

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

**Artikel:** Poignée d'histoires  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-256341>

### **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:** 25.02.2026

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

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 confort 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 dîner, 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 dîner 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 dîner 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, dîner, 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 instaurer 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 escarbilles ?

## 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-

temps ; le thermomètre marque d'ordinaire 50 degrés au soleil pendant l'été. Aussi les marteaux-pilons s'arrêtaient-ils souvent pendant des mois.

Voilà pourquoi en février 1898 on com-  
çut le plan audacieux d'amener l'eau de  
l'Helena-River à Coolgardie par des tuyaux  
en fonte d'une longueur totale de 530 kilo-  
mètres.

Il fallut cinq années de travail acharné.  
La canalisation fournit 22 millions de litres  
par jour.

L'eau, qui arrive chaude, est refroidie  
par évaporation superficielle dans d'immens-  
es réservoirs étanches.

Les frais se montèrent à 65 millions de  
francs. En effet, il fallut d'abord pousser  
l'eau jusqu'au sommet d'une colline de 780  
mètres d'altitude au moyen d'énormes ma-  
chines élévatoires, pour obtenir la pression  
nécessaire à la circulation du liquide dans  
les tuyaux placés bout à bout sur le sol, et  
passant par monts et par vaux !

L'acqueduc de Marly, œuvre similaire,  
n'est qu'un jouet d'enfant en comparaison.

### Un bateau-phare automatique

C'est le seul qui existe. On l'a placé ré-  
cemment sur la côte occidentale d'Ecosse,  
près d'Islay.

Ce bateau-phare est excessivement cu-  
rieux. Il ne comporte la présence d'aucun  
homme, et indique cependant de deux fa-  
çons l'approche des écueils de cette dange-  
reuse côte. Il est composé dans ses grandes  
lignes d'un phare solidement fixé à son  
pont et de deux réservoirs où du gaz d'é-  
clairage est emmagasiné à haute pression  
ment pendant plusieurs mois. La provi-  
sion est renouvelée avant d'être complète-  
ment épuisée, et le phare ne s'éteint jamais.  
Sa lumière est visible jusqu'à une distance  
de douze milles.

En outre, le gaz d'éclairage, en sortant  
des cuves pour se rendre à la lanterne, ac-  
tionne le battant d'une cloche dont le son  
porte très loin à la surface des eaux.

Par temps clair, le signal lumineux aver-  
tit les navires du danger, et, quand il fait  
du brouillard, c'est le battement incessant  
de la cloche, qui leur permet d'éviter les  
écueils.

Le grand avantage de l'appareil c'est  
qu'on ne s'en occupe que tous les trois  
mois, pour le charger.

### Un navire monstre.

L'*America*, et le *Kaiserin Augusta-Vic-  
toria*, dont le lancement a eu lieu l'an der-  
nier présentent une innovation curieuse :  
plusieurs ascenseurs permettent aux passa-  
gers et au personnel de se transporter rapi-  
dement entre les sept ponts que compte  
chaque navire.

L'innovation devenait indispensable. Le  
nombre des ponts s'est augmenté d'année  
en année dans les grands transatlantiques.  
Il y a dix ans, un vapeur à trois étages pas-  
sait déjà pour une ville flottante, et les pas-  
sagers commençaient à se plaindre de la  
fatigue que leur causaient la montée et la  
descente des escaliers.

En outre, par les gros temps, les passa-  
gers surpris par un fort coup de tangage  
ou de roulis entre deux paliers étaient plus  
exposés aux chutes. Ce danger sera sup-  
primé par l'usage des ascenseurs.

Mais les deux nouveaux steamers de la  
compagnie hambourgeoise-américaine pré-  
sentent d'autres innovations. Les construc-

teurs ont en le souci d'offrir aux passagers  
le plus de confort possible. Ainsi, ils ont  
établi autour du navire deux « promenades »  
superposées, l'une en plein air, l'autre en  
galerie couverte, qui constitueront deux  
pistes magnifiques où coureurs et prome-  
neurs pourront se livrer à leurs sports  
favoris.

Chacune de ces pistes offre un circuit de  
près de cinq cents mètres, sur une largeur  
de six à sept mètres. Si l'on songe que le  
mal de mer est surtout causé par l'inaction,  
on comprendra que cette deuxième innova-  
tion présente un intérêt réel.

Les constructeurs ont réservé une partie  
du troisième pont à l'établissement de deux  
gymnases, l'un pour les hommes, l'autre  
pour les femmes. Les cabines sont plus spa-  
cieuses que dans les steamers actuels. Deux  
grandes salles de bains, avec bains turcs et  
piscines, seront à la disposition des voya-  
geurs.

Et chacun des deux vapeurs abritera mê-  
me dans ses flancs une salle de théâtre, avec  
une scène machinée comme celles des  
grands théâtres « terrestres ».

Pour obtenir ces divers résultats, il a fallu  
donner aux deux navires des proportions co-  
lossales. Vapeur *America* : Longueur totale,  
234 mètres ; largeur, 25 mètres ; profon-  
deur, 18 mètres ; déplacement, environ  
35,000 tonnes ; capacité de chargement,  
15 000 tonnes.

Vapeur *Kaiserin Augusta-Victoria* : Lon-  
gueur, 236 mètres ; largeur, 25 mètres 50 ;  
profondeur, 18 mètres ; déplacement, envi-  
ron 40 000 tonnes ; capacité de chargement,  
16,000 tonnes.

