Zeitschrift: Le pays du dimanche
Herausgeber: Le pays du dimanche
Band: 3 (1900)
Heft: 144

Artikel: Feuilleton du Pays du dimanche : les cantiques d'Yvan
Autor: Camfranc, M du
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-250049

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: 13.07.2025

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

Dimanche, 7 octobre 1900 N° 144 Troisième année

POUR TOUT AVIS et communications S'adresser à la rédaction du Pays du dimanche à Porrentruy — TÉLÉPHONE

LE PAYS DU DIMANCHE

POUR TOUT AVIS et communications S'adresser à la rédaction Pays du dimanche à Porrentruy — TÉLÉPHONE

LE PAYS 27me année | **Supplément gratuit pour les abonnés au PAYS** | 27me année *LE PAYS*

La Chine et les Chinois

(Suite.)

Il est vrai que ce double art parait avoir subi à cette heure parmi eux, une grave décadence. Sous la dynastie actuelle des empereurs, il ne s'est plus non seulement construit des ponts, mais c'est à grand peine si quelque entretien est accordé aux anciens. Les routes sont de leur côté dans un état de délabrement et de détérioration vraiment lamentables. La construction des routes larges et dont un grand nombre, surtout dans les provices méridionales, sont pavées, avaient demandé le concours d'une multitude innombrable d'ouvriers. Elles sont toutes faites en outre sur un plan uni. On comprend donc qu'il ait fallu des travanx prodigieux, inouïs, quand on se rend compte que ce résultat n'a pu s'obtenir qu'à la condition par endroits de combler des vallées, et de perforer par d'autres, rochers et montagnes. Ces routes étaient autrefois ombragées d'arbres magnifiques. En maints endroits elles sont encore bordées de murs d'une hauteur d'à peu près 3 mètres. Ces murs s'ouvrent de distance en distance sur les chemins des villages. Le long de ces grandes voies se trouvent alignées de cinq li en cinq li (1) des tours de forme carrée. Les plus élevées ne mesurent pas plus de quatre mètres de hauteur. Leur sommet se trouve surmonté d'une guérite pour les sentinelles en même temps que d'un mât de pavillon destiné à faire des signaux d'alarme.

Quelques unes de ces tours sont crenelées et munies de grosses cloches de fer fondu. Elles servent de postes militaires dont le double office est de signaler les émeutes et de veiller à la sécurité des voyageurs. Ce mode de police et de surveillance a actuellement dégénéré profondément. Il n'est point en Chine au pouvoir des plus hautes montagnes d'arrêter le prolongement d'une route. Les célestes en ce cas enlacent ces montagnes d'un interminable escalier à larges marches de pierre. Il est de ces escaliers qui ne comptent pas moins de 360 marches. Parvenu au sommet, le voyageur fatigué y trouvera des hôtelleries où se reposer. C'est par le moyen d'une route de ce genre que s'opère la traversée de la haute montagne de Sien-hoa, reliant deux grandes provinces. Sur les flancs de cette sorte de St Gothard de l'Empire du milieu, circule de jour, sans trêve ni répit, une moyenne d'environ dix mille porteurs, employés au transport de bagages et de marchandises.

Dans d'autres contrées montagneuses, les routes n'ont pu se frayer passage qu'à l'aide de tranchées et de viaducs d'une étonnante hardiesse. Quoi donc d'extraordinaire que la construction de certaines d'entr'elles ait pu exiger, ainsi qu'en court parfois la tradition, l'emploi de plus de cent mille ouvriers. La grande route entr'autre, conduisant au chef-lieu du Chen-Si à Si-Han, est une de celles-là. Force a été en certains lieux de combler des précipices, de couper, d'aplanir d'abaisser en d'autres, des montagnes et des collines et au-dessus des vallées d'édifier des ponts à plusieurs rangées de piliers s'étageant les uns sur les autres. Aussi telle est la prodigieuse hauteur de ces ponts que l'œil de là n'en mesure la base qu'avec effroi. Ils n'en gardent pas moins à cette élévation, une largeur à permettre aisément la marche de quatre cavaliers de front. Des deux côtés, se trouvent placés pour la sécurité du voyageur de solides parapets.

