

<b>Zeitschrift:</b>	Bulletin pédagogique : organe de la Société fribourgeoise d'éducation et du Musée pédagogique
<b>Herausgeber:</b>	Société fribourgeoise d'éducation
<b>Band:</b>	29 (1900)
<b>Heft:</b>	11
<b>Rubrik:</b>	Variété

#### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

#### **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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

#### **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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 09.01.2026

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

des Cultes ou qui ne fréquentent pas un établissement d'instruction secondaire ou supérieure, devront suivre des *cours complémentaires* donnés à raison de *six heures* par semaine, les mercredis et samedis après-midi. Ces cours auront une durée totale de *soixante heures* et commenceront le 19 novembre prochain.

Un examen aura lieu au printemps de 1901 et portera non-seulement sur les branches du programme, mais aussi sur les travaux écrits faits pendant les cours.

Le *Jeune citoyen* a été adopté par le Département pour être employé par les maîtres et les élèves. Chacun de ceux-ci devra, en outre, posséder une bonne carte parlante de la Suisse. Autant d'exemplaires de la carte muette de la Suisse, par Randegger, qu'il y aura d'élèves seront mis à la disposition des maîtres par les autorités communales.

Un registre spécial pour la fréquentation, les notes de conduite et de travail, ainsi que des formulaires pour rapports d'absences ont été admis par le Département et seront prochainement envoyés au personnel enseignant.

Les maîtres des établissements secondaires ne seront plus tenus de se charger d'une partie de l'enseignement dans les localités où leur participation a été reconnue utile jusqu'ici. L. Hz.

**Einsiedeln.** — *Instituteurs catholiques.* — La réunion des instituteurs et pédagogues catholiques de la Suisse allemande, à Einsiedeln, a été très fréquentée. Le discours d'ouverture a été prononcé par le P. Ambroise Zürcher. Les séances de sections ont commencé lundi après-midi, à 3 heures. Dans la réunion des instituteurs primaires, M. Wuest, à Niederbühren (Saint Gall), a traité de l'enseignement du calcul. Dans la séance de l'enseignement secondaire, M. Eberli, de Udligenwyl, a présenté un rapport sur l'enseignement professionnel.

A 6 heures, a eu lieu l'assemblée des délégués, présidée par M. le major Erni.

L'assemblée générale de mardi a été très imposante. M. Baumgartner, directeur de Séminaire, à Zoug, a prononcé un discours sur la pédagogie catholique au XIX<sup>e</sup> siècle ; le P. Wilhelm Sidler a traité la question de l'enseignement géographique et M. Brandstetter, membre du Conseil d'éducation de Lucerne, a présenté une étude sur les noms de localités suisses.

---

## VARIÉTÉ

### I. — Le chemin de fer transcaspien

... Pendant que le train chauffe, et après une course rapide à travers les constructions qui se terminent ou se commencent de tous côtés, nous ne pouvons mieux faire que de réfléchir aux origines et au but de ce fameux chemin de fer transcaspien, auquel personne ne voulait croire et dont l'achèvement a causé une émotion profonde dans toutes les grandes capitales ; car il serait puéril de dissimuler qu'il modifie du tout au tout les positions respectives de la Russie et de l'Angleterre dans l'Asie centrale.

... Le désert turcoman, limité au midi par le plateau de l'Iran, au nord par l'Amou-Daria, s'appuyant à l'ouest sur la mer Caspienne, confine à l'est aux frontières de l'Afghanistan et se trouve situé sur

la route directe de Saint-Pétersbourg à Calcutta. Il y a 10 mois, il séparait le colosse russe de l'ancien empire du Grand Mongol ; à l'heure actuelle, il les unit. L'obstacle de 1,000 kilomètres de largeur que la nature avait placé entre l'Hindoustan et l'Europe, et qui semblait insurmontable, vient d'être franchi. La vapeur seule permettait de le vaincre.

... Nous voici donc partis pour Merv, l'ancienne « Reine du monde ». Il y a quelques années, la traversée de ce désert que nous allons franchir sans nous presser, en quarante heures, eût demandé quinze jours, et ce voyage offrait de sérieux dangers. Aujourd'hui, dans l'excellent train où nous sommes, que risquons-nous ? De mal dormir ? de ne pas manger ? Détrompez-vous. J'ose à peine déclarer à certaines Compagnies de chemin de fer que sur le Transcaspien un simple billet de seconde classe donne droit à une couchette et à l'entrée d'un wagon restaurant, water-closet et lavabos sont à la disposition du public.

... A Merv, la voie laquelle nous roulons vient d'être posée dans ces derniers jours : nous marchons pourtant à raison de 20 kilomètres à l'heure. A quelques verstes de Merv, nous passons sur une branche assez importante du Mourgab ; on sait que ce fleuve ancien tributaire de l'Amou-Daria, se perd dans les sables du désert de Karakoum, en formant à son embouchure une espèce de delta. Le pont métallique du bras que nous franchissons est achevé, le général Annenkoff nous le fait essayer en lançant son train à la vitesse de 40 kilomètres à l'heure. L'expérience est bonne ; pas la moindre trépidation dans les piles.

Deux heures après le départ, nous arrivons au train de pose, à ce train fameux, qui peut abriter quinze cents hommes et s'avance tous les jours d'une étape vers l'Orient.

