

Zeitschrift: Le conteur vaudois : journal de la Suisse romande
Band: 38 (1900)
Heft: 34

Artikel: La plus grande entreprise du siècle
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-198306>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 30.03.2025

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

CONTEUR VAUDOIS

PARAISANT TOUS LES SAMEDIS

Pour les annonces, s'adresser exclusivement à
L'AGENCE DE PUBLICITÉ HAASENSTEIN & VOGLER
Grand-Chêne, 11, Lausanne.

Montreux, Ger 1/2, Neuchâtel, Chaux-de-Fonds, Fribourg,
St-Imier, Delémont, Bienne, Bâle, Berne, Zurich, St-Gall,
Lucerne, Lugano, Coire, etc.

Rédaction et abonnements :

BUREAU DU « CONTEUR VAUDOIS, » LAUSANNE

SUISSE : Un an, fr. 4,50; six mois, fr. 2,50.

ETRANGER : Un an, fr. 7,20.

Les abonnements datent des 1^{er} janvier, 1^{er} avril, 1^{er} juillet et 1^{er} octobre.
S'adresser au Bureau du journal ou aux Bureaux des Postes.

PRIX DES ANNONCES

Canton : 15 cent. — Suisse : 20 cent.

Etranger : 25 cent. — Réclames : 50 cent.

la ligne ou son espace.

Les annonces sont reçues jusqu'au jeudi à midi.

La plus grande entreprise du siècle.

A la lecture de ce titre, nos lecteurs ont sans doute immédiatement pensé au Transsibérien, œuvre immense, admirable, non seulement au point de vue des travaux du génie civil, mais au point de vue social. La *Semaine littéraire* a publié sur ce chemin de fer un article excessivement complet et intéressant, signé A. de Morsier, et duquel nous nous permettons d'extraire les quelques détails qu'on va lire, tout en regrettant de ne pouvoir le reproduire en entier.

Dans quelque temps, il sera possible de se mettre en wagon à Paris, pour en descendre à la gare de Vladivostok, sur le littoral de la mer du Japon, après avoir traversé toute la Sibérie méridionale, qui offre des régions extrêmement variées. Au nord, on trouve les marais polaires, la zone désolée de la Taïga, les forêts vierges de sapin et de pins, et les steppes désolées où aucune culture n'est possible. Au sud, une zone fertile, assez peuplée en certains endroits et très propre à la colonisation. C'est cette dernière que traverse le Transsibérien.

La ligne commence au pied de l'Oural, à Tcheliabinsk, et se dirige sur Omsk, où elle traverse le fleuve Irtych. Elle s'engage ensuite dans les steppes de Baraba, à travers la province d'Altaï, et passe au sud de Tomsk, après avoir franchi l'Obi et les domaines privés de l'Empereur. Là commence la région montagneuse dont les sommets s'élèvent jusqu'à près de 3000 mètres. Le chemin de fer atteint bientôt Krasnoïarsk, sur le Yénisséï, puis Irkoutsk, et tout près, Listvénitchny, au bord du lac Baïkal. Le train tout entier est alors embarqué sur un bateau brise-glace spécial. Ce lac grandiose, réputé pour ses terribles tempêtes, mesure 600 kilomètres de long et, à certains endroits, 90 de large. Le trajet du bateau-train est de 67 kilomètres. Bientôt une ligne contournera l'extrémité sud du lac, évitant les inconvénients de ce transbordement et diminuant encore la durée du trajet.

La ligne, actuellement terminée, s'arrête à l'est du Baïkal, à Kaidalovo. De là à Vladivostok, il reste encore 1500 kilomètres en construction. Ainsi, du Havre à la mer du Japon, par Paris, Berlin, Moscou, Irkoutsk, la ligne compte 11,950 kilomètres, dont 10,240 appartiennent au Transsibérien. Aujourd'hui, il faut encore, en utilisant cette ligne, trois semaines et demie pour se rendre de Londres à la mer du Japon (il en faut six par Suez); mais une fois la ligne terminée, on ira de Paris à Schangaï en seize jours, pour le prix de 860 francs, au lieu de 35 jours pour 1500 francs environ (1^{re} classe) par mer. De Moscou à Port-Arthur, le billet de 1^{re} classe coûtera 310 francs.

De Moscou à Irkoutsk, le voyage dure 9 jours. La vitesse du train de Sibérie est actuellement d'environ 40 à 45 kilomètres.

L'établissement de la ligne a rencontré des obstacles considérables, vu l'éloignement de tout centre industriel et le climat excessif de ces régions. La température tombe quelquefois à 40° en hiver, tandis qu'en été la chaleur peut être torride. Il a fallu construire d'immenses ponts et en aménager les piles de façon qu'elles résistent à la poussée des glaces. Le pont sur le Yénisséï a 895 mètres de long, avec des travées de 150 mètres.

Il s'agit donc d'un long voyage exigeant un confort tout particulier et des précautions hygiéniques bien étudiées pour résister aux rudesses du climat. Le train comporte cinq longues voitures, une de première classe, deux de seconde, un wagon-salon-salle à manger et le fourgon avec la salle de bain,

la station électrique, les bagages et les offices.

La salle à manger, qui tient aussi lieu de salon de conversation, mesure 8 m. 20 sur 3 m.; 28 personnes peuvent s'y installer à l'aise. On y trouve des divans, un piano, une bibliothèque, des jeux, etc. Une salle de bain et douches est aussi à la disposition du voyageur, ainsi que des appareils de gymnastique pour le relâchement des muscles. On y a installé même un vélocipède fixe. N'oublions pas la chambre noire, la pharmacie, les sonnettes et signaux électriques divers, la boîte aux lettres, le réservoir d'eau, la cuisine, les glacières, les toilettes et accessoires, les allume-cigares électriques pour diminuer les chances d'incendie, les appareils de secours en cas de feu, et les pulvérisateurs automatiques à parfums pour certains locaux.

