Zeitschrift: Le conteur vaudois : journal de la Suisse romande
Band: 18 (1880)
Heft: 41

Artikel: Les voyages en Chine
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-185933

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: 09.12.2025

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

Ce mécanisme n'est pas entièrement nouveau, mais il a subi de notables améliorations ; ainsi, par par exemple, non seulement le voleur se trouve pris, mais le coffre reste fermé ; tandis qu'avec l'ancien système, la porte s'ouvrait, de façon que si le voleur avait un complice, celui-ci pouvait fort bien disparaître avec les valeurs, tandis que son camarade restait cloué sur le lieu du délit.

A propos de ce que nous venons de signaler, il est intéressant de faire remarquer que le coffre-fort n'est pas une invention moderne ; il n'y a pas très longtemps qu'on a trouvé, dans les fouilles de Pompéï, un meuble de ce genre garni de lames de fer, orné de feuillages et de bas-reliefs en bronze. Il n'avait pas de serrure et se fermait à l'aide d'un engin assez simple ; mais il semble probable, et c'est là une des curiosités de cette pièce, que les lames de fer cachaient des chevilles connues du maître seulement.

Chez les Romains, les coffres de sûreté devaient abonder, car on sait qu'alors l'usage était de tout fermer avec soin. Lorsqu'on manquait de serrure, le père de famille se contentait de mettre à l'ouverture un cachet de cire, qu'il scellait avec son anneau, et qu'il devait retrouver intact à son retour. Ces précautions étaient prises pour soustraire les vivres à la gourmandise des esclaves, et même pour enlever aux femmes toute tentative de boire du vin, liquide qui leur était interdit sous les peines les plus sévères.

Durant tout le moyen âge, où les valeurs fiduciaires (papier-monnaie, billets de banque, etc.) n'étaient pas connues, l'or, les bijoux et autres objets précieux étaient confiés à la garde des pages, varlets et autres gens faisant partie de la domesticité. Le prince ou le seigneur ne se séparait jamais de son trésor, qu'il emportait toujours en voyage avec lui, même à la guerre. C'est pour cela que le butin fait sur les captifs était si considérable ; on trouvait dans les tentes des vaincus les objets les plus précieux.

C'est seulement à partir du siècle dernier que la création des actions industrielles, des billets de banque, des titres sur l'Etat, des livres de commerce, fit sentir la nécessité d'un coffre-fort qui fût à l'abri des voleurs et des incendies.

Les voyages en Chine.

Au lieu de donner aujourd'hui à nos lecteurs le petit feuilleton habituel, nous les prierons, pour varier, de nous accompagner quelques instants sur le quai de la Joliette, à Marseille, où de nombreux curieux assistent chaque quinzaine au départ des magnifiques steamers dits les *Courriers de Chine*. Avant qu'ils aient quitté le port, nous jetterons un rapide coup d'œil dans leurs vastes flancs, pour avoir une idée des provisions de toute nature qu'ils renferment et du genre de vie qu'on y mène.

Un des collaborateurs du *Petit Marseillais*, auquel nous aurons recours et qui est très au courant de ce qui se passe sur ces bâtiments, va nous y conduire et satisfaire on ne peut mieux notre légitime curiosité :

A chaque départ, on embarque 100 barils de farine, 200 barils vin d'équipage, 350 caisses de vin de Bordeaux, 100 caisses de vin de Champagne, 20 caisses de Sherry, 40 caisses de Marsala, une certaine quantité de vermout et autres liqueurs apéritives, et 40 tonnes de glace vive pour la conservation des vivres.

Le vin, embarqué en quantité considérable, sert autant à la consommation de la traversée qu'à l'approvisionnement du du navire qui repart de Sanghaï.

La cambuse est en outre bondée de fromages de toute espèce, fruits confits, sucre, chocolat, lait concentré et cafés de premières sortes pris à Moka et à Bourbon. Beurre, œufs, sardines, jambons, saucissons attendent leur tour de paraître comme entremets ou hors-d'œuvre.

Sur le gaillard d'avant sont installés une basse-cour et des étables, renfermant 5 à 600 volailles, poules, pintades, coqs, pigeons, canards, oies, dindes, lapins, etc.

Le gibier de poil et de plume a aussi des compartiments spéciaux, placés, ainsi que les parcs et cages voisins, sous la surveillance du boucher du bord et de son aide-chinois. Il y a aussi un certain nombre de bœufs et de moutons, mais en quantité restreinte par suite du ravitaillement de viande fraîche que l'on opère à Aden.

Le service de l'office comprend le linge, la vaisselle, l'argenterie et tout ce qui a rapport à la table et au bien-être des passagers.

Pour arriver à cet heureux résultat, on embarque : 7,000 serviettes de table, 8,000 de toilette, 2,000 paires de draps en fils, 3,000 paires de draps communs, 600 taies d'oreillers, 250 tapis moquettes, 2,000 nappes petites et grandes.

L'argenterie se compose de 200 grandes pièces, plateaux longs ou carrés, cloches, réchauds, brochettes, fourchettes et couteaux à découper, sucriers, salières, saucières, etc.

