

Menus propos

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

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Le pays du dimanche**

Band (Jahr): **2 (1899)**

Heft 98

PDF erstellt am: **27.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-249104>

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

<http://www.e-periodica.ch>

rient. de l'île appelée Nord-Ost-Land, puis découvert à l'est du Spitzberg une nouvelle terre à laquelle on donna le nom de roi de Wurtemberg, König Karls Land. Il fut toutefois démontré que cette terre avait été déjà découverte en 1617 et figurait sur des cartes anglaises sous le nom de Wyche-Land. Une meilleure carte du Spitzberg fut le fruit de l'expédition du comte de Waldburg et de Heuglin.

En 1871, deux Autrichiens, Jules Payer et Charles Weyprecht firent une course d'essai dans la mer qui sépare le Spitzberg de la Nouvelle-Zemble. Ils essayèrent de remonter vers le nord. Ce fut le premier essai tenté de ce côté. Les deux voyageurs atteignirent le 79° degré, altitude à laquelle un bateau n'était parvenu qu'une fois encore, à l'ouest du Spitzberg. A la même époque, le norvégien Tobiesen traversa la mer de Kara (à l'est de la Nouvelle-Zemble), qu'on croyait prise constamment sur les glaces et la trouva libre jusqu'à la côte de Sibérie.

L'année suivante, 1872, le suédois Nordenskiöld prit la résolution de passer l'hiver au Spitzberg. On attendait de grands résultats de cet hivernage. Aussi de fortes sommes furent mises à la disposition des voyageurs. Le gouvernement suédois donna un vaisseau en fer, le Polhem, et accorda en outre un subside de 25 000 thalers. Deux autres bateaux devaient transporter au Spitzberg une maison composée de 6 chambres, d'une cuisine, d'une salle à manger, d'une boulangerie et d'une cave destinée à conserver des pommes de terre; ils emportèrent en outre trois observatoires et 40 rennes avec le fourrage nécessaire, ainsi que du charbon. Mais tous les efforts que fit l'expédition pour atteindre l'île Parry, où elle avait le projet de passer l'hiver, furent inutiles. Les trois vaisseaux furent forcés de s'arrêter dans la baie de Mossel (sous 79° 50' de latitude), où ils arrivèrent le 3 septembre et furent emprisonnés par les glaces dès le 6 septembre. Les deux transports furent donc contraints de rester au Spitzberg au lieu de s'en retourner en Suède. Il en résulta que le nombre des hommes à nourrir pendant l'hiver s'éleva à 81, pour lesquels on était approvisionné, à 76. Mal surveillés par les Lapons, les 40 rennes qui devaient mener en traîneau les touristes au pôle nord, prirent la fuite. Pour comble de malheur l'on apprit que près de là 6 bateaux norvégiens étaient retenus par les glaces avec 58 hommes d'équipage qui n'avaient de vivres que pour jusqu'au nouvel-an. Mais avant que les Norvégiens eussent pu gagner le cantonnement de Nordenskiöld, un orage brisa la glace qui les retenait prisonniers et permit à 38 d'entre eux de regagner leur patrie. Des 20 détenus captifs, deux gelèrent en essayant d'atteindre la baie de Mossel; les 18 autres se dirigèrent vers le cap Thordsan, où ils furent condamnés à rester. De Norvège, trois vaisseaux furent bien envoyés à leur secours, mais la glace et les orages firent

de chacune de ses journées. Prise d'impatience, la marquise se désespérait, d'autant plus qu'elle avait maintenant un espoir plus certain de voir finir son exil. Cette victoire tant désirée!... Sans cesse, elle y songeait avec désir, mais avec crainte aussi. Les hasards de cette lutte fratricide ne lui étaient que trop familiers; son imagination lui montrait tantôt son mari vainqueur sain et sauf, tantôt prisonnier d'ennemis implacables; ou bien blessé, emporté en hâte, tout sanglant, par des mains fidèles.

Dans la solitude profonde où elle vivait, aucun bruit n'arrivait qui la pût tirer d'anxiété. Aussi, malgré son courage, malgré l'espoir apporté, ces derniers jours d'attente la laissaient plus lassée encore, plus faible pour supporter le poids de cette incertitude douloureuse.

(La suite prochainement).

