfin au *Conservatoire et Académie de musique* provenant de la fusion de ces deux instituts, elle ne se contenta pas de cette activité : elle monta des opéras et des opérettes, comme les *Noces de Jeannette*, de Massé, *Le Chalet*, d'Adam, *Martha*, de Flotow, *Mireille*, de Gounod, qui eurent un grand succès dû en particulier à la sérieuse préparation des acteurs, tous amateurs. Ce fut elle qui créa le chœur mixte de Notre-Dame, qu'elle dirigea pendant plu

sieurs années. Très dévouée, elle prêtait volontiers son concours aux fêtes de charité, aux kermesses de sociétés, partout où l'on avait besoin d'un accompagnement de piano. Elle fut un professeur et un artiste dont la conscience n'eut d'égale que le dévouement.

**Siegfried Buchs, syndic de Bellegarde.** — Le 21 septembre 1949, la population de Bellegarde faisait d'émouvantes obsèques à M. Siegfried Buchs qui fut syndic de sa commune natale durant plus de 20 ans. Décédé à l'âge de 70 ans, Siegfried Buchs fut un modèle d'honnêteté et de vertu chrétienne. Boulanger de son métier, il se montra laborieux tout au cours de sa vie et éleva une belle famille de 13 enfants. Député conservateur au Grand Conseil de 1926 à 1941, il ne se préoccupa que du bien de sa haute vallée et ses interventions en faveur des paysans de la montagne et la reconstruction des chalets détruits par les avalanches, notamment, le firent aimer et apprécier de tous ses concitoyens. Ces derniers garderont de lui le souvenir d'un homme qui ne connut que la droiture et la bonté.

H. F.

*[Signature]*

*[Signature]*

*[Signature]*

## HISTOIRES BOLZES

Monseigneur l'Evêque passait, il y a quelques années, à la rue de Morat. Devant une maison, un gamin sortant de l'école, essayait, mais en vain, d'atteindre la sonnette de la porte d'entrée: il était trop petit, et la sonnette était placée trop haut!

— Tu n'es pas assez grand, lui dit paternellement Monseigneur. Veux-tu que je t'aide?

— Oh oui, merci beaucoup, M'sieu, fit le gosse.

Et Monseigneur tira la sonnette...

Alors le petit polisson de saisir Monseigneur par la manche et de lui suggérer, d'un air complice:

— Maintenant, foutons le camp!

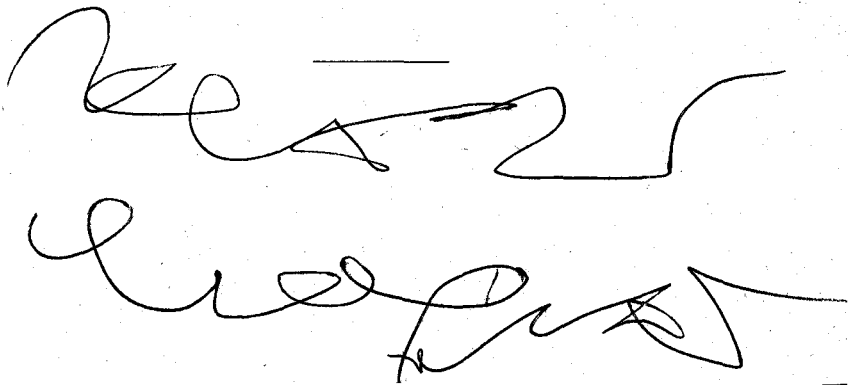
\* \* \*

Deux Bolzes, passant devant le Tilleul, tombent en arrêt devant une pièce de quarante sous perdue là... le premier Bolze la ramasse et s'exclame:

— Quelle veine, dis donc! Qu'est-ce qu'on va en faire?

— Eh ben dit l'autre, on va acheter pour un nonante de kratz et pour dix de pain!

— Yo! t'es fou! répond le premier Bolze: qu'est-ce que tu veux faire avec tout ce pain?



