

Zeitschrift: Le pays du dimanche
Herausgeber: Le pays du dimanche
Band: 1 (1906)
Heft: 46

Artikel: Mesdames les doctresses
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-256339>

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>

ment détruit en 407, lors de la grande invasion des Barbares, ou du moins abandonné des Romains, puisque les médailles, qu'on y trouve, s'arrêtent à cette époque. Un de ses plus anciens évêques, fut Justinien qui signa les actes du Concile de Cologne en 346, en prenant le titre d'évêque des Rauragues.

C'est après la destruction de la seconde capitale des Rauragues, du *Castrum Rauracense*, qui avait succédé lui-même à *Augusta Rauracorum*, que le siège de l'évêché fut transféré à Bâle, alors toute petite bourgade.

A. D.

L'ENFANT

(Suite et fin)

Trois mois plus tard, le braconnier passait aux assises. La déposition du garde, qu'on avait relevé au jour aux trois quarts étranglé, était écrasante pour lui, lui valait douze ans de travaux forcés.

Il réussissait à s'évader à la moitié de sa peine, et, après huit mois de souffrances, de privations, de craintes, il se retrouvait dans cette forêt, dans sa forêt, dont il connaissait tous les buissons, tous les arbres.

Mais il n'était plus qu'une brute, avec une seule idée sous son crâne que la colère et la haine faisaient de nouveau bouillonner : se venger, tuer.

Quoi donc pourrait le retenir ? Sa femme et son enfant étaient mortes pendant qu'il se désespérait à la Nouvelle.

Et il allait à grands pas, sans hésitation toute fatigue disparue, repétant :

— Oh ! cette minute ! Cette minute de ma vengeance que j'ai si longtemps attendue, dont j'ai si souvent désespéré, la voici donc enfin. Elle m'appartient. Personne ne me la ravira.

Ses mains velues, énormes, s'ouvraient, se refermaient dans un geste d'étrangleur.

— Mathé, tu m'a pris mon honneur, ma femme et mon enfant ! Je t'avais juré aux assises que je reviendrais. Me voici. Mais, cette fois, je ne te lâcherai pas le cou avant d'être bien sûr que tu es mort !

Il était à la lisière du bois. A cinquante

M. de Servannais ne semble pas avoir entendu cette dernière question. Interdit par la révélation qui vient de lui être faite, révélation qui frappe d'un coup de massue son amour naissant, il réplique presque brusquement :

— Votre fiancé, Chantal, ce jeune homme est votre fiancé ?... ai-je bien compris ? Comment se fait-il donc qu'il y a un instant encore... mon oncle m'affirmait...

— Que j'étais libre, n'est-ce pas ?... Mon père se trompe ! interrompit-elle tranquillement.

Baissant un peu la voix, elle ajouta avec simplicité :

— La vérité est que, à la suite d'une déplorable méprise, M. Lenorey a écrit à mon père pour lui rendre ma parole, il ne pouvait agir autrement !... Mais je n'ai point accepté cette renonciation, et je me considère toujours engagée avec lui par le plus doux des serments.

Un silence succéda à cette déclaration.

Le ciel s'assombrissait soudainement dans le cœur du jeune marquis.

(A suivre.)

mètres en contre-bas, la maison du garde s'apercevait, pimpante sous sa parure de lierre et de roses.

C'était l'instant du jour où Mathé faisait sa sieste. Le braconnier le savait. Ramassé, prêt à bondir, les doigts crispés, il se reposait déjà de l'agonie du garde.

* * *

Soudain, il tressaille. Un pas léger sur la mousse. Il se retourne. Une fillette de huit à neuf ans est devant lui.

— Neuf ans ! L'âge qu'aurait sa fille !

Cette pensée, venue il ne sait d'où, lui traverse le cerveau. Il regarde l'enfant.

— Ma fille serait grande comme celle-ci.

Et cette autre pensée lui vient de suite :

— Elle va s'enfuir en criant de frayeur, ainsi que font tous les enfants qui voient une figure de bandit.

Mais non, la fillette le regarde sans crainte, apitoyée seulement de le découvrir si maigre, si loqueteux et poussiéreux. Puis elle lui demanda :

— Vous vous êtes égaré, Monsieur ? Vous cherchez votre chemin ?

Le braconnier fait signe que non de la tête, farieux de ce retard apporté à sa vengeance.

— Alors, vous vous reposez, car vous avez l'air fatigué. Vous avez faim et soif, sans doute. Voulez-vous me faire bien plaisir ? Eh bien, prenez.

Avant que l'homme ait eu le temps de refuser, elle a tiré d'un grand panier accroché à son bras un morceau de pain et de fromage.

— Allons, prenez.