Les moyens de transport en Chine ne manquent pas plus par voie de terre que par voie d'eau. Si les différents genres de véhicules dont disposent les Chinois, ne jouissent point de toutes les commodités possibles, du moins sont-ils un cachet particulier d'originalité. Il y a d'abord les porteurs et ils forment une véritable corporation. Dans chaque ville réside un chef de la corporation de ces porteurs. Il a son bureau où se doivent enrégistrer les objets à transporter. D'avance on paie ce qui est dû, mais a l'endroit de destination désigné, effets et bagages seront exactement, fidèlement remis à qui de droit. Quant au voyageur lui-même, il pourra opter entre divers modes de transport de sa personne. Un des plus fréquents et non des moins commodes sera la chaise à porteurs que selon le poids du voyageur porteront sur leurs épaules deux ou quatre hommes. On ne saurait imaginer la foule grouillante de gens prêts à cet office qui se rencontre en certaines villes, particulièrement en celles où les jonques fluviales viennent trouver leur point d'arrêt. De ces misérables porte-faix, que la misère asservit à ce rude métier, un voyageur opulent peut s'en faire à l'instant une suite et une escorte même de plusieurs centaines. Et les voilà qui la plupart accompliront leur long et fatigant trajet, nu-pieds, nu-tête. Il n'est pas rare de voir se mettre deux hommes à porter un fardeau. Ce fardeau a été préalablement suspendu au milieu d'une forte perche de bambou. S'il se trouve trop lourd, deux perches sont requises ainsi que quatre hommes. Ces perches, il va de soi, reposent par leurs extrémités, sur les épaules des porteurs. Quand un seul homme suffit au transport d'un fardeau, il le décompose alors en deux portions égales qu'il attache aux deux extrémités de la perche, au milieu de laquelle

(1) Le pas ou mou, en Chinois, égale 1 m 575 — 360 pas font une lieue. chin ou li.

Feuilleton du *Pays du Dimanche* 42

LES

Cantiques d'Yvan

PAR

M. DU CAMFRANC

Les adieux désolés ne sont pas pour nous, puique nous sommes sûrs de notre mutuelle amitié. Tant de fois je vous ai dit que, dans mon cœur, c'était immuable. Je ne doute pas de vous, et vous ne doutez pas de moi. Je veux être, pour toute ma vie, votre sœur, votre amie. On ne me comprendra peut-être pas dans le monde. On s'étonnera ; moi, si joyeuse ; moi si gaie, que je préfère une heure passée près de votre chaise longue à une heure de brillante distraction. Que m'importe ce que pensera le monde !

La voix gagnait en fermeté :

— Cemprenons-nous bien, mon cher Yvan. Jurons-nous de ne nous oublier jamais... Et alors, je le répète, pourquoi de mélancoliques adieux ? Il faut, au contraire, de la fermeté dans notre dernier serrement de main... Non, non, pas un adieu qui pleure, mais un au revoir qui espère. Je ne puis éviter ce voyage. Mon devoir est tout tracé : l'obéissance à mon père.

Je resterai, là-bas, à Damas, tout le temps qu'il exigera ; puis je lui dirai bien doucement, mais bien fermement : Mon père, je n'ai pas oublié. Si vous prolongez mon exil je souffrirai plus longtemps, voilà tout.

Alors, au milieu de ses larmes mal séchées, elle eut un radieux sourire, elle redit le vieux dicton invoqué par Yvan à l'instant précédent :

« Qui ne meurt pas se revoit toujours. »

Il la vit s'éloigner. Par la fenêtre, il la regardait monter dans la voiture, fraîche et gracieuse dans sa toilette de voyage. Elle prit place près de son père et de Mme de Guinto ; le cocher cessa de retenir les rênes, la voiture partit avec une rapidité de flèche, et ce fut l'effacement de la forme aimée.