Des tiroirs spéciaux renferment encore 500 grandes fourchettes, 500 grandes cuillers, 500 grands couteaux, 250 fourchettes, cuillers et couteaux à entremets et 250 petits couteaux à lame d'argent pour les fruits. Joignons-y en outre 60 chandeliers en argent supportant des verrines pour l'éclairage du salon.

L'office offre une physionomie intéressante. Il y a bien là 4,000 assiettes, accompagnées de bols, tasses, verres à liqueurs, bordeaux, champagne, le tout empilé, accroché de façon à ne craindre ni roulis, ni tangage. C'est également là que se trouvent disposé d'une façon ingénieuse des tubes communiquant avec la glacière et permettant de servir, pendant la traversée et dans les plus chaudes latitudes, de l'eau aussi frappée que celle que l'on sert dans les meilleurs cafés de notre ville.

Le linge, dont la valeur est considérable (une bagatelle de 250,000 francs environ) n'est guère blanchi que par aventure à Sanghaï. C'est à Marseille que cette opération s'effectue d'ordinaire, suivie d'un repassage perfectionné qui donne au tissu le lustre du neuf.

La cuisine n'est pas négligée, car on y compte trois excellents chefs, deux aides Européens, trois Chinois, deux maîtres d'hôtel, douze garçons de table, personnel placé sous la direction immédiate d'un commissaire et d'un économe. Les cambusiers, boulanger et pâtissier ferment la marche.

Notons encore vingt-quatre serviteurs chinois pour les travaux grossiers et principalement la manœuvre de larges éventails destinés à rafraîchir les convives pendant les repas, et ils sont nombreux pour les passagers de première classe.

On compte, en effet, un premier déjeuner à 7 heures du matin, composé, suivant les goûts, de chocolat, café, lait, beurre, biscuits.

A 9 heures et demie, deuxième déjeuner : hors-d'œuvre variés, 6 plats, 6 desserts, café, cognac, vins de Marsala et de Sherry, eau et vins frappés.

A une heure et demie, troisième séance de mastication (*tea-fin*). On y absorbe bouillon, viandes froides et quelques frian-

dises. Comme boisson : bières anglaises (*pale ale et porter*), que les passagers peuvent, du reste, demander à chaque repas en remplacement du vin.

A 5 h. $^1/_2$, dîner. Voici un menu spécimen de ces festins délicats : Potage à la Soubise, hors-d'œuvre bouchées à la reine, turbot sauce hollandaise, croustade de pigeon, noix de veau champignons, cannetons et gigots d'agneau rôtis, petits pois à la française, asperges au beurre, salade romaine, entremets, dessert (ananas poires, bananes, pistoles, amandes), café, cognac.

En outre pendant les repas de 9 h. $^1/_2$ et de 5 $^1/_2$, des pommes de terre en robe de chambre et du riz avec du carric sont offerts aux passagers qui en font la demande, et de ce nombre se trouvent toujours ceux de nationalité anglaise, allemande ou hollandaise.

Enfin, à 8 heures, thé et grog. A ce moment, il est quelque peu permis de se livrer, tout en parcourant les livres de la bibliothèque, aux douceurs d'une digestion bien due après l'absorption de tant d'excellentes choses servies par des garçons d'une tenue irréprochable et d'une célérité parfaite.

Les navires qui font le service entre Marseille et Shangaï ont à parcourir 4,800 lieues, distance effectuée en moyenne à l'aller comme au retour en 42 jours environ.

Aussi pour alimenter des machines de la force de 500 chevaux, imprimant une vitesse de 12 nœuds, il faut un approvisionnement considérable de combustible, embarqué sous forme de briquettes et venant en majeure partie de la Grand'-Combe. Après avoir, au départ, emmagasiné dans les soutes 600 tonnes de charbon, on fait néanmoins escale à Port-Saïd, Aden, Pointe-de-Galle ou Colombo, Singapour, Hong-Kong pour combler les vides, car pendant la traversée on brûle environ 3,000 tonnes de charbon.

Chaque paquebot est bondé de marchandises à l'aller comme au retour. Voici un aperçu d'un chargement au départ de Chine : 1,200 caisses de thé, 6,000 balles de soie, 2,000 de déchets, 1,000 de cocons, 1,600 sacs de café, 2,300 sacs de poivre, 400 caisses de 50 kilogrammes, vanille, passementeries or et argent, etc., toutes valeurs assurées 15,000,000 par la compagnie des Messageries elle-même et placées sous la surveillance du second du bord. Le commissaire est spécialement chargé des écritures que nécessite le transbordement pour l'Angleterre d'une partie de ces marchandises, leur manutention, ainsi que du service administratif intérieur du bord.

La clientèle des Messageries maritimes est depuis une douzaine d'années à peu près la même. On compte d'ordinaire : 120 passagers de premières, 80 de secondes, 40 de troisièmes. Beaucoup de passagers des 1res classes débarquent à Naples, et leur nombre pourtant atteint souvent 160 à 170 passagers à l'arrivée à Marseille.