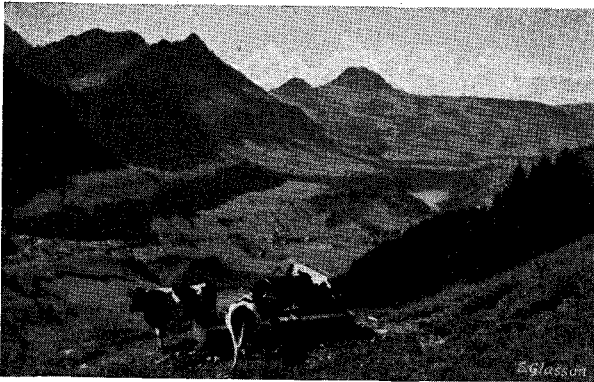


*Bulle*

**Université de Fribourg**

**Facultés de théologie, de droit,  
de philosophie, de sciences.**

- Instituts d'études pastorales et missionnaires.
- Institut international des sciences sociales et politiques.
- Instituts des sciences de l'éducation et de pédagogie curative.
- Institut d'ethnologie. — Académie grégorienne.
- Instituts d'anatomie et de physiologie (pour les deux examens de propédeutiques en médecine).
- Cours de langues — Cours de vacance: (étude des problèmes d'actualité).
- Bibliothèques (plus de 700 000 volumes).
- Sports: stade, halle de gymnastique escrime, etc.



Vallée de la Jogne.

**S. Glasson, fotogr.-paysagiste Bulle**



# **Louis Pochon**

FRIBOURG

CHAUFFAGE PAR RAYONNEMENT

*«Brevet Difcalor»*

*s'adaptant à toutes les constructions*

CHAUFFAGES ET VENTILATION

CONDITIONNEMENT D'AIR

*Industriel et Climatique*

## **Banque Populaire de la Gruyère**

Fondée en 1853

### **BULLE**

Avenue de la gare

*CHAMBRE-FORTE*

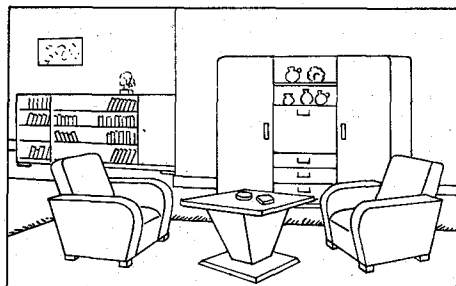
*LOCATION DE CASIERS*

*SÉCURITÉ*

*DISCRÉTION*

*CAPITAL ET RÉSERVES : Fr. 1 300 000.—*

*Leibzig*



## Si vous aimez le confort

choisissez de préférence des meubles de qualité, réputés depuis plus de 30 ans.

En achetant vos meubles *directement* à notre *fabrique*, vous réaliserez une intéressante économie et vous aurez la certitude de posséder un ameublement très confortable, de bon goût et d'une qualité indiscutable.

Demandez notre nouveau catalogue gratuit ou visitez sans engagement notre grande exposition permanente qui vous offre un très grand choix de meubles de tous genres et de tous styles, à prix avantageux.

*Maison Paul*  
**LEIBZIG** S.A.  
FABRIQUE DE MEUBLES  
GRAND'PLACES 26, FRIBOURG

*Handwritten signature*



**RELIURE**  
**ENCADREMENTS**

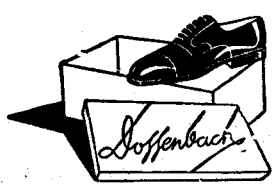
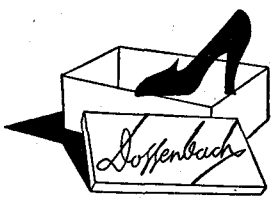
**GUTMANN & ROSCHY**