échouer tous les efforts tentés pour arriver auprès d'eux. Quand, au mois de juin de l'année suivante (1873) le capitaine Mack put enfin aborder, les 18 malheureux avaient cessé de vivre. Ils étaient probablement morts du scorbut. De leur côté, les Suédois se comportèrent bravement. Le 28 février il revirent le soleil pour la première fois et le 24 avril ils commencèrent à faire des courses en traîneau vers le nord. Nordenskiöld ne parvint pas à franchir le 80° degré. Là, la glace lui opposa un obstacle insurmontable. Un de ses officiers, Palander, passa dans le Nord-Ost-Land (terre du nord-est). Il était plus facile d'avancer sur ce point, mais la glace offrait de nombreuses crevasses de 15 et même de 20 mètres de largeur et parfois si profondes qu'on en voyait pas le fond. La chute dans une pareille crevasse eût été la mort. Palander retourna à la baie de Mossel après 52 jours d'absence. Le manque de vivres força bientôt l'expédition de retourner en Suède. Après avoir eu tant de moyens à leur disposition, les Suédois n'avaient eu que de maigres résultats.

Depuis lors, le Spitzberg est visité à peu près chaque année soit par des pêcheurs, soit par des touristes, mais il ne fut plus le but d'expéditions scientifiques. Aujourd'hui le Spitzberg est le siège d'une station météorologique organisée par la Suède.

L'année 1872 nous montre aussi les Autrichiens à la recherche des mystères du pôle nord. Le capitaine Payer qui s'était distingué en 1869 et en 1870 dans une expédition envoyée par l'Allemagne sur la côte orientale du Groenland, qui, l'année précédente (1871) venait de faire avec le lieutenant Weyprecht une course d'essai dans la partie de la mer polaire située à l'est du Spitzberg, proposa à ses compatriotes d'organiser une nouvelle expédition dont il s'offrit à prendre le commandement avec Weyprecht. Tous deux trouvèrent dans le comte Wilczek un protecteur généreux, Wilczek donna aussitôt 40 000 florins et une société recueillit en peu de temps la somme de 200 000 florins. Toutes les dispositions furent prises pour mettre les voyageurs en état de s'éloigner de leur vaisseau pendant un ou deux mois, de parcourir ainsi des centaines de kilomètres, malgré les tempêtes de neige et les rigueurs du froid. Les officiers et tous les hommes de l'équipage, 26 hommes en tout, déclarèrent qu'ils renonçaient d'avance à toute espèce de secours, à tout effort fait pour les sauver. Le voyage devait durer deux hivers et trois étés; le vaisseau fut muni de provisions suffisantes pour trois années entières. L'expédition montée sur le Tegethoff partit de Bremerhafen le 13 juin 1872. La glace fit déjà son apparition à la fin de juillet, sous 74 1/4 degrés de latitude. Le comte Wilczek accompagna les voyageurs jusqu'au îles Barents situées sur la côte occidentale et presque au nord de la Nouvelle-Zemble; il se sépara d'eux le 21 août. Peu d'heures après le Tegethoff fut saisi par les glaces et l'on n'entendit plus parler de Payer et de ses compagnons jusqu'au moment où, le 3 septembre 1874, la nouvelle se répandit que ceux qu'on croyait perdus pour toujours venaient de rentrer en Europe.

Comme je viens de le dire, quelques heures après le départ du comte Wilczek, le Tegethoff fut pris par les glaces et ne parvint plus à se dégager. Les prisonniers impuissants se virent d'abord poussés vers le nord-est. Au mois de février 1873, leur direction changea tout à coup; ils furent portés directement vers le nord. Vers la fin d'août 1873 tous eurent la peur agréable certitude que la mer polaire les retiendrait encore prisonniers pendant tout l'hiver suivant. Au moment où ils maudissaient leur sort, ils virent tout-à-coup, à 26 kilomètres de distance, des masses de terres émerger du brouillard. C'étaient des terres qui se montraient pour la