Le prix du passage en 1re classe de Marseille à Shanghaï est de 2,400 francs, somme qui, à première vue, paraîtra très-élevée et qui ne l'est en réalité point, si l'on songe à la longueur du voyage et au confortable dont on l'entoure

Les navires de cette grande ligne ont accompli dans le courant de l'année 1879, 526 voyages donnant un parcours de 586,374 lieues marines.

D'après la courte revue à laquelle nous nous sommes livrés le plus brièvement possible, nos lecteurs ont pu juger de l'organisation et du bien-être dont sont dotés ces magnifiques courriers de Chine qui excitent avec juste raison la curiosité des étrangers et des Marseillais.

La flotte des Messageries maritimes, par le luxe, la vitesse et le nombre de ses steamers, n'a rien à redouter de la concurrence des compagnies anglaises, et c'est une constatation, qu'au point de vue national, nous faisons toujours avec plaisir.

(*Le Petit Marseillais.*)

Lo régent et lè dzeneliès.

L'est dâi rudès bétès què clliâo pestès dè dzeneliès ! S'on lè supportè l'est po lè z'âo que font tant pliési âi z'einfants, po lè regatâ à Pâquiès, et même meint âi valottets, quand lè felhiès lè lo baillont quand sont tieint dè totès couleu avoué dè la pipi, dâi peloutsès d'ougnon, âo bin avoué dè clliâo z'ingrédieins qu'on atsitè à la boutequa ; et quand clliâo galézès gaupès mettont lâo nom déssus avoué dè l'édhie forta et que le dessinont dâi tieu et dâi petits z'osés, cein fâ on rudo pliési âi z'amœiroâ. Et la né dè Paquiès et dâo Petit-Paquiès, quand l'est qu'on lè croquè et qu'on lè medzè avoué dâo pâivro et dè la sau, et que soveint on fâ onco on petit rigodon ! sein lè dzeneliès, on ne porrâi pas cein fére. Et lè matafans, lè salâïès et lè z'âo qu'on met dein lo bissat quand on va à la fâire âo bin à la montagne ! Faut étrè de bon compto : on sè porrâi pas passâ dè clliâo galézès bétès.

Mâ quand on âovrè lo guintset de la dzenelhire et que lo pâo, lè dzeneliès, lè pudzenès et lè pudzins, sein comptâ lè borès et lè borons, s'ein vont grevattâ dein lè courti, lè pliantadzo et lè tsamps, âo diablio clliâo pestès dè bétès ! cein trait lo tserfouliet, cein pequotè la granna dè salarda, cein degrussé lè pliantons dè tchou, cein fâ dâi crâo dein lè carreaux tot frais fochérâ, cein coffiè l'herba dâi prâ que lè vatsès n'ein volliont perein ; et le caillont pertot, tant quiè dein l'allâïe et l'hotô, qu'on étertetrâi prâo tota cllia cacibraille.

Ora, po ein veni âo régent, vo deri que l'avâi on courti que soignivè bin ; mâ l'étâi clliou pè 'na crouïe adze, que lè dzeneliès à 'na vesena lâi pas sâvont et laborâvont cé courti. Cllia vesena étâi 'na bougressa que vayâi bin tot cé comerce, mâ que laissivè férè, po cein que le n'amâvè pas lo régent. On dzo que clliâo bétès étiont ein trein dè tot esescarbouilli, onna fenna qu'avâi bouna leinga et qu'avâi einvià dè férè disputâ lo régent avoué la fenna âi dzeneliès, passavè perquie et fâ âo régent :

— Porquiè laissi-vo dévourâ voutro jerdinadzo pè clliâo bétès ? Sédè-vo pas preindrè on chaton et lè z'éterti, et ma fâi tant pï po la Françoise, porquiè ne lè z'einclliou-te pas !

Et suivant cein que l'arâi repondu, le sarâi vito z'allâïe redipettà à la Françoise que lo régent avâi de que lè volliâvè tiâ, que cein arâi amenâ dâo grabudzo.

Mâ lo régent qu'étâi on tot fin, lâi repond :

— Oh ! vu bin m'ein gardâ, dè lâo férè dâo mau ! Ye vu fabrequâ on nid que vu mettrè âo fin câro et lè dzeneliès lâi âodront férè lâo z'âo ; et que cein mè fâ-te que le grevattéyont on pou, poru que pouésso férè dâi z'omelettès ! on omeletta vaut bin onna pougna d'épenatsès ! Mâ se vo plié, n'ein ditès rein à nion ; n'ein pipâ pas lo mot !....

Du cé dzo, lo régent n'a pas revu onna dzenelie dein son courti.

Théâtre. — L'impression laissée par la représentation de jeudi nous paraît très bonne et fait bien augurer de ce qui suivra. Nous pensons donc que de nombreux abonnements vont se prendre et que M. Andraud n'aura pas les mêmes déceptions que l'année précédente. — L'opéra comique *Giro-*