PLACE DE LA GARE 34  
TÉLÉPHONE 2 15 36

En vêtements pour hommes et garçons



Place de la Gare 38 Fribourg



CHAUSSURES POUR TOUTE LA FAMILLE

## Banque Suisse d'Épargne et de Crédit

RUE DE L'HÔPITAL 15

TÉLÉPHONE N° 2 39 40

### FRIBOURG

Réception

de dépôts d'épargne avec privilège légal

Emission d'obligations

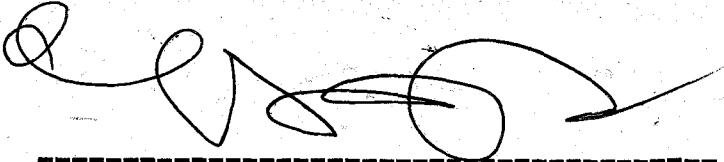
Change — Bourse

aux conditions les meilleures

## E. Glasson & C<sup>ie</sup> S. A., BULLE

Tél. 271 17 et 275 63

Matériaux de construction. Engrais chimiques.  
Transports. Cuir et peaux. Crins et fournitures  
pour selliers. Huiles et graisses pour autos et  
industries. Vins en gros.



*Un Cliché  
qui imprime bien  
vient de*

**BUSAG-BERNE**

*Tel. 5 42 65*



**ENTREPRISE DE GYPSERIE-PEINTURE**

**Schwegler**

**PAPIERS PEINTS DÉCORATIONS  
TAPISSERIE LIQUIDE**

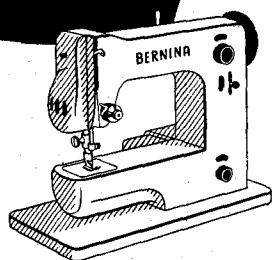


*Handwritten signature or scribble at the top of the page.*

**CHAUFFAGE**  
**EMILÉ** FRIBOURG  
PARIS 29  
Tel. 16.60  
**DOUSSE**

**VENTILATION**  
**EMILÉ** FRIBOURG  
PARIS 29  
Tel. 215.60  
**DOUSSE**

**ZIGZAG**



**BERNINA-PORTABLE**  
La première zigzag portative du monde

Prospectus gratuits sur demande

**E. WASSMER S. A. FRIBOURG**

*Entreprise de construction*

**JEAN PIANTINO**

Route de Villars 11, Fribourg  
Téléphone 2 38 64

# SPAETH & DESCHENAU

Transports internationaux  
Déménagements — garde-meubles  
Camionnage officiel des CFF  
Expéditions pour tous pays.

**FRIBOURG** *Av. de la Gare 5 | tél. 2 17 18*

# Crédit Gruyérien

**à Bulle**

TOUTES OPÉRATIONS DE  
BANQUE ET DE CHANGE

aux conditions les plus favorables

# Hogg-Mons & Fils S. A.

*Ing. — Entrepr. dipl.*

TOUTS TRAVAUX CIVILS ET BATIMENTS

*Av. du Midi, 23*

*Téléphone*

**Fribourg**

*bureau 2 33 48*

*appartement 2 33 51*



*Spécialiste du vêtement de qualité*  
**Nouveautés Georges S. A.**

*Rue de Romont 4, FRIBOURG*

**„LA ZURICH“**

Compagnie générale d'assurances contre les accidents  
et la responsabilité civile, à Zurich

Assurances individuelles, collectives,  
de responsabilité civile,  
et toutes assurances  
d'autos

*Agents généraux pour le canton de Fribourg :*

**THALMANN & RYTZ, FRIBOURG**

*Inspecteurs :*

**LOUIS VIGNOLA, FRIBOURG**

**ROBERT MAURON, FRIBOURG**



**EIGENMANN & KELLER S. A.**  
**FRIBOURG**

*Succ. de Eigenmann, Chalton & C<sup>ie</sup>*  
Epicerie fine. Spécialité de café  
vert et torréfié. Rôtisserie de ca-  
fés. Spiritueux. Conserves. Ta-  
bacs et cigares. *Tél. 2 30 23*

*Handwritten signature*



DE  
**VILLARS**

CACAO  
CHOCOLAT  
BISCUITS

THE  
TALISMALT  
CAFÉ

**CHOCOLAT VILLARS**



La certitude d'être bien servi grâce aux

MACHINES A ÉCRIRE **Remington**

et à

TOUTES VOS FOURNITURES DE BUREAU

dans notre magasin spécialisé :