La brute ne peut résister au charme de l'enfant. Cependant, la gamine explique,

— Grand-père ne me grondera pas quand il saura. Il dira que j'ai bien fait, car il est bon, grand-père. Il fait tout ce que je veux, parce que je n'ai plus ni de papa ni de maman. Vous comprenez, comme nous ne sommes que tous les deux, je profite du moment où il repose pour faire chaque jour les commissions...

Le pain que le chemineau a englouti remonte à sa gorge, l'étrangle.

Farouche et tremblant, il demande :

— Qui donc est ton grand-père ?

— C'est le garde Mathé... C'est lui qui dort là...

Le doigt de l'enfant indique la maisonnette.

Le chemineau est pâle, avec des hoquets. On le croirait empoisonné. Il jette aussiloin de lui qu'il peut ce qui lui reste de pain. Puis, avec un visage sinistre qui épouvante cette fois la fillette, il lui crie :

— C'est Mathé ton grand-père ! Sauve-toi, malheureuse, sauve-toi !

* * *

Sous le toit de sa maisonnette, le garde peut dormir sans crainte. Il y a bien autour du verger une brute qui rôde, décidée à le tuer.

Mais il y a devant la porte un enfant qui joue.

La brute par moments esquisse bien le geste sinistre de serrer dans ses doigts le cou d'un homme.

Mais l'enfant chante et rit, et la brute se souvient de son enfant, songe que s'il accomplissait sa vengeance, celle-ci resterait par trop seule sur la terre.

JEAN VIOLA.

Mesdames les doctresses

Nos étudiantes russes et autres si nombreuses en Suisse connaissent-elles seulement le nom de la première femme reçue doctresse en médecine à Paris ? Ce ne fut pas même une française : elle se nommait Mary Puttmann ; elle est morte à New-York le 16 juin dernier. Si une étrangère fut la première femme reçue doctresse en France, du moins doit-on reconnaître que la première femme qui permit aux femmes de conquérir ce diplôme était une Française ; c'était Mme Madeleine Brès. Mme Puttmann n'arriva que l'année suivante. En même temps qu'elle, venaient, se réclamant de l'équivalence des diplômes, une Anglaise, miss Garrett, et une Russe, Mlle Gustchoroff.

L'Anglaise était une personne supérieure, mais excentrique. Elle était toujours habillée en homme. Elle triompha dans tous les exercices préparatoires. Ses succès décidèrent d'autres femmes aussi distinguées, mais d'allures plus discrètes. Par voie de concours, elles entrèrent à l'Université d'Edimbourg, la seule qui, en Angleterre, consentit à accueillir les femmes.

Logées dans une maison voisine de l'Université, elles donnaient l'exemple d'une irréprochable sévérité de mœurs ; insensibles aux tentatives offensantes, méprisant les railleries de rivaux inélegants. On les chansonnait, on les poursuivait avec des images dont leurs yeux pouvaient se blesser. Leur attitude leur suscita des sympathies efficaces. Le peuple s'intéressait à cette lutte ; il prenait partie pour les étudiantes et leur fournissait une garde du corps qui les escortait aux cours.

Leur savoir s'étendait, leur bagage devenait immense. Mme Barker, par son rang, méritait le prix Hays, prix fondé par une femme avec l'argent des femmes : parce qu'elle était femme, elle ne l'eut point, ce qui souleva un immense *tollé* dans toute l'Angleterre. La seconde année, Edimbourg n'admit plus les femmes. C'était la lutte des sexes dans tout son égoïsme. Les femmes l'acceptèrent résolument. Elles fondèrent un cercle, appelé du nom d'un célèbre astronome : Somerville-Club. Les Femmes anglaises, se piquant d'honneur pour l'honneur du sexe, se cotisèrent en vue d'intenter un procès à l'Université d'Edimbourg. Elle demandait des indemnités aux étudiants qui avaient, par leur ostracisme, interrompu leurs études. Ce fut un des procès les plus longs et les plus coûteux qu'on ait plaidés en Angleterre : il est peut-être encore pendant.

La petite troupe, bien décidée à vaincre, se partagea. Elle envoya ses membres à travers le monde afin de s'instruire de toutes les pratiques de l'art médical et de jeter les germes de l'idée émancipatrice.

C'est ainsi que Paris vit arriver mistress Chaplin, mistress Bovill, mistress Barker et miss Jane-Elisabeth Archer.

Les trois premières devaient exercer la médecine. La quatrième, mariée à un Français, devint M^{me} Schmahl, la fondatrice de l'Avant-Courrière.

Pour justifier l'hostilité des étudiants, on fit savoir que la reine voyait d'un mauvais œil les femmes se diriger vers ces études. Or, il en était autrement en France, où le féminisme devait trouver dans l'impératrice Eugénie, une protectrice.

