

Zeitschrift: Le conteur vaudois : journal de la Suisse romande
Band: 17 (1879)
Heft: 2

Artikel: Bloqués par les neiges
Autor: L.C.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-185102>

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: 09.02.2026

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

CONTEUR VAUDOIS

JOURNAL DE LA SUISSE ROMANDE

Paraisant tous les Samedis.

PRIX DE L'ABONNEMENT :

Pour la Suisse : un an, 4 fr.; six mois, 2 fr. 50.
Pour l'étranger : le port en sus.

On peut s'abonner aux Bureaux des Postes; — au magasin Monnet, rue Pépinet, maison Vincent, à Lausanne; — ou en s'adressant par écrit à la *Rédaction du Conteuro vaudois*. — Toute lettre et tout envoi doivent être affranchis.

Bloqués par les neiges.

Eh bien ! oui, nous avons été bloqués. Et aujourd'hui que la neige a presque complètement disparu, nous en sommes encore tout ahuris, car il faut bien le dire, depuis 20 ans que le chemin de fer existe, c'est la première fois que nous nous trouvons à pareille fête et tout le monde a été pris au dépourvu.

Dans notre bonne vallée du Rhône, enfants gâtés du soleil et du sirocco, nous nous étions bonnement endormis l'Italie et nous nous sommes réveillés le Kamtschatka. Plus de trains, plus de routes ouvertes, plus de correspondances; involontairement nous nous reportions à Paris lors de la grève des cochers.

Les communes, mal outillées ou craignant pour leur bourse, regardent aux quatre vents des cieux avant d'ouvrir les routes. Ce n'est, du reste, pas chose facile. La neige qui, de venue naturelle, s'élève à 50-60 centimètres, s'est livrée par-ci par-là, sous l'influence du vent, à des divagations qui échappent absolument à toute prévision.

Un moment, les Ormonts sont séparés du reste du monde. Et dans ce temps de liquidation générale, je connais d'autres localités qui, pendant cinq à six jours, sont restées sans une visite de notaire ou d'huissier. Les protéts restaient à faire et les mandats à notifier. Il eût suffi, sans doute, d'un effort des débiteurs pour ouvrir la route à ces agents de la créance inexorable, mais c'eût été peut-être trop leur demander.

Le chemin de fer, malgré ses fortes machines, son chasse-neige; malgré des brigades d'ouvriers dévoués travaillant de nuit et de jour, a vu son service subir de fréquentes interruptions. Les environs de Saint-Trophon se sont particulièrement distingués par leur obstination à ne pas vouloir laisser passer les trains. La bourrasque, chassant la neige par larges menées, paralysait les efforts des cantonniers. Et la machine une fois engagée dans ces amas désordonnés, sifflait, soufflait, jetait aux airs des torrents de fumée, mais restait en place. Alors, on avait recours aux pygmées pour dégager le géant. L'équipe, à larges pelletées, rompait les entraves, et la locomotive, une fois délivrée, reprenait majestueusement sa route, quitte à recommencer un peu plus loin la fable du lion et du rat. Car il n'y a pas qu'à St-Trophon où les trains sont venus échouer, Villeneuve, Roche, Aigle ont eu

leur part. Quand l'heure était tardive, la situation se compliquait, surtout pour les voyageurs que le sort jetait ainsi sur un point quelconque, loin du but et livrés, pour passer la nuit, aux hasards d'une salle d'attente ou d'un wagon.

Cela a donné lieu à des épisodes curieux.

Le jeudi 19 décembre, — me racontait un voyageur, — nous venions de Lausanne par le dernier train du soir. Partis à 9 heures 25, nous arrivons à Villeneuve, après plus de deux heures d'une marche pénible. Mais à moins d'un kilomètre de cette localité, la locomotive, enfonce dans la neige, refuse le service aussi bien en avant qu'en arrière. Une escouade d'ouvriers vient pour nous dégager; ils ont de la neige jusqu'au ventre. Enfin, nous rétrogradons jusqu'à la gare de Villeneuve. Il est plus de minuit. Quelques voyageurs s'arrangent tant bien que mal pour coucher dans les wagons, mais le gros, dont je fais partie, va chercher un refuge en ville.

Nous sommes quinze à vingt, Français, Allemands et naturels; les uns affamés, les autres transis, mais tous de bonne humeur. Nous marchons les uns à la suite des autres, espacés, sous les flocons, tête basse. En ville, tout dort, hormis le guet qui fait sa ronde d'un pas tranquille. La tête de la colonne s'arrête devant la première enseigne. C'est une croix; elle est blanche : bon signe.

L'hôtelier, brusquement arraché à son premier sommeil par les appels pressants de sa cloche, vient nous ouvrir. Mais non, c'est l'hôtelière. Nous sommes trop nombreux; les derniers arrivants vont chercher fortune ailleurs.

Notre groupe pénètre dans l'hôtel qui décidément est très hospitalier. L'hôtelier et sa femme se multiplient pour nous être agréables. On rallume le fourneau pour les affamés et, pendant que chacun se restaure, on chauffe les lits pour tout le monde.

Vers 2 heures du matin, le calme se fait dans l'hôtel. Au petit jour, on vient heurter à notre porte : le train pour Aigle va partir. Bonne nouvelle. Nous arrivons à la gare dans une toilette des plus sommaires. Mais là règne l'indécision : prendra-t-on le train entier ou seulement un wagon? Ce dernier avis l'emporte. Nous montons tous dans le fourgon attelé au tender et nous partons. Je me place sur la plateforme pour voir l'effet de la locomotive sur la neige dont la couche, par endroits,

est de plus d'un mètre d'épaisseur. C'est tout à fait le sillage d'un navire.