Le *Phœbe* (gauche) est aménagé pour rece-  
voir 1<sup>re</sup> classe, 300 de 2<sup>e</sup> classe, 250 de 3<sup>e</sup> classe,  
et 2139 d'entrepont. Si l'on ajoute à ces  
chiffres celui du personnel, on admettra  
que la population de ces navires leur donne  
droit à ce titre de « ville flottante » dont  
nos pères abusèrent aimablement, alors que  
leurs paquebots transportaient à grand  
peine trois ou quatre cents passagers.

Remarquons que l'*America* et le *Kaiserin*  
ne se préparent pas à disputer aux navires  
qui le détiennent le record de la vitesse : ils  
filent tout doucement leurs dix-sept  
nœuds à l'heure. Et c'est pour nous l'occa-  
sion de constater que ce record de la vi-  
tesse est de moins en moins enviable pour  
un transatlantique. Ce qu'un passager de-  
mande aux grandes compagnies de trans-  
port maritime, c'est le confort et surtout la  
sécurité.

Mais que dire des proportions de ces  
deux nouveaux géants de la mer, surtout si  
l'on donne aux chiffres que nous venons de  
citer une forme plus parlante ! Imaginez le  
*Kaiserin Augusta-Victoria* planté sur sa  
poupe, droit comme un mat, au milieu du  
quartier commerçant de New-York, où les  
maisons géantes ne se comptent plus. Il  
écraserait de sa masse les plus hauts de ces  
*skyscrapers* !

Transportez-le au pied de la Tour Eiffel :  
la pointe de sa proue dépasserait, et de  
beaucoup, la deuxième plateforme !

Et, qui sait ? Il arrivera peut-être un jour  
où les compagnies de navigation, plutôt que  
de vendre au prix de la vieille ferraille  
leurs grands transatlantiques hors d'usage,  
les transformeront en tours ou en obser-  
vatoires !

## LETTRE PATOISE

*Dà lai Côte de mai.*

C'à inco lai mode de note temps d'envie  
les d'gens à moi d'aivri. C'était dje l'ai mode  
en 1675 ai Paris, vou en enviait les gros  
Djains visotay l'Invalide qu'avait enne tête  
de bos. Tiäint les sain-senés velint voi ci  
drôle de soudait qu'avait preu sai tête na-  
turelle ai Rocroy, en les mannaït dain in  
long corridor ai peu en ios diait : L'invalide  
à ai l'hôta. Cheute ci gang, ai peu vos tire-  
rais enne fois ai gâche, ai peu done fois ai  
droite. Vos vlais dâli trovay in égray que  
manne à poyie dedos. Voseuvrirais lai quai-  
trieme poêche, c'à li que vos le velais tro-  
voy. Le benet se promenaït longtemps ai  
droite, ai gâche ai peu airivait dain enne  
cot, vou en l'envoyait en lai tieugeainne.  
L'invalide en lai tête de bos, vou se trouve  
té ? Le tieugenie iy répongeait : Ai l'a droit  
occupay ai se raisay. Allais à bout di gang,  
lai septieme poêche ai gâche tchie le coif-  
feur. Tiäint ai l'airivait le coiffeur iy diait :  
Ai vint droit de paitehi. Raycœi voi à buf-  
fet en l'entry di tientehi : i me pense qu'ai  
boit sai tchope. — C'à djinche, qu'en se le  
renvoyait dâ l'un en l'à-re. Jainque ai l'ai-  
rivait à bord de lai Seine vou ai rencontrait  
des invalides aivd des têtes comme lai sinne  
que se moquint de lu en l'aipelaït Poichon  
d'Aivri.

*Stu que n'ape de bos.*

## Passe-temps

*Solutions pour le N° du 18 novembre 1906.*

*Rebus* : William porc tua, sei n'y mit ;  
ver s'y mit, porc gâta. — J'ai perdu  
ma boîte à cigare.

*Charades* : Noir-âtre. — Bon-bon.

### Farces plaisantes

*La farce « des trois pièces de monnaie »*

Vous placez sur une table trois pièces de  
monnaie côte à côte et en ligne droite, puis  
vous invitez une personne de la société à  
faire disparaître du milieu celle qui s'y  
trouve sans y toucher d'aucune façon.  
Celle-ci cherche en vain. Alors triomphale-  
ment vous prenez la pièce qui se trouve à  
gauche et la transportez à droite. De cette  
manière la pièce qui se trouvait au milieu  
ne s'y trouve plus et cependant vous n'y  
avez pas touché.

### Récréations mathématiques

Une personne ayant jeté deux dés sur  
une table ; deviner quel chiffre a amené  
chacun de ces deux dés ?

Priez une personne de jeter à votre insu  
deux dés sur une table et pariez que vous  
allez deviner le chiffre que chacun de ces  
dés a amené. Pour cela, procédez de la ma-  
nière suivante : demandez à la personne en  
question, 1° de multiplier le plus grand  
chiffre qu'elle a amené par 2 ; 2° d'ajouter  
5 au produit ainsi obtenu ; 3° de multiplier  
cette nouvelle somme par 5 ; 4° enfin, d'aj-  
outer à ce produit le chiffre amené par  
l'autre dé. Cela fait, dites lui de vous indi-  
quer le total ainsi obtenu, puis soustrayez  
de ce total le nombre 25. Le résultat de cette  
soustraction vous donnera un nombre de  
deux chiffres dont l'un sera le chiffre d'un  
dé et l'autre le chiffre de l'autre dé.

Editeur-imprimeur : G. MORITZ, gérant.