

Zeitschrift: Le conteur vaudois : journal de la Suisse romande
Band: 18 (1880)
Heft: 41

Artikel: Lo régent et lè dzeneliès
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-185934>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 06.02.2025

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

dises. Comme boisson : bières anglaises (*pale ale et porter*), que les passagers peuvent, du reste, demander à chaque repas en remplacement du vin.

A 5 h. $\frac{1}{2}$, dîner. Voici un menu spécimen de ces festins délicats : Potage à la Soubise, hors-d'œuvre bouchées à la reine, turbot sauce hollandaise, croustade de pigeon, noix de veau champignons, cannetons et gigots d'agneau rôtis, petits pois à la française, asperges au beurre, salade romaine, entremets, dessert (ananas poires, bananes, pistoles, amandes), café, cognac.

En outre pendant les repas de 9 h. $\frac{1}{2}$ et de 5 $\frac{1}{2}$, des pommes de terre en robe de chambre et du riz avec du carric sont offerts aux passagers qui en font la demande, et de ce nombre se trouvent toujours ceux de nationalité anglaise, allemande ou hollandaise.

Enfin, à 8 heures, thé et grog. A ce moment, il est quelque peu permis de se livrer, tout en parcourant les livres de la bibliothèque, aux douceurs d'une digestion bien due après l'absorption de tant d'excellentes choses servies par des garçons d'une tenue irréprochable et d'une célérité parfaite.

Les navires qui font le service entre Marseille et Shanghai ont à parcourir 4,800 lieues, distance effectuée en moyenne à l'aller comme au retour en 42 jours environ.

Aussi pour alimenter des machines de la force de 500 chevaux, imprimant une vitesse de 12 nœuds, il faut un approvisionnement considérable de combustible, embarqué sous forme de briquettes et venant en majeure partie de la Grand-Combe. Après avoir, au départ, emmagasiné dans les soutes 600 tonnes de charbon, on fait néanmoins escale à Port-Saïd, Aden, Pointe-de-Galle ou Colombo, Singapour, Hong-Kong pour combler les vides, car pendant la traversée on brûle environ 3,000 tonnes de charbon.

Chaque paquebot est bondé de marchandises à l'aller comme au retour. Voici un aperçu d'un chargement au départ de Chine : 1,200 caisses de thé, 6,000 balles de soie, 2,000 de déchets, 1,000 de cocons, 1,600 sacs de café, 2,300 sacs de poivre, 400 caisses de 50 kilogrammes, vanille, passementeries or et argent, etc., toutes valeurs assurées 15,000,000 par la compagnie des Messageries elle-même et placées sous la surveillance du second du bord. Le commissaire est spécialement chargé des écritures que nécessite le transbordement pour l'Angleterre d'une partie de ces marchandises, leur maintenance, ainsi que du service administratif intérieur du bord.

La clientèle des Messageries maritimes est depuis une douzaine d'années à peu près la même. On compte d'ordinaire : 120 passagers de premières, 80 de secondes, 40 de troisièmes. Beaucoup de passagers des 1^{res} classes débarquent à Naples, et leur nombre pourtant atteint souvent 160 à 170 passagers à l'arrivée à Marseille.

Le prix du passage en 1^{re} classe de Marseille à Shanghai est de 2,400 francs, somme qui, à première vue, paraît très-élevée et qui ne l'est en réalité point, si l'on songe à la longueur du voyage et au confortable dont on l'entoure.

Les navires de cette grande ligne ont accompli dans le courant de l'année 1879, 526 voyages donnant un parcours de 586,374 lieues marines.

D'après la courte revue à laquelle nous nous sommes livrés le plus brièvement possible, nos lecteurs ont pu juger de l'organisation et du bien-être dont sont dotés ces magnifiques courriers de Chine qui excitent avec juste raison la curiosité des étrangers et des Marseillais.

La flotte des Messageries maritimes, par le luxe, la vitesse et le nombre de ses steamers, n'a rien à redouter de la concurrence des compagnies anglaises, et c'est une constatation, qu'au point de vue national, nous faisons toujours avec plaisir.