Il faut convenir que les femmes qui mènent de nos jours le mouvement d'émancipation ne l'oublient point. Mme Vincent, présidente de l'*Egalité*, une des plus actives propagandistes, a dit à M. Montogand qui écrit cette notice,

comment elle a voulu tenir de l'impératrice elle-même quel fut son rôle dans tout ceci. Une légende voulait que la souveraine ait fait fléchir les résistances devant la première femme bachelière, qui s'appelait Jeanne Daubié. Mme Vincent voulut en avoir le cœur net, et comme l'impératrice était à Paris l'an passé, elle lui écrivit.

L'impératrice lui fit répondre par son secrétaire :

25 mai 1905.

Madame,

En réponse au désir que vous m'exprimiez d'être renseignée sur les circonstances dans lesquelles S. M. l'impératrice aurait fait admettre les femmes à subir les épreuves du baccalauréat, je m'empresse de vous informer que Sa Majesté n'a jamais eu à s'occuper de cette question. Sa Majesté s'est intéressée autrefois à une question d'admission des femmes, à titre de médecin, dans les harems en Orient. Mais il ne me serait pas possible de vous donner aujourd'hui de plus grands renseignements.

Veuillez agréer, Madame, l'assurance de mes sentiments très distingués.

J. PIÉTRI.

Ainsi, voilà tout de même un petit point d'histoire acquis : l'impératrice Eugénie, sous ce prétexte qu'il est juste de donner des femmes-médecins au moins aux femmes des harems, dont son voyage à Suez lui avait appris la condition, obtint que les études médicales seraient accessibles aux femmes. M. Duruy contribua, sans doute, à l'engager dans cette voie, car il voulait obliger la future doctoresse, Madeleine Brès. C'est ainsi que miss Puttmann, qui vient de mourir, a pu conquérir ce diplôme, qui a fait d'elle la première femme étrangère reçue médecin en France.

Une conquête devait en amener une autre. La victoire totale du féminisme était dans ce premier résultat. Constatation paradoxale : c'est l'esclavage du harem, qui, par l'impératrice Eugénie, a fourni sa clé d'or à l'émancipation.

Wagons-lits et chemins de fer

On peut dire que c'est M. Georges Nagelmackers, administrateur-directeur général de la Société internationale des wagons-lits, qui est mort il y a peu de mois, qui est le créateur des wagons-lits.

Son œuvre a été considérable ; elle dépasse les bornes de son entreprise, car l'influence du progrès réalisé par lui a amené toutes les Compagnies de chemins de fer de l'Europe entière à modifier leur vitesse et à accorder au voyageur le confortable nécessaire.

Ce qu'étaient les premiers chemins de fer, on le sait : de petites voitures à trois compartiments où l'on était empilé et enfermé à clé. On n'a pas oublié la catastrophe de la ligne de Versailles, où périt l'amiral Damont d'Urville. Les voyageurs ne purent pas sortir des voitures renversées et fermées à clé. Ils furent brûlés vifs dans le train qui avait pris feu.

On supprima le tour de clé, mais les longs voyages restaient épouvantablement fatigants. Aucune commodité dans ces wagons où l'on était empilé et immobile pendant des journées et des nuits. Dans les gares où le train s'arrêtait, on voyait courir les voyageurs comme une bande de fourmis, hésiter, revenir, courir encore et entendre le fameux appel :

— Messieurs les voyageurs, en voiture !

Il y eut des drames du genre comique et tragique à la fois.

Pour déjeuner et diner, on avait vingt minutes, une demi-heure au plus. On était mal nourri le plus souvent et servi si lentement qu'il fallait payer son diner avant de l'avoir fini. On avait mis les bouchées doubles, on rentrait dans son compartiment l'estomac lourd, et l'on arrivait au terme du voyage fourbu, malade, n'ayant pu ni digérer ni dormir.

Et comme les ingénieurs luttèrent contre le poids mort des wagons inutiles, on entassait les voyageurs comme des harengs dans une boîte.

Il fallait bien que les Compagnies fissent leurs affaires. Les frais d'établissement avaient été énormes et l'on ne voyageait pas autant qu'aujourd'hui.

* * *

C'est en 1873 que M. Nagelmackers, fils d'un banquier de Liège, ingénieur belge et revenu des Etats-Unis, où il avait admiré les Pullman-Cars, fit faire à Liège un premier wagon-lit, qui fit le service entre Bruxelles et Cologne.

Le succès fut instantané.

Enfin, on pouvait donc dormir en chemin de fer, circuler d'un compartiment à l'autre, avoir sous la main une toilette et toutes les commodités de la vie ! Ce fut un cri de joie parmi les voyageurs, et, dès 1876, la Société internationale des Wagons-Lits était fondée au capital de quatre millions, avec cinquante-huit voitures que, peu à peu, les Compagnies consentirent à atteler à leurs trains rapides : Bruxelles-Paris, Paris-Calais, Paris-Nice, Paris-Iron.

