

Zeitschrift: Le pays du dimanche
Herausgeber: Le pays du dimanche
Band: 7 (1904)
Heft: 12

Artikel: Le train transsibérien
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-253779>

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>

Les Modes au Japon

La plupart des Japonais portent le costume national et ne sacrifient aux modes nouvelles que pour le chapeau, le parapluie et le paletot. Tous, ou à peu près, ont renoncé à l'ancienne coiffure, formée d'une petite queue de cheveux non tressés, mais serrés par un fil et ramenés en avant sur le haut de la tête.

Les ouvriers en tenue de travail sont vêtus de toile bleue. Ils ont un pantalon collant, un gilet à manches et une sorte de vêtement un peu long, moitié veste, moitié manteau, marqué entre les épaules d'un emblème ou de « caractères » indiquant le métier de chacun.

Les autres Japonais s'habillent de longues robes nommées kimonos, auxquelles s'ajoutent, en cérémonie, le « hakama », pantalon plissé tombant jusqu'à terre et si large qu'il semble une jupe, ainsi que le haori, casaque de soie noire à manches flottantes, ouvertes par devant et descendant jusqu'aux genoux.

Au dos et aux manches du haori sont figurées, sur de petites réserves blanches, les armes de celui qui les porte.

Sauf le haori qui est toujours noir, les vêtements des Japonais varient, pour la couleur entre le bleu foncé et le gris perle. Les nuances et les coupes changent au gré de la mode, tout en conservant le même aspect général aux yeux des étrangers, ainsi qu'il arrive pour nos redingotes et nos chapeaux haut de forme.

Les femmes portent des robes assez semblables à celles des hommes, mais beaucoup plus larges, et des ceintures nommées obis. Les nuances, dans la tonalité générale, sont à peu près les mêmes que pour le costume masculin. Les jeunes filles et les très jeunes femmes mettent seules des vêtements clairs, et encore jamais pour sortir.

L'obi joue un grand rôle dans les élégances féminines ; certains sont des merveilles de tissage. La forme du nœud, toujours très volumineux, varie beaucoup. A Tokio, les jeunes filles font deux coques inégales dont la plus grande remonte jusqu'à la nuque, tandis que les femmes se contentent d'un nœud carré, gonflé par un coussinet de crin. Le poids de ce nœuds contraint les Japonaises à pencher le haut du corps en avant ; l'appréhension de laisser leurs robes s'entrouvrir les accoutume à marcher en dedans, celle de perdre leurs socques à trainer les pieds. Joignez à cela le désir d'avoir une attitude modeste, et vous ne serez pas étonné de trouver peu gracieuses au dehors des femmes que vous aurez vues charmantes à la maison.

Beaucoup d'estampes, plus ou moins anciennes, répandues en Europe, montrent de jolies dames, portant l'obi attaché par devant en un volumineux repliement d'étoffes chatoyantes. Cette mode a maintenant disparu.

Quant à la coiffure, c'est un échafaudage compliqué, soutenu par des fils de fer ou du carton, et lustré à huit reflets par un flot d'huile de camélia. Ce beau travail est d'une exécution si longue que la plupart des femmes se font coiffer une ou deux fois par semaine seulement et dorment le cou soutenu par un petit traversin très dur, pour ne pas déranger, en appuyant la tête, l'économie de leur coiffure.

Naguère les femmes mariées se laquaient les dents en noir. Elles ont heureusement renoncé à cette horrible coutume.

Les chaussures masculines et féminines sont, à l'intérieur, des guêtres en grosse toile et, pour le dehors, des socques qu'on dépose à la porte, avant de rentrer. Par respect pour la propreté méticuleuse et la délicatesse des tatamis¹, nul ne garde dans la maison les chaussures qu'il

¹ Nattes en paille de riz, qui garnissent, dans les maisons japonaises, le seuil de toutes les pièces.

portait dans la rue ni même des chaussures, si propres qu'elles soient, à semelles dures et à talons. Cette coutume ne laisse pas d'être gênante pour les Européens fréquentant dans les demeures exclusivement japonaises. Certains se munissent de pantoufles ; d'autres, moins formalistes, restent en chaussettes tout simplement. C'est à ce dernier parti que je m'arrêtai, et j'arrivai bientôt à ôter et à remettre mes souliers avec la prestesse d'un véritable Japonais ; mais, au début, j'étais fort embarrassé de mes pieds, surtout si je m'apercevais — oh ! malheur ! — que j'avais des chaussettes trouées.