Détail amusant : le médecin fait également, sur demande, office de barbier.

Les conducteurs sont également menuisiers, tapissiers, serruriers et, à leurs heures, cire-bottes et brosses. — Les voyageurs ont à disposition des balcons d'où ils peuvent à l'aise contempler la vue.

La station électrique du fourgon fournit la lumière au moyen de ses dynamos et d'une turbine à vapeur de cinq chevaux, aidés des accumulateurs de réserve. Le chauffage du train est à eau chaude.

Ce fut le 17 mars 1891 que parut le décret relatif au Transsibérien et, en 1893, fut constitué le comité de fondation et d'étude.

Tel est ce chemin de fer essentiellement colonisateur, qui a doté de vie et de travail des régions jusqu'alors bien délaissées, qui unit des races différentes et les rapproche par le commerce et la science.

Bavardage de saison.

Les vacances. — Chez nos hôtes.

Nous sommes en pleine saison de vacances. Tout chôme. Tout le monde est à l'herbe ou aux eaux.

Ah! les vacances! on n'en parlait pas tant jadis. C'était un mot à l'usage seul de ceux qui ne faisaient rien, de ceux que le sort avait favorisés de rentes, leur permettant de jouir de tous les biens de ce monde et de regarder travailler les autres gens. Quant à ces derniers — les autres gens, — ils ignoraient les vacances. Ils peinaient sans relâche leur vie durant et ne s'en croyaient pas plus malheureux. A peine, l'été — la belle saison comme on disait — leur était-il le prétexte de fermer, le soir, un peu plus tôt leur boutique ou leur atelier, pour s'en aller, avec leurs familles, humer un peu d'air frais sur les promenades de la ville.

Souvent même, on se contentait de sortir quelques sièges devant la maison. Toute la famille y prenait place. Le père fumait sa pipe, la mère tricotait. Après d'elle, ses filles brodaient, jetant par-ci, par-là, à la dérochée, sur les jeunes garçons qui se promenaient en bandes, des regards qui leur étaient aussitôt rendus. Les garçonnetts jouaient à la paume ou à « saute-mouton » au milieu de la rue.

Parfois, des voisins, ou même des amis habitant un autre quartier, venaient grossir le cercle. On leur offrait des sièges et l'on passait la soirée, là, sur le trottoir, à jaser, à rire, à jouer, jusqu'à l'heure du couvre-feu, absolument comme le font, avec bien moins de sim-

PLICITÉ et de naturel, les hôtes élégants de nos hôtels alpestres, se pavanant sur les terrasses fleuries et étincelantes de lumières.

On allait alors beaucoup moins au vert et cependant il y avait la moitié moins qu'aujourd'hui d'anémiques, de phthisiques, de névrosés, enfin de tous ces pauvres de santé qui sont une clientèle fidèle des « séjours de vacances ». D'où cela? Mystère!

A présent, tout le monde veut des vacances, tout le monde en prend. C'est une mode, une obligation. D'ailleurs, c'est de bon ton. « Mais, de quel temps êtes-vous donc? » exclameraient les personnes à qui vous diriez que vous avez passé tout l'été en ville.

Croyez bien que je ne blâme nullement les gens qui prennent des vacances; au contraire. Que tous ceux qui le peuvent en profitent largement. C'est le souhait que je forme, sans me demander si les vacances sont un bien nécessaire, au point de vue hygiénique ou à tout autre point de vue.

Une chose est certaine, c'est qu'il fait toujours bon quitter, ne fût-ce que pour quelques heures, les soucis et les tracassés de l'existence, plus nombreux et plus cuisants encore que jadis.

C'est ce que j'ai fait, il y a quelques semaines. En compagnie de bons amis, gais compagnons, amants de la nature et de la liberté, je suis parti pour la montagne.

Je ne vous conterai pas notre course. Cela vous importe peu, sans doute.

Je vous dirai seulement une constatation que j'ai faite et qui a quelque peu gâté mon plaisir.

Nous ne sommes plus chez nous, dans nos montagnes. A moins de nous élever jusqu'au domaine des glaces éternelles ou de gravir ces sommets majestueux, où les mesquines vanités humaines n'ont plus cours, nous ne nous appartenons pas. Nous sommes les hôtes de nos hôtes. Et c'est de la tolérance plus que de l'hospitalité qui nous est accordée.

C'est un sentiment pénible que celui de cette dépendance, pour ceux qui, comme moi, y sont condamnés, n'étant pas d'intrépides grimpeurs, et ne s'élevant pas au-delà de la patriarcale région des pâturages, où, tout au plus, court-on le risque de se trouver, au détour d'un sentier, tête pour « cornes » avec un taureau de méchante humeur.

Les modestes auberges de jadis, si accueillantes, ont dû céder la place à de somptueux hôtels, où nos hôtes exercent une autorité incontestée et qu'il serait dangereux de leur vouloir disputer. Et, chose triste à dire, certains de nos maîtres d'hôtels, dans cette soumission constante aux moindres exigences de leur clientèle cosmopolite, dans cette obligation de lui complaire, ont contracté une sorte de dédain pour les gens du pays, en général, et pour les modestes excursionnistes, en particulier. Nous sommes le fretin, bon pour se contenter de tout ce qu'on lui donne et devant encore s'estimer heureux qu'on veuille bien le lui donner.

Récemment, dans un hôtel de montagne,