Tous les terrassements et maçonneries sont faits par les ouvriers du pays. Les soldats russes en vareuse et casquette blanche, qui manipulent si prestement les rails sous les yeux de leurs officiers à cheval, ne touchent ni à la pioche ni à la pelle. Ils trouvent la plate-forme de la voie toute préparée à l'avance par les chantiers de terrassiers indigènes, conduits par les ingénieurs.

Pendant que le général me donne des explications, nous arrivons auprès des poseurs, qui travaillent tout en tête de la ligne ; les deux derniers rails viennent d'être cloués sur les traverses, et j'ai à peine le temps de pousser mon cheval sur la plate-forme de la voie, que les deux suivants sont mis en place : 7 mètres gagnés en quelques secondes, dans la direction de Samarkande.

Vous avez en face de vous un wagonnet léger que des indigènes, conduits par un soldat, poussent sur la voie posée dans la minute précédente ; ce wagonnet porte de douze à vingt rails. Arrivé au bout du dernier rail placé il s'arrête, quatre soldats sont en position, deux de chaque côté de la voie, armés de pinces avec lesquelles ils prennent deux rails sur le wagonnet et les déposent sur la plate-forme ; d'autres soldats s'en emparent, les mettent en position, les clouent en trois coups de maillet ; alors le wagonnet s'avance de 7 mètres avec son escorte, qu'on pourrait comparer aux servants d'une pièce de canon ; deux autres rails sont mis à terre et une nouvelle conquête de 7 mètres est faite du côté de l'Orient.

... Samarkande sera-t-elle le point terminus du Transcaspien ? Peut-être. La grande ville de Tachkent (100,000 habitants) ne se trouve pas à 300 verstes au delà, et la seule difficulté à vaincre serait

le passage de Syr-Daria, fleuve dont l'importance égale sensiblement celle de l'Amou.

Et après Tachkent ? Les paris sont ouverts. On peut seulement conjecturer que des pionniers aussi infatigables que les Russes ne s'arrêteront pas en si beau chemin dans leur conquête pacifique de l'Asie centrale. Sans doute aussi le temps n'est pas très éloigné où l'on verra les lignes du Turkestan se raccorder avec celles de la Russie d'Europe et le Transsibérien.

## II. — Le chemin de fer transsibérien

Les possessions russes, tant d'Europe que d'Asie, s'étendent sur une superficie de 2,191,500 kilomètres carrés, soit la sixième partie de la surface continentale du globe, — la moitié de celle de la lune.

De la frontière allemande aux côtes sibériennes de l'Océan Pacifique, la distance est de 6,000 lieues, et la différence de temps est près de douze heures. Lorsqu'il est minuit en Pologne, il est midi à Vladivostok, et vice-versa. L'étendue de la Sibérie seule dépasse d'un quart celle de l'Europe entière. Ces immenses régions ne sont entrées dans le courant de la civilisation qu'à une époque de l'histoire relativement très récente. L'éloignement et l'absence de voies de communication ont fait, jusqu'à ces derniers temps, de la Sibérie comme un monde à part.

Le gouvernement impérial de Russie arrêta définitivement, le 21 février 1891, que le grand railway sibérien serait construit directement aux frais du Trésor, de Tcheliabinsk (sur l'Oural) à Vladivostok (sur l'Océan Pacifique).

La dépense totale était estimée à environ un milliard de francs, et l'on comptait avoir terminé les travaux en 1900.

Depuis lors, ce grandiose programme a été suivi avec une activité et une persévérance sans égales. Les rails ont été utilisés, au fur et à mesure de la pose, non seulement pour les transports et les approvisionnements, mais aussi pour l'organisation de *trains de travaux* et de *trains de pose* permettant de décharger rails, traverses et éclisses en pleine voie.

Le Transsibérien se rattache à Tcheliabinsk au réseau des chemins de fer russes. Il prolonge la ligne Moscou-Riazan-Samara-Oufa. Il se dirige d'abord vers l'Est, en traversant les plaines qu'arrosent le Tobol, l'Irtych et l'Obi. A partir de Krasnoïarsk, la ligne s'infléchit vers le Sud-Est pour gagner Irkoutsk.

Les trains circulent régulièrement entre Moscou et Krasnoïarsk et entre Vladivostok et Khabarovsk.

Depuis le 1<sup>er</sup> décembre 1898, il y a entre Moscou et Tomsk un départ régulier chaque jour.

Actuellement, on peut faire le tour du monde par le canal de Suez en 60 jours environ. L'achèvement du chemin de fer transsibérien permettra d'accomplir le même trajet en un mois. C'est l'avis même du ministre des voies et transports de Russie, qui inspecta dernièrement les travaux de la ligne et annonça son ouverture pour 1901.

Le voyageur partant de Saint-Pétersbourg, par exemple, le 1<sup>er</sup> janvier, arrivera le 8 à Vladivostok, et de là prendra un paquebot qui le débarquera à San Francisco le 18. De San Francisco à New-York, voyage par rail en quatre jours et demi. Départ de New-York le 23 au soir, pour arriver à Brême le 29, et à Saint-Pétersbourg 30 heures plus tard, c'est-à-dire avant la fin du mois.

(*Manuel général*)