Rien n'est plus drôle que de voir un maître de maison reconduire ses hôtes jusqu'au seuil de sa demeure, puis leur faire de longs salamalecs d'adieu tandis qu'ils se rechaussent.

Il y a quelque vingt ans, Japonais et Japonaises s'étaient engoués de nos modes et de nos usages.

Sur les conseils du célèbre marquis Ito, alors premier ministre, la cour donnait l'exemple. Les dames faisaient venir de Paris ou de Berlin des toilettes magnifiques et des corsets si bien ajustés qu'à chaque grand dîner quelques-unes se pâmaient.

Les maîtresses de maison prudentes en étaient venues à toujours inviter un médecin parmi leurs convives, et à raison.

C'était le temps de l'eupéanisation à outrance. Chaque étrangère avait un cercle de Japonaises avides d'apprendre les belles manières d'Occident. Aux leçons de danse en petit comité succédaient des bals. Enfin, le marquis Ito donna un bal costumé. Il recevait ses hôtes, vêtu en doge. D'autres grands personnages portaient d'anciens vêtements japonais ; l'un même, dit-on, avait remis pour la circonstance ses vieux habits d'apparat !

Cette fois, la mesure était dépassée : un tolle général s'éleva ; les journaux anti-ministériels crièrent au scandale, au sacrilège, puis contèrent sur l'immoralité des divertissements occidentaux les plus étranges histoires. Le marquis Ito devint le point de mire de toutes les calomnies. Lui-même s'en souciait peu ; mais, naturellement, son nom n'était pas seul prononcé ; plusieurs femmes furent compromises dans d'absurdes racontars que le peuple crédule acceptait sans réserves.

Bref, le ministère tomba, les bals cessèrent, les robes européennes restèrent dans les armoires.

Bientôt d'ailleurs une série d'événements politiques amena une réaction générale contre les étrangers, leurs idées, leurs usages. Maintenant, la cour seule, pour ne pas se dédire, conserve les modes européennes. Sauf les dames attachées aux maisons de l'impératrice ou des princesses, toutes les femmes, même celles des plus hauts fonctionnaires, ont repris leurs anciens costumes.

Quant aux hommes du monde, ils portent des vêtements européens comme tenue de service ou de cérémonie, mais s'empressent de reprendre le costume national dès qu'ils le peuvent. Commandant de PIMODAN.

Le train transsibérien

C'est, on le sait, le train qui rend possible aujourd'hui, le passage à travers la Mandchourie et qui est si utile, présentement à la mobilisation de l'armée russe, en dépit de cet obstacle : le lac Baïkal.

Le Transsibérien se subdivise en quatre sections que voici :

1. De Vladivostock ou de Port-Arthur à Kaïdalovo.
2. De Kaïdalovo à Missavvaïa ;

3. De Missavaïa à Orkoutsk ;

4. De Orkoutsk à Moscou.

La première section traverse la Mandchourie et a pour résultat bienfaisant d'éviter au voyageur le parcours de la rivière Chilko et de l'Amour.



Le train transsibérien

A Kaïdalowc, on pénètre dans la section dite transbaïkalienne. La vitesse (?) des trains, ici, ne dépasse pas 18 kilomètres à l'heure.

De Missavaïa à Orkoutsk, le trajet s'effectue, moitié en bateau sur le lac Baïkal, moitié en chemin de fer, le long de l'Angara. On s'occupe de faire contourner le lac à la voie, mais les ingénieurs n'ont pu encore se mettre d'accord.

Pendant l'été, cette interruption de ligne n'a pas grand inconvénient, elle vous force seulement à abandonner le train sur la rive orientale du Baïkal pour prendre un bateau qui, en cinq ou six heures, vous transporte sur la rive occidentale. Mais en hiver, il en est tout autrement.

Il existe bien un énorme bateau à vapeur, appelé le Baïkal, qui porte le titre de Brise-Glace. Et effectivement, ce monstre haut sur bord, avec ses trois ponts, ses quatre cheminées, avec des flancs vastes qui peuvent donner asile à un train tout entier, ce monstre est muni d'appareils spéciaux qui devraient lui assurer le passage à travers le congelé : les notices officielles parlent même d'une vitesse de quatre nœuds à l'heure que le *Baïkal* peut atteindre en brisant une épaisseur de glace de plus d'un mètre.