première fois à l'œil humain. Plein de joie le commandant fit déployer un drapeau de soie au milieu des hurrahs de l'équipage et donna à l'île qui était vue le nom de Terre de François-Joseph. Toutefois les Autrichiens n'étaient pas encore à terre; le glaçon qui les portait, eux et leur vaisseau, marchait au gré du vent; quitter le vaisseau en ce moment-là, c'eût été se vouer à une perte certaine. Enfin, vers la mi-octobre, la glace cessa de se mouvoir et avec elle le Tegethoff s'arrêta. L'équipage mit pied à terre à 79° 54' de latitude. Malheureusement la nuit polaire arriva bientôt après et dura 125 jours. Pendant les quatre premières semaines, ce fut un crépuscule dans lequel il n'était plus possible de distinguer le jour de la nuit, puis l'obscurité devint complète. Le soleil ne reparut que le 24 février 1874. Payer entreprit alors vers le nord sa fameuse course en traîneau, l'une des expéditions les plus aventureuses qui aient eu lieu. Si le glaçon qui retenait le Tegethoff captif se fut mis en mouvement avant le retour de Payer, celui-ci eût été infailliblement perdu. Traversant des îles et des bras de mer, l'intrepide voyageur atteignit après 17 jours d'une marche excessivement pénible le point le plus septentrional d'une île à laquelle il donna le nom d'île du prince Rodolphe. Il appela cap Flegely le point où il se trouvait; c'était à 82° 5' de latitude. Payer avait parcouru 24 kilomètres et s'était rapproché du pôle presque autant que Parry: De ce point qui avait 300 mètres d'élévation, Payer aperçut un bras de mer libre puis des terres et des montagnes s'étendant vers le nord-est jusqu'au-delà du 83° degré. Content de leurs découvertes, les voyageurs oublièrent un moment les fatigues que leur succès leur avait coûtées.

(A suivre).

J. JECKER
curé à Moutier.

MENUS PROPOS

Chemin de fer en bois. — Si l'on construisait en bois le régional Porrentruy-Bonfol? Peut-être irait-il un peu plus vite.

Vous croyez à la farce, ami lecteur? Pas du tout. On a appliqué ce singulier système au Canada. C'est la semaine dernière qu'à eu lieu dans cette contrée l'inauguration du premier chemin de fer de ce genre.

Il faudra dire chemin de bois, pour celui-là! Il servira surtout au transport des voyageurs et des marchandises légères, les lourdes charges devant détériorer rapidement des voies en somme assez fragiles.

Celles-ci, en effet, sont en érable. Ces rails d'un nouveau genre mesurant 0^m10 de large sur 0^m17 de haut. Leur écartement est d'un mètre, d'axe en axe. Non seulement les rails sont en bois, mais encore tout le matériel fixe et roulant: gares, stations d'embranchement, postes d'aiguillage, signaux, ponts roulants, plaques tournantes, wagons, etc. Seules, les locomotives, bien entendu, ont été établies suivant le modèle ordinaire.

Les châssis et le panneautage des voitures sont en érable, comme les roues elles-mêmes. En érable les fourgons à bagages, en érable les tenders des machines, en érable les gares et leur ameublement intérieur.

Il faut dire que le nouveau chemin de fer, dont le développement atteint cinquante kilomètres, a été construit aux environs de Québec, en vue de l'exploitation d'une véritable forêt d'érables que ne desservait encore aucun railway local.

* * *

Notes utiles. — Une revue industrielle américaine publie les intéressants renseignements qui suivent sur la mise en exploitation des chutes du Niagara, d'après les plus récentes statistiques. On sait que depuis quelques années un grand nombre d'industries sont actionnées au moyen de turbines électriques, elles-mêmes mises en mouvement par la célèbre cataracte de quarante-neuf mètres de hauteur.

La captation du Niagara a donné, jusqu'à présent, de merveilleux résultats. Il s'est notamment fondé, non loin du lac Ontario, une ville entière dont toutes les usines et les fabriques fonctionnent grâce aux turbines en question.

Actuellement, les dynamos électriques du Niagara fournissent une énergie évaluée à 45,190 chevaux-vapeur. Les dépenses d'exploitation se sont élevées, l'année dernière, à 625.000 francs, alors que les recettes, pour le même laps de temps, ont dépassé 3.750.000 francs.

Les industries qui empruntent la plus grande quantité d'énergie, aux chutes du Niagara sont la Compagnie du carbure de calcium (10.000 chevaux), l'Usine de transmission de force (8.000 chevaux, qui éclaire, à soixante kilomètres de là, la ville de Buffalo, et la Fabrique internationale de papier (7.200 chevaux). Un seul transformateur rotatif développe jusqu'à vingt-cinq mille chevaux !

* * *

Sévère interdiction. — L'office de santé de Boston vient de publier un avis par lequel il est formellement interdit de cracher sur le parqu岸, les plates-formes ou les marches de toute voiture publique, wagons, tramways ; dans les salles d'attente, dans les établissements, églises, théâtres, marchés, sur les trottoirs des rues et des places publiques, sous peine d'une amende de 500 frs.