Yvan quitta la fenêtre, et alors, il eut à subir l'assaut d'une crise d'infinie tristesse. Qu'il avait de chagrin du départ de sa petite amie ! Bientôt, pourtant, il se ressaisit. Etait-ce donc là l'accomplissement des promesses faites à Notre-Dame de Lourdes. Quand il priait à la grotte, était-ce ainsi qu'il avait accepté de vaillamment souffrir, pour son père, pour sa mère ? Si la souffrance ne torturait pas le cœur, quel mérite aurait-on à lui sourire ? Il essayait de se raisonner.

— Je suis un fou, se dit-il, qu'est-ce qu'une jeune fille, presqu'une enfant, pour changer ainsi, à mes yeux, la face du monde ?

Sa raison répondait : rien ; mais son cœur jetait un cri.

Ah ! rien. N'était-ce rien que cet entier dévouement éclatant sur le visage d'Alba ; rien

il se place lui-même. On dirait une balance ambulante. Ballot et bagage peuvent aussi se transporter à dos de mulet. Mais pour le transport de sa personne, le voyageur fait assez souvent usage, comme nous l'avons dit, de la chaise mandarine on à porteurs. Elle est faite de branches de bambou croisées à jour en forme de treillis. L'intérieur est garni de coussins. Extérieurement, elle est selon la saison, recouverte d'une toile de coton coloriée ou d'une étoffe de laine ou de soie.

Par temps de pluie, cette étoffe est soigneusement doublée d'une garniture de taffetas imperméable. C'est le véhicule préféré des mandarins et des riches. Pour les mandarins militaires, ils ne doivent hiver comme été, voyager qu'à cheval. Les dames chinoises de haut rang effectuent assez fréquemment les quelques voyages qu'on leur permet dans des litières commodes et bien fermées portées par des chevaux ou des mulets.

Pour les voyageurs qui ne peuvent se payer ce mode de transport, il en est d'autres moins coûteux, mais aussi moins commodes : voitures à bœufs, chevaux, mulets. De quelque véhicule du reste que le voyageur puisse faire choix, il n'en est absolument aucun en Chine qui connaisse des ressorts. Il est un de ces véhicules assez en usage qui est d'une piquante originalité. Il n'a qu'une unique roue. Cette roue très-élevée, se trouve posée au milieu de l'essieu, sur lequel, grâce à des supports fixés à ses extrémités, porte une sorte de civière. Cette voiture singulière peut à la fois servir pour personnes et pour bagages. Le voyageur prend place en ce cas à l'arrière ou à l'avant de façon à faire contrepoids à ses bagages posés à l'autre extrémité. S'il n'a pas d'effet à faire transporter, il s'assied simplement au milieu. C'est de l'arrière que se pousse ce véhicule. Quand la charge se trouve trop lourde, un second homme de peine est adjoint au premier, qui lui, tire alors par devant. Ces voitures si étonnantes pour l'Européen, sont aussi susceptibles d'être attelées à un cheval, âne ou mulet. Dans ces divers modes de locomotion, le Chinois est même venu à faire ingénieusement appel à la force du vent. Sur une espèce de charette lourde et massive il a eu idée de dresser comme un mât, en possession d'une natte de bambou faisant fonction de voiles. A l'aide de cordes, à son gré il l'oriente et la déploie au souffle du vent, des brises et des zéphirs, qui ces derniers, ne laissent point, vu son agencement voilier, de lui prêter force et appui. Il est facile de comprendre l'étonnement qui doit s'emparer de l'étranger quand pour la première fois il voit défiler sur les routes les unes à la suite des autres tout une longue série de ces barque de terre ferme. Sur les grands chemins et même sur ceux des simples villages, se rencontrent des hôtelleries de toutes classes. Il en est dont on ne peut s'empêcher de sourire en lisant les inscriptions pompeuses et alléchantes de leurs enseignes : *Aux cinq Béatitudes, A la Félicité parfaite. Au plaisir sans fin*, etc. Dans le fait ce sont habituellement de détestables tavernes, où l'infortuné voyageur ne trouvera qu'à grand peine pour rassasier sa faim que des mets indigestes et grossiers, où la plus douillette couche qu'il pourra ambitionner consistera en une simple natte étendue par terre. Heureux qui avant eu soin de s'accompagner de provisions de voyages, ne sera pas obligé d'y débarquer. Par les soins du grand tribunal des travaux publics, le long des grandes routes se trouvent disposés de distance en distance de vastes hangars ou chacun peut sans bourse délier, trouver asile pour la nuit. C'est là aussi que le jour, on peut trouver un abri contre les pluies si fréquentes en automne, ainsi que l'été contre les ardeurs dévorantes du soleil. Les pagodes et les temples que rencontre également le voyageur sur sa route lui demeurent librement ouverts toute la journée. Sitôt par contre la nuit venue, s'il ne jouit du titre de mandarin il sera bel et bien mis à la porte, contraint de chercher refuge ailleurs.

