

Zeitschrift: Le conteur vaudois : journal de la Suisse romande
Band: 19 (1881)
Heft: 40

Artikel: Le port de Londres
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-186558>

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: 09.02.2026

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

Le mendiant confondu de tant de générosité ne peut en croire ses oreilles.

— Du reste, ajoute alors le propriétaire, nous pouvons régler compte sur-le-champ. Combien de fois vous proposez-vous de venir chez moi ?

— Seize fois, répond le mendiant.

Le règlement de compte fait sur ces données présente un résultat qui ne paraît guère possible au premier abord. Le voici :

<i>Riche :</i>	<i>Mendiant :</i>
1 ^{er} jour fr. 4 80	1 ^{er} jour fr. 00 1
2 " 9 60	2 " 00 2
3 " 14 40	3 " 00 4
4 " 19 20	4 " 00 8
5 " 24 00	5 " 00 16
6 " 28 80	6 " 00 32
7 " 33 60	7 " 00 64
8 " 38 40	8 " 01 28
9 " 43 20	9 " 02 56
10 " 48 00	10 " 05 12
11 " 52 80	11 " 10 24
12 " 57 60	12 " 20 48
13 " 62 40	13 " 40 96
14 " 67 20	14 " 81 92
15 " 72 00	15 " 163 84
16 " 76 80	16 " 327 68
fr. 652 80	fr. 655 35

Le mendiant redoit donc 2 fr. 55

Le port de Londres.

Ce sont les eaux de la Tamise, deux fois plus larges à Londres que la Seine à Paris, qui remplissent ces fameux bassins ou docks le long desquels viennent s'amarrer les navires du monde entier. Autour des bassins sont les grands entrepôts. — Le port de Londres occupe une longueur de plus de 10 kilomètres. Les premières fondations des docks furent jetées en 1800, par Pitt. Auparavant on débarquait les marchandises sur les bords du fleuve, qui n'avait pas même de quais, et où les maraudeurs et les pillards avaient beau jeu.

On établit d'abord en aval de Londres, sur ce que l'on nomme l'île des Chiens, les docks des Indes occidentales. Après vinrent, dans Londres même, les docks qu'on appelle proprement *London-docks*, construits en 1805, et à l'ouest de ceux-ci, les docks de Sainte-Catherine, qui datent de 1828. Les derniers, en suivant le cours du fleuve, sont les docks de Victoria qu'on achève en ce moment.

Les docks de Sainte-Catherine ont une superficie de dix hectares, et, comme tous les bassins alimentés par la Tamise, une profondeur d'eau de 7 à 8 mètres, ce qui permet aux plus forts navires d'y accéder. Pour les construire, il a fallu abattre 1,250 maisons et disperser plus de 11,000 habitants. Les magasins peuvent contenir 100,000 tonnes de marchandises. Les bateaux à vapeur venant d'Europe débarquent là.

Les docks de Londres, qui viennent immédiatement après ceux de Sainte-Catherine, occupent une superficie cinq fois plus grande et ont coûté 100 millions de francs. C'est là qu'abordent surtout les navires à voiles. Trois cents navires de fort tonnage y ancrent à l'aise. Les entrepôts peuvent recevoir à la fois 200,000 tonnes et, dans les caves souterraines, il y a place pour 400,000 hectolitres de vin. Le *claret* ou vin de Bordeaux, le *port* ou vin de Porto, le *sherry* ou vin de Xérès peuvent y être appréciés des connaisseurs. On peut essayer là, si l'on a eu soin de se munir à l'avance d'un permis de goûter délivré par un des bons négociants en vin de Londres, les crus les plus renommés et les plus vieux.

Les docks de Londres sont de tous les plus curieux à visiter. Le thé, le café, le cacao, le sucre, les épices, la soie, la

laine, le coton, y sont entassés dans d'immenses salles, en caisses, en sacs, en ballots, et de là se répandent dans toute l'Europe. Tel magasin est ici bondé de cannelle, de poivre ou de girofle, du rez-de-chaussée au grenier, sur plusieurs étages. Partout ce ne sont que navires qui chargent et déchargent. Les grues à vapeur ou hydrauliques, les appareils de levage les plus perfectionnés fonctionnant tous automatiquement, ont remplacé l'effort musculaire de l'homme.