Voilà certes une mesure utile, mais qui avec une pénalité aussi draconienne risque fort de ne pas être observée souvent.

* * *

Les trains blindés. — La guerre du Transvaal semble promettre un rôle important aux trains blindés. Bien qu'il existe plusieurs modèles de ces trains, voici en substance la description du type le plus usité.

A l'avant se trouve un fourgon portant l'artillerie. Le blindage, en forme d'éperon comme la proue d'un navire et arrondi sur les côtés de façon que les projectiles ennemis ricochent sans pénétrer, est formé de plaques d'acier qui ont jusqu'à dix centimètres d'épaisseur. L'artillerie se compose de deux pièces, généralement de petit calibre, mais légères et à tir rapide. Elles sont placées en barbette devant un champ de tir très étendu.

Derrière cette batterie roulante vient la locomotive qui la pousse. Elle est également protégée par des plaques épaisses, ce qui est nécessaire pour mettre les organes de la machine à l'abri de toute balle et de tout obus.

Sur la machine se trouve une tourelle blindée destinée au commandant. Il est ainsi au centre du train, de façon à pouvoir donner des ordres tant aux combattants qu'au mécanicien.

Après la machine vient un wagon blindé, quelquefois deux, rarement trois, contenant des soldats d'infanterie. Ce sont des caisses d'acier dont l'épaisseur est moins grande et qui sont percées de plusieurs rangs de meurtrières, afin de permettre un tir très nourri.

A l'arrière on place quelquefois un fourgon contenant une pièce destinée à tirer dans le sens contraire à la marche, si le train était tourné par l'ennemi. Mais comme on n'en fait pas souvent usage et qu'elle alourdit inutilement le train, elle est le plus souvent supprimée.

Tel qu'il est, l'engin est évidemment redoutable pour les Boers, qui ne possèdent rien de semblable ; mais il est clair qu'un train blindé ou non, ne peut marcher que sur des rails. Cette vérité de La Palice indique aux Boers ce qu'ils ont à faire.

* * *

Le salut à bicyclette. — Tout militaire doit le salut à ses supérieurs. Oui, mais si ce militaire est à bicyclette ?...

La théorie n'a pas prévu le cas. Aussi les Allemands viennent-ils d'élaborer à ce sujet un règlement, ce qui leur a donné, pour le même prix, l'occasion d'inventer un nouveau mot.

Le « *Fahrradvorschrift* » — c'est ainsi que ce règlement s'appelle — s'exprime, au sujet des marques extérieures de respect dues par les cyclistes militaires, de la façon suivante :

« Le salut du cycliste, lorsqu'il est sur sa machine, consiste à diminuer sa vitesse, à se redresser et à regarder franchement le supérieur. Si le cycliste doit faire face au supérieur qu'il rencontre, il met pied à terre ; s'il se trouve dans une rue très fréquentée dont l'encombrement l'oblige, pour sa propre sécurité, à veiller attentivement à la conduite de sa machine, le cycliste n'est pas tenu de rendre les marques extérieures de respect... »

Ce dernier point est heureux pour le cycliste ; mais, même en des rues peu encombrées, il est quelquefois dangereux, pour le soldat qui pédales, de « regarder franchement son supérieur ».

* * *

Le cigare et la psychologie. — Après les graphologues, les « *cigarologues* », si nous osons nous exprimer ainsi.

D'après ces observateurs, l'homme qui serre son cigare entre les dents et l'y tient fixé, qu'il soit allumé ou non, est un monsieur agressif, exigeant, rapace, dont il faut se méfier comme de la peste.

Celui qui fume son cigare d'une façon dégaçée, le retirant souvent de ses lèvres et prenant plaisir à suivre les spirales de la fumée, celui-là est un bon garçon, expansif, franc, le cœur sur la main.

Le fumeur qui attend que le bout de son cigare soit orné d'un « faux-col » de cendre de plusieurs centimètres avant de le secouer, est considéré comme un être orgueilleux, vaniteux et frivole.

Bref, l'homme commence à disposer de trente-six moyens de pénétrer son semblable, ce qui ne l'empêche pas de se laisser « mettre dedans » par n'importe qui.

Pour le moment, nous voilà au courant de la façon de juger le caractère des gens qui fument d'après leur manière de fumer. Reste à trouver le moyen de deviner le caractère de ceux qui s'abstiennent de tabac d'après la manière dont ils ne fument pas.

