

**Zeitschrift:** Le conteur vaudois : journal de la Suisse romande  
**Band:** 34 (1896)  
**Heft:** 17

**Artikel:** Le transatlantique "La Touraine"  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-195508>

### **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:** 10.02.2026

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

# CONTEUR VAUDOIS

PARAISANT TOUS LES SAMEDIS

Pour les annonces, s'adresser exclusivement à  
L'AGENCE DE PUBLICITÉ HAASENSTEIN & VOGLER  
PALUD, 24, LAUSANNE

Montreux, Genève, Neuchâtel, Chaux-de-Fonds, Fribourg,  
St-Imier, Delémont, Bienne, Bâle, Berne, Zurich, St-Gall,  
Lucerne, Lugano, Coire, etc.

Rédaction et abonnements :  
BUREAU DU « CONTEUR VAUDOIS », LAUSANNE

SUISSE : Un an, fr. 4,50 ; six mois, fr. 2,50.

ÉTRANGER : Un an, fr. 7,20.

Les abonnements datent des 1<sup>er</sup> janvier, 1<sup>er</sup> avril, 1<sup>er</sup> juillet et 1<sup>er</sup> octobre.  
S'adresser au Bureau du journal ou aux Bureaux des Postes.

PRIX DES ANNONCES

Canton : 15 cent. — Suisse : 20 cent.

Etranger : 25 cent. — Réclames : 50 cent.  
la ligne ou son espace.

Les annonces sont reçues jusqu'au jeudi à midi.

## Le transatlantique « La Touraine. »

Sous le titre : *Les grandes compagnies de navigation*, M. le vicomte Georges d'Avenel, dans la *Revue des Deux-Mondes*, a publié un article fort intéressant, auquel nous empruntons la description d'un des plus beaux paquebots de notre époque :

« Pour trouver l'équivalent, comme taille, des paquebots contemporains, il faut remonter au déluge, je veux dire à l'arche de Noé. Les dimensions indiquées par la Bible diffèrent peu de celles du transatlantique *La Touraine*. Elle seront fortement dépassées par les nouveaux bateaux dont le plan a été récemment dressé. Elles le sont déjà par les derniers Cugnards.

« Si Noé s'est exactement conformé aux mesures données par l'Eternel, son « arche » avait 150 mètres de long, 25 de large et 15 de haut. *La Touraine* a 160 mètres de long et 20 de haut ; mais elle n'a que 18 mètres de large. Le bâtiment biblique n'avait que trois étages, l'« arche » moderne en a quatre, sans compter la passerelle ; Noé pouvait s'en passer puisque, n'allant nulle part, il ne naviguait pas. C'est le besoin de marcher vite qui a fait allonger et amincir nos navires modernes, dont la ressemblance avec ce très ancien devancier s'arrête ici.

« Montons à bord de *La Touraine*. Immédiatement au-dessus des *water-ballast* (\*) est la cale ; au-dessus de la cale le troisième entrepont. Chaudières et machines y sont installées et absorbent une espace de 45 mètres de long sur 12 de hauteur. A côté d'elles se trouve le charbon et, vers l'avant, les marchandises composant le fret, les bagages des passagers, la cave aux vins, les approvisionnements de bouche et de matériel. A l'arrière, sont des magasins réservés au service des postes.

« En remontant, nous accédons au deuxième entrepont, où sont casernés les passagers de troisième classe et l'ensemble de l'équipage, puis plus haut, — car dans les hôtels flottants c'est le contraire des maisons de terre ferme, les étages inférieurs sont le moins estimés, — le premier entrepont comprend les vastes appartements de la première classe, à côté des demeures plus modestes de la seconde.