(*Le Petit Marseillais.*)

Lo régent et le dzeneliès.

L'est dai rudès bêtès què cliào pestès dè dzeneliès ! S'on lè supportè l'est po lè z'ao que font tant pliési ai z'einfants, po lè regatà à Pâquiès, et mé-

mameint ai valottets, quand lè felhiès lè lo baillont quand sont tieint dè totès couleu avoué dè la pipi, dai peloutsès d'ougnon, ao bin avoué dè cliào z'ingrédiens qu'on atsitè à la boutequa ; et quand cliào galézès gaupès mettont l'ao nom déssus avoué dè l'édhie forta et que le dessinont dai tieu et dai petits z'osés, cein fâ on rudo pliési ai z'amœiroâ. Et la né dè Paquiès et d'ao Petit-Paquiès, quand l'est qu'on lè croquè et qu'on lè medzè avoué d'ao pâivro et dè la sau, et que soveint on fâ onco on petit rigodon ! sein lè dzeneliès, on ne porrai pas cein fére. Et lè matafans, lè salatiès et lè z'ao qu'on met dein lo bissat quand on va à la faire ao bin à la montagne ! Faut ètrè de bon compto : on sè porrai pas passà dè cliào galézès bêtès.

Mâ quand on ao yrè lo quintset de la dzenelhire et que lo p'ao, lè dzeneliès, lè pudzenès et lè pudzins, sein comptà lè borès et lè borons, s'ein vont grevattà dein lè courti, lè pliantadzo et lè tsamps, ao diablo cliào pestès dè bêtès ! cein trait lo tserfouliet, cein pequotè la granna dè salarda, cein degrussè lè pliantons dè tchou, cein fâ dai crâo dein lè carreaux tot frais focherà, cein coffiè l'herba dai prà que lè vatsès n'ein volliont perein ; et le caillont pertot, tant qu'è dein l'allâie et l'hotô, qu'on étertetrâi prâo tota clia cacibraille.

Ora, po ein veni ao régent, vo deri que l'avâi on courti que soignivè bin ; mâ l'étâi cliou pè 'na crouie adze, que lè dzeneliès à 'na vesena lâi pas sâvont et laborâvont cé courti. Clia vesena étâi 'na bougressa que vayâi bin tot cé comerce, mâ que laissivè fére, po cein que le n'amavè pas lo régent. On dzo que cliào bêtès étiont ein trein dè tot es-carbouilli, onna fenna qu'avâi bouna leinga et qu'avâi einviâ dè fére disputà lo régent avoué la fenna ai dzeneliès, passavè perque et fâ ao régent :

— Porqu'è laissi-vo dévourâ voutro jerdinadzo pè cliào bêtès ? Sédè-vo pas preindrè on chaton et lè z'éterti, et ma fâi tant p'è po la Françoisè, porqu'è ne lè z'einclliou-te pas !

Et suivant cein que l'arâi repondu, le sarâi vito z'allâie redipettâ à la Françoisè que lo régent avâi de que lè volliâvè tiâ, que cein arâi amenâ d'ao grabudzo.

Mâ lo régent qu'étâi on tot fin, lâi repond :

— Oh ! vu bin m'ein gardâ, dè l'ao fére d'ao mau ! Ye vu fabrequâ on nid que vu mettrè ao fin câro et lè dzeneliès lâi âodront fére l'ao z'ao ; et que cein mè fâ-te que le grevattéyont on pou, poru que pouéssô fére dai z'omelettès ! on omeletta vaut bin onna pougna d'épenatsès ! Mâ se vo plié, n'ein ditès rein à nion ; n'ein pipâ pas lo mot !...

Du cé dzo, lo régent n'a pas revu onna dzenelie dein son courti.

Théâtre. — L'impression laissée par la représentation de jeudi nous paraît très bonne et fait bien augurer de ce qui suivra. Nous pensons donc que de nombreux abonnements vont se prendre et que M. Andraud n'aura pas les mêmes déceptions que l'année précédente. — L'opéra comique *Giro-*