Le grand tribunal des travaux publics compte aussi parmi ses attributions l'entretien dont il doit prendre soin des sépultures impériales. La piété filiale est en Chine, on le sait, un dogme d'une aussi universelle que profonde vénération. Lors donc que l'empereur, le fils du ciel, le père et la mère de la grande famille chinoise, vient à mourir, sa mort prend les proportions d'une calamité publique plongeant dans le deuil toute la nation. C'est ce sentiment de piété filiale envers l'empereur qui explique le mieux la magnificence vraiment extraordinaire déployée pour les sépultures impériales. Chaque dynastie a son lieu de sépulture spécial. L'un des plus remarqnables et des mieux conservés est celui de la dynastie des Ming. Il est situé dans la province du Chan-si, sur les flancs d'une montage. Bien qu'il ne renferme que quatorze mausolées, il n'en comprend pas moins un immense territoire. Ces monuments funèbres se trouvent en effet placés à une grande distance les uns des autres, séparés entre eux, ainsi que cela existe d'ailleurs dans les autres lieux de sépulture impériale, par des forêts de cyprès et d'autres arbres au vert feuillage où jamais ne pénètre la hache du bucheron. Chaque mausolée est précédée de longues et magnifiques avenues bordées des deux côtés d'un nombre prodigieux de gigantesques statues de grands personnages ainsi que de divers animaux. Ces statues sont taillées dans de magnifiques blocs de granit et de marbre. Les souverains de la dynastie actuelle d'origine tartare ou mandchoue, ont choisi le pays de Moukden, berceau de leur race, où vient d'être massacré Mgr Guillon, pour dormir leur dernier sommeil. Le lieu de leur sépulture qui n'est pas d'un aspect moins étrange, ne le cède en grandeur, en richesse et en splendeur à aucune de ces vastes nécropoles impériales.

G. MARTIN, curé de Pleigne.

(A suivre.)

---

que ces yeux sincères exprimant une si loyale affection ; rien que ce petit ange consolateur qui mettait un rayon sur ses tristes journées de pauvre infirme condamné à la réclusion ; rien ? mais elle était son unique bonheur !

Le visage d'Yvan avait pris cette fixité d'énergie, qui indiquait l'invincible résolution de pratiquer le devoir, et le devoir, pour lui, c'était d'accepter la souffrance, celles du corps, celles du cœur, et de les accepter avec sérénité. Allons, il fallait soutenir son cœur accablé par la prière ; réconforter son âme si lasse par de stoïques lectures. Il ne voulait plus se laisser défaillir dans une angoisse d'isolement. Il fallait se soumettre au départ d'Alba, comme à un fait accompli, et porter les yeux plus loin et plus haut.