« Un escalier monumental nous conduit au « pont » proprement dit, que l'on continue d'appeler *supérieur*, bien qu'il soit surmonté de deux autres : le pont-promenade ou spardeck et le pont-abri. Le milieu du premier est amarré à des *roofs*, constructions légères éclairées par le plafond, où sont disposés salons, fumoirs et grandes cabines de luxe. A droite et à gauche, sur toute la longueur du bâtiment, un vaste espace couvert permet aux amateurs de marcher, de faire les « cent pas », et même près du double, sans se retourner.

« S'ils ne craignent pas le vent, si le temps est beau, ils peuvent s'élever encore et affronter

le pont-abri. C'est le toit du navire où se balancent les embarcations de sauvetage, où débouchent d'innombrables tuyaux d'air de toutes dimensions. Il est dominé à son tour par la passerelle réservée au commandant : c'est là qu'à 14 mètres au-dessus des flots, à 22 mètres au-dessus de la cale, — hauteur d'une maison de cinq étages des caves aux mansardes, — est la chambre de veille, munie des instruments de timonerie, des traditionnels sabres d'abordage, à côté du fusil porte-amarre.

« Le bâtiment est partagé de la cale au pont, par des cloisons verticales de fer parfaitement étanches, en 14 portions distinctes, pour arrêter l'invasion de l'eau en cas de choc, la propagation du feu en cas d'incendie.

« De semblables colosses exigent pour se mouvoir, avec la rapidité que l'on attend d'eux, des machines d'une puissance inouïe. L'énergie demandée à la vapeur, dans une usine ou un chemin de fer, n'est en rien comparable à celle qui est ici nécessaire.

« Aujourd'hui, au lieu d'une *machine*, on en met deux ; celles qui fonctionnent à bord de *La Touraine* atteignent ensemble 12,000 chevaux ; celles dont sera doté le prochain transatlantique représenteront 15,000 chevaux. — Les deux moteurs du *Lucania*, des Cugnards, sont déjà de 24,000 chevaux ; et l'on projette, m'assure-t-on, de l'autre côté du détroit, un bâtiment plus vigoureux encore, qui serait activé par *trois machines*, de 33,000 chevaux-vapeur, force équivalente à celle de 100,000 chevaux en chair et en os.

« On peut apprécier la puissance de pareilles mécaniques par le détail suivant : appliquée idéalement à des engins appropriés, une force de 21,000 chevaux permettrait de soulever le poids de métal représenté par la tour Eiffel — 7 millions et demi de kilos — jusqu'à la hauteur de 300 mètres, et cela en moins d'une heure, et faisant la part des frottements de l'appareil. »

On sait que le *cheval-vapeur* est, en mécanique, l'unité employée pour évaluer la force motrice des machines à vapeur. On entend par *force d'un cheval-vapeur* une force capable d'élever un poids de 75 kilogrammes à la hauteur d'un mètre dans une seconde, unité de temps. Ainsi une machine à vapeur de 10, de 20 chevaux, etc., est une machine capable d'élever à un mètre par seconde un poids de 750 kilogrammes, de 1,500 kilogrammes, etc.

RÉD.

## L'appétit vient en mangeant.

J'étais entré un jour dans la boutique de mon relieur et, m'adressant à la femme, qui se trouvait seule dans l'atelier :

— Et mes livres, qu'on devait me livrer aujourd'hui ?

— Tenez, monsieur, vous êtes sous presse. Colimard comptait finir ce soir, mais il a été tout à coup appelé chez un notaire...

— Est-ce que vous héritez ?

— Ah ! monsieur, c'est comme un rêve ; nous n'osons y croire ; c'est si inattendu ! Quand je dis que nous héritons, je suis folle ; peut-être une bague, un souvenir, un rien, que sais-je ? Nous

n'aurions qu'une pomme... une simple pomme... que nous devrions nous estimer très heureux, car enfin, le pauvre cher défunt ne nous devait rien.

— Ce n'était donc pas un parent ?