Mais, pour mieux garder des illusions on néglige de tenter l'expérience, et le bateau brise-glace ne s'aventure sur le lac que par les grosses chaleurs de l'été : il ne risque point certainement d'y rencontrer des icebergs.

Pendant les froids on en est donc réduit à l'usage des traîneaux, ce qui n'est point sans danger, à cause des fissures, ni sans désagréments à cause des cahots. Il n'y a guère que les poètes, qui croient à la glace « unie comme un miroir »

Le Baïkal traversé, on retrouve un train flâneur, qui doit vous conduire à Irkoutsk en moins de trois heures. Mais souvent les rochers qui surplombent la voie dégrin-

golent indiscrètement. Alors on va chercher, dans les villages voisins, des paysans armés de pioches et de pelles qui, habitués à la corvée n'emploient que quelques heures à rendre le passage libre : la locomotive, transformée en rouleau bizarre, met infiniment de bonne volonté à franchir les obstacles, de sorte que, cahin, caha, on arrive à Irkoutsk !

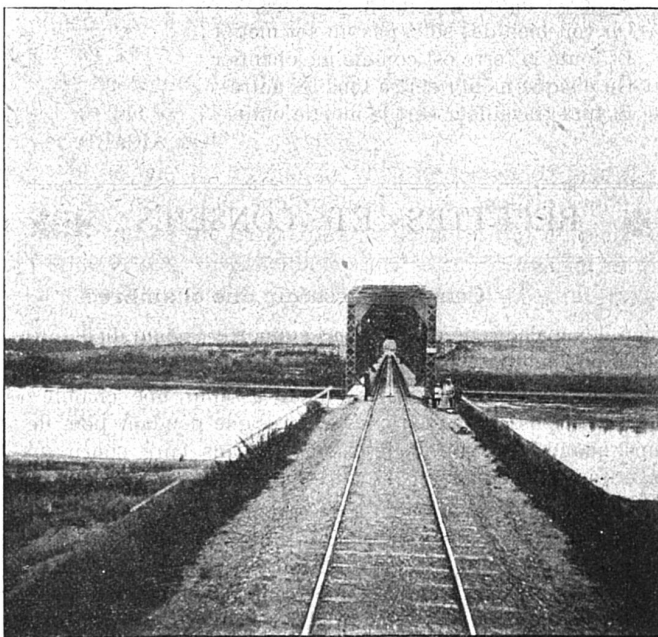
Irkoutsk est une ville assez banale, qu'on quitte sans regret pour pénétrer dans la quatrième et dernière station du Transsibérien.

D'Irkoutsk à Moscou, c'est un trajet de huit jours environ, qui passent sans trop de fatigues dans des trains luxueux et bien aménagés où l'on dort dans des couchettes suffisamment larges et où l'on mange dans des wagons-restaurants fréquemment ravitaillés.

Malheureusement le paysage est peu intéressant, sauf pendant la traversée de l'Oural, qui dure à peine douze heures, mais qui est fort belle, la vue s'accrochant aux flancs des montagnes et dominant des vallées pittoresques au courant des torrents, où somnolent des petites villes très blanches sous les feux du soleil.

Le reste du temps on trouve les steppes désolés de Sibérie, on pénètre dans la *taïga*, c'est-à-dire dans la forêt sombre, enchevêtrée ; plus tard on roule dans les plaines interminables de Russie. On s'ennuierait si l'on n'avait pour se distraire le spectacle, à chaque arrêt, d'une population curieuse et très mélangée, où les types asiatiques au teint bronzé, aux yeux bridés, aux pommettes saillantes, font contraste avec les Slaves, aux yeux bleus, francs et bien ouverts, à la peau très blanche.

Des marchands de lait, d'œufs, de pain, de poulets, de canards, assiègent le train et l'aspect est toujours amusant des marchés hâtifs qui se concluent entre voyageurs et indigènes.



Pont sur la ligne transsibérienne entre Sekartok et Tchela'riesk

Détail à noter : cette section du Transsibérien paraît éviter les plus grandes villes des régions traversées : les stations sont pour la plupart à 15 ou 20 kilomètres des