X

Le chemin de fer, de construction toute récente, qui emportait Alba vers la maison de son grand'père, serpentait au milieu de la campagne la plus riante et la plus fleurie qui se puisse imaginer. Madame de Guinto, qui servait de chaperon à son élève, s'était plongée dans la lecture d'une œuvre allemande, tandis qu'Alba, le front sur la vitre, regardait les vergers d'abricotiers et d'amandiers se presser des deux côtés du chemin.

Mais la jeune fille restait triste ; elle était encore sous la douloureuse impression du départ, et tout ce soleil, toutes ces couleurs bariolées des habitations ; tous ces orangers et ces citronniers des vergers ; ces palmiers et ces roses des jardins, ne pouvaient ramener le sourire sur ses lèvres, d'ordinaire si rieuses. Avant même d'avoir atteint Damas, elle n'avait qu'un désir : revenir vers la France, car elle avait trop de peine loin de ses amis, et déjà elle disait :

— Ah ! chère madame de Guinto, il n'y a qu'un remède à l'absence c'est le retour.

On arrivait : le train, après avoir franchi un immense pont en fer, entrait en gare, et, comme dans les villes d'Europe, stationnaient le long d'un avenue plantée d'arbres, un nombre considérable de voitures.

(La suite prochainement.)

UN LEGS

Au point de vue matériel, c'était un homme heureux que maître Fulgence Cagniard. La maison toute neuve, si riante avec ses briques très rouges et ses volets très verts, où il s'était retiré, après avoir fait fortune « dans la culture », était la plus vaste, la plus confortable du village de Fontville (Eure). A chaque semestre, les quatre fermiers entre les mains desquels le bonhomme avait réparti les terres que jadis il faisait valoir, se dirigeaient vers son domicile, ayant sous leur blouse des sacs rebondis qu'ils remportaient vides, non sans avoir choqué contre le gobelet d'argent du vieillard leurs verres où le cidre doré bouillonnait gaiement.

Donc, par ce dimanche de septembre 1896, songeant qu'approchait la Saint-Michel, que la récolte avait été bonne et que ses locataires n'auraient aucun prétexte valide pour retarder leurs paiement, maître Cagniard se leva joyeux, à l'aube pointante. Dédaignant l'appel des cloches qui jetaient dans l'air embaumé les sons du premier Angelus, puis l'annonce de la messe matinale, l'ex-fermier se promena longuement dans son jardin clos d'aubépine ; il coupait çà et là quelque branche gourmande, arrachait un pied de sauve ou de liseron. Il songea ensuite au déjeuner de ses lapins, puis à son repas personnel, et les douze coups de midi le trouvèrent devant un bon pot au feu comme savait en faire sa vieille bonne Gracieuse... qui moins, que personnes, méritait ce nom.

Ayant mêlé la fumée de deux bonnes pipes à celle du café que suivirent de nombreux post-scriptum aux noms variés, pittoresques et très normands, Cagniard constata que l'heure était venue de « rendre visite à sa défunte ». Il remplissait ce pieux devoir chaque semaine depuis près de quarante années, ayant conservé en somme un regret sincère de celle qui l'avait quitté trop vite, avant que des têtes blondes fussent là pour égayer le logis. L'isolement, certes, avait pesé longtemps à maître Fulgence. Il finit toutefois, en homme pratique, par s'arranger une petite vie très uniforme et assez égoïste, remplie surtout par un labeur acharné qui lui permit, quand il fut septuagénaire, de s'estimer à juste titre le plus riche propriétaire du canton. Aussi faisait-il, bien des jaloux (ce qui, paraît-il, est pour certains une jouissance) parmi une population, ardente au gain, attachée à la glèbe...

Osseux et robuste encore sous sa blouse luisante, et coubant sa taille, jadis très haute, vers la terre que, si longtemps, il avait déchirée de sa charrue, Fulgence Cagnard, par cet après-midi de dimanche, s'achemina vers le petit cimetière de Fonteville, où, dominant à peine l'herbe drue, les noms d'obscurs paysans sur