Les dix commandements du laitier

Une alimentation rationnelle et une bonne hygiène de l'étable, jointes à une propreté rigoureuse, sont d'une importance capitale pour la production d'un lait salubre. Rappelons, à ce propos, les préceptes établis par M. O. Dietsch, ancien chimiste de la société laitière de Cham, dans ce qu'il appelle les dix commandements du laitier :

1. On ne doit se procurer et élever que des vaches laitières saines et vigoureuses ;
2. On doit s'assurer que des soins entendus

soient donnés partout, à la ferme, à l'étable et au pâturage ;

3. Un bon fourrage et une eau pure, avec la quantité nécessaire de sel, sont les premières conditions de prospérité du bétail et de production d'un lait de bonne qualité ;

4. Les étables doivent être bien éclairées, spacieuses, bien ventilées et munies d'un thermomètre ;

5. Les vaches doivent être maintenues propres, souvent étrillées, cela toujours avant la traite, afin qu'il ne tombe ni poussière, ni poil dans le lait ;

6. Tous les vases et ustensiles qui sont mis en contact avec le lait doivent être maintenus dans un état de propreté tel qu'ils paraissent toujours neufs ;

7. La traite des vaches doit être faite avec beaucoup de soin, avec une grande propreté et à intervalles réguliers ;

8. Le lait de chaque vache doit être tout de suite éloigné de l'étable, vidé dans les vases destinés au transport et placé au dehors ; il doit être rapidement refroidi ;

9. Pendant le transport on doit éviter les fortes secousses, ne pas trop agiter le lait, afin qu'il ne se forme pas des masses de beurre ;

10. Le lait de vaches auxquelles on administre des drogues, ou qui sont malades, ne doit pas être livré à la consommation.

LETTRE PATOISE

Batiche. — Bon soir Djoset ! Co que te m'és dit ste vrapraie m'é interressie, i vin pou ouei le réchte.

Djoset. — Vou à ce que nos en étin ?

Batiche. — Qu'el était bin malaigié és ovriés de cheudre l'exemple de ci Djeain Pierre.

Djoset. — De aye ! ce n'a pe dé pu aigié, main ce n'a pe impossible, Voyan, se toi, Batiche, te signò lai tempérance, te l'engaidjéro de ne pu boire de gotte, de ne djémais te soulaie, ni aivo di vin, ni aivo de lai bière, te ne serò pe pu mà, témoin que de toi. Le duemoine aiprés les vépres, tai fanne adrait tieuri enne botoye de vin qu' vos boirin entre tu en l'hôta. ou bin vosadrin tu ai lai fois, faire enne promenade dains le bos, laiyou vos goûterin chu l'hiërbe — i crais que çoli varait trop bin meu pou toi que le cabairait. Eh bin ! se te diò en les amis de faire qu' ment toi, et se doués ou tràs familles se réunéchant po faire ensoine ste promenade, el airint di piagi, to le monde serait djoéyeux. Le iundi, les ovriés poirrin allai an iote traiveye en l'établi ; le maïdji, ai s'y troverin aïot, et à bout de lai semaine, ai tuerint ios chés djoïnaiés. A bout di mois, ai poirin bottaie quéques sous en lai caisse d'épargne. A ce que çoli ne varait pe meu que de discutaie di socialisme à cabaret dous ou tràs djoués de lai semaine, en dépensaint tes sous ? En définitive, qu'à ce ci socialisme, qu' ment l'entendant bécò d'ovriés ? — I te le veudire : C' à les parajoux que voirint bin boire et bin maïndgié sains ran faire, fricotaie les récoltes des paysains, que se sont érintaie po les aivoi, taindis que les heurledgeaires boyint et s'aimusint. Ai y en é même que voirint ios pare ios tchains, ios prais, même ios mègeons. Te sais çoli, Batiche. Crais te qu' ai vlan réussi ? Eh bin nian. Les roudges et les nois, propriétaïres, se vlan réuni, les bons ovriés se vlan bottaie d'aivo ios, an veut combettre et ce n'a pe di chure, les communistes que vlan être les maîtres. Ai l'ain bel ai faire des syndicats, ai ne v'lan pe réussi en çoli. I ne crie pe contre les syndicats ; ai y en é des bons, ai pe des crouéyes. Ste veu, nos en djaserain duemoine que vint.