LIBRAIRIE - PAPETERIE

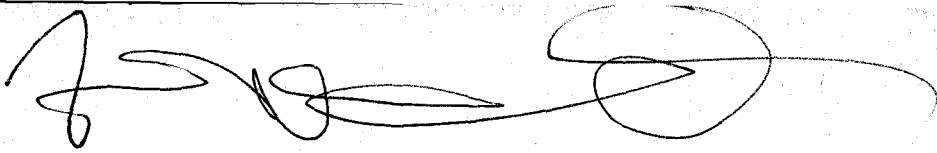
*J. C. Meyer*



Remington

Agence officielle REMINGTON  
pour la Ville et le canton de Fribourg

Rue des Epouses FRIBOURG Tél. (037) 2 30 97



# CARDINAL

## la bonne bière!

### Un conseil précieux

Un mobilier de qualité s'achète auprès  
d'une bonne Maison.

Acheteurs: Exigez la garantie sur vos meubles.

Comparez l'article, le prix, la qualité.

Laissez-vous conseiller par des gens de métier, ébénistes, tapissiers et vendeurs expérimentés.

1000 m<sup>2</sup> d'exposition permanente: livraison free installé

FABRIQUE DE  
MEUBLES  
FRIBOURG

Tél. (037) 233 59



Pont Zähringen 102-103 Grand-rue 12-13

Les **VINS**

*de la maison*

**JULES GEX, BULLE**

*font le plaisir des connaisseurs.*

*Handwritten signature*

**A. Michel S. A. Fribourg**

**Tivoli 3**

**Tél. 23442**

**Tous les matériaux de construction**

POUR  
L'ASSURANCE  
DE VOTRE MOBILIER

ADRESSEZ-VOUS A

**L'HELVETIA-INCENDIE**  
COMPAGNIE SUISSE D'ASS. CONTRE L'INCENDIE, A ST-GALL

**LOUIS BULLIARD**  
AGENT GÉNÉRAL  
**FRIBOURG**

RUE DE ROMONT, 18  
TÉLÉPHONE 2 25 13

**AYER FRÈRES**

COMBUSTIBLES / CHAUFFAGES CENTRAUX

tél. 2 33 46

**FRIBOURG**

*M. C. S.*

**Nous servons**

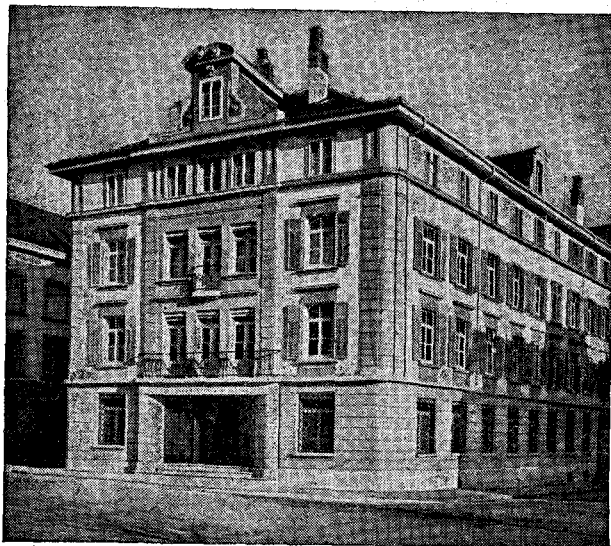
**toutes les branches**

**de l'économie nationale**

**en gérant scrupuleusement les fonds qui  
nous sont confiés et en octroyant des cré-  
dits à des conditions avantageuses.**



**BANQUE POPULAIRE SUISSE**



# **BANQUE WECK, AEBY & C<sup>IE</sup>**

**FRIBOURG**

GRAND'PLACES

LA PLUS ANCIENNE MAISON DE BANQUE  
PRIVÉE DE LA PLACE, FONDÉE EN 1867

**TOUTES OPÉRATIONS**  
AUX MEILLEURES CONDITIONS

COMPLAISANCE

RAPIDITÉ

DISCRÉTION