— Pas le moins du monde. Ah ! c'est toute une histoire. Vous savez que Colimard a son établi près de la devanture, car il a besoin du grand jour pour gaufrer. Donc tous les jours, de midi à deux heures, il passait devant la boutique un monsieur âgé qui s'en allait flânant sur le trottoir comme un bon bourgeois qui fait sa petite promenade de digestion après déjeuner. Faut croire que ce vieux monsieur avait du goût pour la reliure, car il ne manquait jamais de se planter devant le carreau, et pendant vingt minutes il s'amusait à regarder mon mari travailler. Ça embêtait même assez Colimard de voir son jour obstrué ; aussi il lui échappa de dire une fois devant notre petit : « Ah ça ! est-ce que ce vieux desséché va prendre l'habitude de tous les jours attendre le croque-mort devant mon carreau ? » Ah ! monsieur, on a raison d'enseigner qu'il faut retenir sa langue devant les enfants ! C'était à peine lâché que voilà Dodoré qui s'échappe de la boutique pour demander au monsieur : « Dis donc, vieux desséché, est-ce que tu attends le croque-mort ? »

— Je vois d'ici la figure du monsieur !

— Eh bien, pas du tout. Il s'est mis à rire, et après avoir tripoté la joue de l'enfant, il lui a donné une pastille de sa bonbonnière. Aussi, le lendemain, Dodoré, qui le guettait au passage, s'est élancé bien vite pour lui soutirer encore un bonbon, qui lui a été donné avec un gros baiser. Enfin, que vous dirai-je ? De bonbons en baisers, le monsieur a fini par entrer dans la boutique, et, tous les jours, pendant un gros quart d'heure... tenez, voici encore sa chaise, au pauvre cher homme... il avait pris l'habitude de venir s'asseoir pour faire la causette en regardant travailler Colimard et en caressant le petit qu'il aimait beaucoup... Nous aussi, il nous aimait, car à tout propos, c'était des questions à n'en plus finir : « Et bien ! comment va le commerce ? Où en sont les affaires ? Etes-vous contents ? » Et il nous engageait à ne pas perdre courage, à ne point désespérer de l'avenir.

— Vous ne le connaissiez pas ?

— Vous comprenez bien que nous n'avions pas été sans prendre nos informations, et nous avions appris que c'était le riche M. de Bambriquet, le propriétaire du pâté de maisons de la Cité... dix-sept maisons à lui tout seul, monsieur ! Aussi, quand il nous conseillait d'espérer en l'avenir : « Ah ! l'avenir, lui disions-nous, c'est bien facile d'en parler, quand, comme vous, on a des maisons sur la planche ! Eh ! mes enfants, répétait-il, qui sait ? un matin, il vous tombera peut-être une maison sur la tête au moment où vous vous y attendrez le moins.

— Le sage doit s'attendre à tout.

— Un jour, il n'est plus revenu. Après une semaine, Colimard, inquiet, est allé aux informations, et on lui a appris que ce brave monsieur était mort d'un froid attrapé au Vaudeville. Ça nous a remués, car nous le chérissions pour l'intérêt qu'il portait au petit, et surtout parce qu'il nous avait dit posséder une immense bibliothèque à faire relire. Aussi mon mari n'a-t-il pu s'empêcher de s'écrier : « Hein ! lui qui prétendait qu'on doit compter sur l'avenir ! Complètement donc ! On ne lui demande que du travail à cet avenir... et voilà une bibliothèque à relire qui nous glisse entre les doigts ! » — On aurait dit que l'ombre du cher défunt avait entendu ce reproche, car, au même instant, il nous est arrivé une lettre nous invitant à passer à l'étude de M<sup>e</sup> Hoquet, notaire, pour communication qui nous intéresse dans la succession de M. de Bambriquet.

— Eh ! eh ! dites donc, madame Colimard.

(\*) Double fond menagé sous les cales à combustibles et à marchandises, que l'on peut remplir ou vider d'eau de mer, qui sert à lesté le navire en cours de route quand le charbon est brûlé.