L'entrepôt des tabacs occupe à lui seul une surface de deux hectares, et sa façade se profile sur plus d'un kilomètre et demi; près de là est une sorte de fourneau ou *kiln* d'où part une longue cheminée. On y brûle les marchandises confisquées ou avariées, c'est pourquoi l'on appelle cet endroit la *pipe de la reine*.

Le tunnel de la Tamise, où ne circulent aujourd'hui que des trains de chemin de fer, est voisin des *docks de Londres*. Ici le fleuve s'élargit et forme cette belle nappe d'eau qu'on appelle le *Pool*. Sur la rive droite, sont les docks du commerce, dont la superficie dépasse vingt hectares et qui sont entourés d'entrepôt de bois. Sur la rive gauche, se détache le canal de *Régent*, qui va s'unir à celui de Paddington, et relie ainsi, à travers toute l'Angleterre, Londres à Liverpool, la Tamise à la Mersey. Après vient l'île des Chiens, sur laquelle ont été construits les docks des Indes occidentales, qui peuvent abriter 500 navires.

Les docks des Indes orientales sont situés non loin des précédents. Les steamers des mers d'Asie et des Antilles, rapportant les produits de tous les pays coloniaux, le rhum, le sucre, le café, le riz, l'indigo, abordent de préférence dans les docks des Indes. Les caves du rhum sont très intéressantes à visiter. On y circule sans lampes, éclairé seulement par une plaque de fer-blanc qu'on tient à la main, et sur laquelle se projette la lumière naturelle extérieure qui entre par les soupiraux.

Finissons par les docks de Victoria, grands à eux seuls comme plusieurs ports, et où l'on ne voit presque que des steamers venus d'Australie, de Chine, du Cap ou des îles de la Sonde. Quelques-uns, véritables Léviathans des mers, jaugeant jusqu'à 7000 tonnes.

En 1877, plus de 65,000 navires ont fréquenté les bassins de Londres. La valeur des marchandises entrées et sorties s'élevait à 5 milliards de francs, et les droits de douane perçus dépassaient 260 millions. En 80 ans Londres a grandi plus qu'aucune autre métropole du monde. Elle est montée du chiffre de 1 million au chiffre de 4 millions $\frac{1}{2}$ d'habitants qu'elle commence à dépasser.

Le grenadier et le pesson.

On grand diablio dé lulu qu'êtai dein lè grenadiers dão 7^e arrondissèmeint avâi zao zu étâ dè la beinda à John Perrier adon dè ellia fameusa campagne dè Thonon iô la France avâi risquâ dè déveni on canton dè la Suisse, que l'arâi pu férè lo 23^e canton se cllião dè Lutry lâi s'étiont pas opôsâ. Gé gaillâ que poivè medzi po quattro et bâirè ein conséquence, profitâvè dè totès lè z'aubainèz iô on poivè bin rupâ. On dzo d'avant-revua pè Mordze, lè grenadiers et lè vortigeu sein alliront dinâti einseimblion à n'on cabaret et dè bio savâi que noutron compagnon ne recoula pas. Savâi prâo que faillâ payi; mâ payi po ion et bâfrâ po quattro, cein n'est pas onco tant tchâi; assebin sè promettâite dè sè bin repêtrè et dein reduirè lo mè possiblio. Après la soupa, on apportè dão pesson. Lo luron que n'ein n'avâi jamé medzi ein tirè ion tot einti su se n'assiéta et sè met à lo copâ pè nocès tot coumeint on bet dè sâocesse à grelli; mâ clliâc nocès n'étiont pas dâi nocettès, l'avion bin on pouce; et hardi ! Ma fâi à la première mooce, lo