

Le port de Londres

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Le conteur vaudois : journal de la Suisse romande**

Band (Jahr): **19 (1881)**

Heft 40

PDF erstellt am: **05.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-186558>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

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 :

Riche :		Mendiant :	
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 coté 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 Iles 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'élevaient 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.

Lo grenadier et lo pesson.

On grand diablo dè lulu qu'étai dein lè grenadiers dâo 7^e arrondissement avâi zâo zu età dè la beinda à John Perrier adon dè clia fameusa campagne dè Thonon iô la France avâi risquâ dè dèveni on canton dè la Suisse, que l'arâi pu fère lo 23^e canton se cliâo dè Lutry lâi s'étiot pas oposâ. Cé gaillâ que poivè medzi po quatro et bâirè ein conséquence, profitâvè dè totès lè z'aubainès iô on poivè bin rupâ. On dzo d'avant-revua pè Mordze, lè grenadiers et lè vortigeu sein alliront dinâ ti einsemblio à n'on cabaret et dè bio savâi que noutron compagnon ne recoula pas. Savâi prâo que faillâ payî; mâ payî po ion et bâfrâ po quatro, cein n'est pas onco tant tchai; assein sè promettâite dè sè bin repètrè et dein reduirè lo mè possiblio. Après la soupa, on apportè dâo pesson. Lo luron que n'èin 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 grelhi; mâ cliâo nocès n'étiot pas dâi nocètès, l'aviont bin on pouce; et hardi! Ma fâi à la premire moocè, lo