Mais si l'on pouvait dormir, l'inconvénient des buffets restait le même. C'est les *dining-cars*, les wagons-restaurants, dont le bienfait fut salué avec enthousiasme.

On pouvait désormais dîner tranquillement en admirant le paysage ou en causant avec ses compagnons de voyage. Le diner était meilleur et bien servi. C'était un véritable plaisir.

Mais il fallait encore profiter d'un arrêt du train pour monter dans le *dining-car*.

Pourquoi ne ferait-on pas un train qui ne serait composé que de wagons-lits avec wagon-restaurant, communiquant entre eux et permettant aux voyageurs de se promener à travers les couloirs, de se rendre au restaurant en cours de route pour déjeuner, diner, fumer ou causer ?

Ce fut l'œuvre des trains de luxe ou grands rapides que M. Nagelmackers créa en 1883.

Et en même temps on remplaçait les anciens wagons montés sur trois essieux, qui grinçaient à toutes les courbes, par d'élégants wagons de vingt mètres de longueur, montés sur deux chariots à pivot central, de quatre roues accouplées. C'est ce qu'on appelle « montés sur boggies ». Désormais, plus de grincement, plus de danger dans les courbes ; le confortable le plus parfait et la vitesse maxima. La Compagnie des Wagons-Lits a aujourd'hui plus de mille voitures.

On mettait autrefois deux nuits et un jour pour aller de Paris à Rome ou de Paris à Madrid. Les trains de luxe mettent aujourd'hui vingt-cinq heures pour ce même voyage. De Paris à Lisbonne, on mettait soixante heures ; on en met trente-six. De Paris à Pétersbourg, quatre nuits et trois jours ; on y va en quarante-six heures.

L'Orient-Express a rapproché Constanti-

nople de moitié ; on y va en soixante-quatre heures, et Dieu sait si les chemins de fer ottomans font des circuits inutiles !

Par ces trains de luxe, on va maintenant de Londres à Constantinople par Ostende et Cologne, de Londres à Naples par Paris, Nice et Rome ; de Londres à Berlin, de Berlin à Rome et de Moscou à Irkoutsk ; c'est le fameux transsibérien en attendant le transafricain d'Alexandrie au Cap.

Nous l'avons vu à l'Exposition de 1900, ce train transsibérien, avec un panorama roulant de boulevards et de villes lointaines qui défilait devant le train. Il devait mettre Pékin à treize jours de Paris ; mais la guerre est survenue en Mandchourie, et il faut attendre de meilleurs jours pour la réalisation de ce rêve.

* * *

Là ne s'est pas bornée l'utilité des wagons-lits. Ces innovations ont amené les Compagnies à suivre le mouvement du progrès. Certes, elles y étaient très disposées, mais les actionnaires ne sont pas toujours des gens commodes, et quand il faut faire de nouveaux frais, ils se montrent parfois de mauvais humeur.

Les chemins de fer de l'Etat, alors en création, ont été des premiers à adopter les wagons-couloirs pour toutes les classes.

Les autres Compagnies ont fait aussi des merveilles : on va de Paris à Calais aussi vite qu'on allait autrefois de Paris à Amiens. Paris-Bruxelles a gagné aussi la moitié du temps. On va de Paris à Reims en deux heures, sans arrêt, avec des machines à double chaudière.

Et cependant elles ont dû renouveler une partie de leur matériel, construire d'énormes et coûteuses machines, adopter les longs instants des cabinets de toilette, et l'on a même adopté sur certaines lignes le wagon-bar.

Elles ont fait tout ce qu'il était possible de faire, et elles cherchent incessamment de nouveaux progrès, car un autre facteur est venu créer un danger nouveau : l'automobile.

Nous avons déjà le chemin de fer électrique de Paris à Versailles. Qui sait si dans vingt ans toutes nos grandes lignes ne seront pas électriques, supprimant ainsi l'incommodité du charbon, la poussière noire et les escarabilles ?

Poignée d'histoires

La plus grande canalisation d'eau du monde

Elle a été inaugurée il y a peu de temps dans l'Ouest. On trouve dans ce pays plus d'or qu'au Klondyke. Il y a dix ans encore ce n'était qu'un désert, interrompu çà et là par des mares salées. Maintenant on y rencontre de grandes villes. Il est vrai que les maisons ne sont faites que de tôle ondulée.

Le point central des placers est Coolgardie, à 600 kilom. de la capitale Perth, et reliée à elle par une voie ferrée. L'eau manque totalement dans cette région minière. L'eau de pluie, soigneusement recueillie dans douze grandes citernes, ne suffit nullement aux besoins. Celle puisée aux mares salées a beau être purifiée, elle garde un goût abominable.

La sécheresse et la chaleur durent long-