Nous arrivons à Roche, moi, noir comme un charbonnier. Il est près de 8 heures. Mais là on nous informe que le train n'ira pas plus loin pour le moment. Que faire ? Gagner Aigle à pied est chose presque impossible ; il faut attendre. La salle d'attente est bien chauffée, mais saturée d'une forte odeur de genre humain. Des voyageurs amenés par le dernier train de la veille ont dû y passer la nuit et, pour prendre leur mal en patience, ont bu force litres et fumé comme des Turcs. Pour échapper à cette atmosphère nauséabonde, nous montons au village où une tasse de café chaud nous remet à point.

Enfin, après dix heures, le train si désiré arrive, amenant nos compagnons d'infortune : nous les rejoignons.

Eux aussi ont eu leurs petites aventures. Leur hôtelier, beau dormeur, n'a, paraît-il, pas le réveil heureux. Ne comprenant pas l'impatience de voyageurs qui sont dans la neige jusqu'aux genoux, il est pris d'une superbe indignation contre ces gens qui viennent troubler son sommeil. « Ce n'est pas ainsi, leur dit-il, qu'on frappe à une honnête maison ; d'ailleurs, si le train avait pu vous mener plus loin, vous n'auriez pas logé chez moi. »

C'est ce qui s'appelle avoir de la présence d'esprit.

Enfin, nous voici à Aigle, chez nous. Tout le monde descend, car un train arrêté près de Saint-Tiphon empêche au nôtre de poursuivre sa route. Nouvelle contrariété pour un certain nombre de voyageurs qui vont à Bex ou en Valais. Deux des plus pressés avisent un voiturier :

- Un traîneau pour Bex, s. v. p.
- Bien fâché, la route n'est pas ouverte.
- Alors, nous ferons Monthey.
- C'est impossible.
- Que faire donc ?
- Rester ici et attendre est, pour le moment, ce qu'il y a de plus sage.

Voilà où nous en étions le 20 décembre.

Aujourd'hui le soleil resplendit, les glaciers scintillent et les routes, libérées de la neige sous la double action du föhn et de la pluie, ont acquis, étreintes par le froid, la dureté de l'acier.

Les traîneaux, tirés à grand'peine des profondes remises où, rongés des vers, ils expiaient une trop longue inaction, sont de nouveau réduits au rang d'instruments inutiles.

Adieu, grelots joyeux et drapeaux multicolores !

La parole est aux patineurs.

Charrière de Bennevys (Aigle), 6 janvier 1878.

L. C.



• Un singulier niveau.

S'il y a fagot et fagot, il y a aussi niveau et niveau. Nous n'en voulons pour preuve que la conver-

sation suivante, que nous avons entendue le 31 décembre dernier, entre un commissaire-arpenteur et un géomètre.

Minuit venait de sonner, les cloches jetaient dans les airs leurs sons graves et solennels, on se touchait la main, en se souhaitant mille prospérités et tous les bonheurs imaginables : bonne année, longue vie, santé, contentement d'esprit, gros lot, gentille femme, prospérité, postérité, etc., etc.

Le commissaire-arpenteur, serrant la main de son ami le géomètre, lui dit : « Je vous souhaite une vie longue, heureuse et horizontale ! »

Le géomètre, entre deux vins, se récrie et demande ce qu'il faut entendre par une vie horizontale.

— Allons donc ! répond son interlocuteur, une vie horizontale est une vie sans secousses, sans surprises, sans gros chagrins, sans grandes joies, uniforme et de niveau.

— Mais comment voulez-vous que ma vie soit de niveau, puisque j'ai passé la cinquantaine et que je descends la pente de...

— La pente, la pente ! tout cela est bel et bon à dire, mais je veux vous prouver, comme deux et deux font quatre, que vous ne descendez pas du tout.

— Ah ! elle est bonne celle-là ! me prouver que quand on descend, on ne monte pas !

— Mon cher, ce que vous venez de dire est un axiome, et je ne puis pas vous prouver le contraire ; mais écoutez bien mon raisonnement. Deux villes, A et B, sont de niveau quand, pour aller de l'une à l'autre, on ne monte ni ne descend.

— Ceci est élémentaire, et le premier élève de l'Ecole industrielle cantonale ou du Collège le prouverait aussi bien que vous.

— Eh bien ! cher géomètre, c'est maintenant que je veux vous prier de m'écouter très attentivement. Vous avez admis les prémisses, il vous faudra subir les conséquences.

— Des prémisses ! des prémisses ! où voulez-vous en venir, et que me chantez-vous là, à propos de niveau ? Je connais le niveau d'eau, le niveau à bulle d'air, le niveau de maçon, et celui de l'*Yvorne*, mais je ne connais pas les prémisses !

— Ah ! mon pauvre ami, je crains bien que vous n'ayez trop usé du dernier niveau pour comprendre mon raisonnement, ce qui serait vraiment fâcheux et pour vous et pour moi ! Cependant, écoutez.

— J'écoute, allez !

— De Lausanne à Ouchy, on ne monte pas.

— Parbleu ! cela va sans dire.

— D'Ouchy à Lausanne, on ne descend pas.

— Il ne manquerait plus que ça !

— Donc, si l'on ne monte pas et si l'on ne descend pas, Lausanne et Ouchy sont de niveau.

— Quoi !... quoi !... Lausanne et Ouchy de niveau !... Alors... pourquoi le *peneu* ? Si c'est ainsi que vous me la souhaitez horizontale, bonsoir !

Sur ce, le géomètre prend son chapeau, s'enfuit et court encore.

M. D.