

Zeitschrift: Le conteur vaudois : journal de la Suisse romande
Band: 33 (1895)
Heft: 7

Artikel: Le transport des forçats
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-194809>

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>

pour procurer à vos abonnés des recettes utiles, je viens vous demander si vous pourriez peut-être m'en indiquer une pour nettoyer les cartes à jouer. Etant donné le prix d'un jeu de cartes et la rapidité avec laquelle il est défraîchi, ce serait un réel service que vous rendriez à un grand nombre de vos abonnés. »

Il existe certainement un moyen de nettoyer les cartes à jouer; nous en avons eu la recette plusieurs fois sous les yeux; mais dans ce moment nous ne saurions où la prendre; dès que nous la retrouverons, nous nous empresserons de satisfaire au désir exprimé ci-dessus.

En attendant, le cafetier qui nous écrit pourrait prier les joueurs de cartes qui fréquentent son établissement d'y venir avec les mains propres, de manier les cartes plus légèrement, sans taper sur la table comme des batteurs en grange, ce qui est de fort mauvais goût; et surtout de ne pas courber dans leurs mains fiévreuses, sous l'influence d'une déveine, ces fragiles petits cartons.

Une autre recommandation à leur faire, c'est de ne point passer à chaque instant l'index sur leur langue pour arranger plus facilement les cartes. Rien n'est plus sale, eu effet, que des cartes à jouer qui ont servi pendant quelques jours dans un café. Ce ne sont plus que des nids à microbes; elles en fourmilent, et chaque fois que le joueur, peu scrupuleux, porte son doigt à la bouche pour l'humecter, il y dépose des milliers de ces animalcules, qui engendrent tant de maladies diverses.

Examinez, je vous prie, une de ces cartes à l'aide d'un microscope suffisamment puissant, et vous pourrez vous rendre compte des légions de petites bêtes qui grouillent à sa surface.

La neige.

A propos de l'immense quantité de neige tombée cet hiver, on rappelle cet incident quasi merveilleux, arrivé il y a quelques années dans les environs de Giorno (Tessin.)

Le dimanche, 26 février, un habitant de ce village se trouvant malade, avait prié un jeune homme de 22 ans d'aller soigner pour lui trois pièces de bétail qui étaient demeurées dans un chalet de la montagne. Le jeune homme, qui devait émigrer le lendemain pour l'Amérique, et qui avait déjà payé son voyage, se mit gaiement en chemin et arriva sans trop de peine au chalet. Le matin, à 7 heures, comme il faisait boire ses vaches à la fontaine, il fut enseveli sous une formidable avalanche.

Ne le voyant pas revenir, ses parents pressentirent un malheur et allèrent à

sa recherche. On trouva le chalet englouti et on ne mit pas en doute que le jeune homme ne fût resté pris sous la neige. Pendant quatre jours, dimanche, lundi, mardi et mercredi, on travailla sans relâche, et ce fut avec un succès inespéré: jeudi matin on trouvait le jeune homme encore en vie!

Avec un morceau de bois qui heureusement lui était tombé sous la main, il avait réussi à pratiquer une cheminée de 6 mètres de hauteur dans la neige, et il ne lui restait plus qu'à percer une épaisseur d'un mètre pour arriver au jour. Mais cette tâche avait excédé ses forces. Depuis le mercredi soir, la faiblesse et le froid l'avaient obligé à renoncer à son œuvre de salut. Il entendait pourtant très distinctement son père et son frère se lamenter en fouillant les décombres, mais ses cris, bien faibles sans doute, ne parvenaient jusqu'à eux. Ses angoisses étaient terribles: ses sœurs voulaient emmener leur père à la maison, disant que tout espoir était perdu et qu'il serait assez tôt de revenir la semaine suivante pour chercher le cadavre.

Cependant, après avoir résisté encore à l'épuisement du froid et de la faim pendant la quatrième nuit, il eut le bonheur d'entendre travailler de nouveau le matin au-dessus de sa tête. Ses cris désespérés arrivèrent enfin aux oreilles de son père: en quelques instants on l'eut tiré de la prison où il avait passé cent-trois mortelles heures.

Il était dans un état lamentable, à demi-gelé, blessé aux pieds et aux mains à force de se démener dans son couloir, mais on espérait cependant qu'il se remetttrait des suites de sa lamentable aventure.

Robâ et refé ào tot fin.

Tandi lo tir cantonat pè Lozena stu tsautin passâ, on gaillâ que sè promenâvè lo long dâi baraqué dâi comédiens po vairè lè paillassè que font tant rirè lè dzeins, vâo allâ sè dessâti et bâirè trâi décis dè Sarvagnin dézo la cantina; mâ quand l'a failly payi, adieu Dian! son porta-mounia étai lavi. On lo lâi avâi robâ dein son bosson.

— T'einlevâi pi lo commerce! se fe, et sè mette à teimpétâ contrè cllia tsaravôuta dè lârro que lo lâi avâi déguenautsi; mâ cein ne fe pas reveni lo porta-mounia. Lo someiller, que lo cognessâi, lâi fe crédit po lè trâi déci dè rodzo et lo gaillâ s'ein allâ dinâ à l'hotô.

Lo tantou, sè peinsâ: Tot parâi faut tâtsi d'accrotsi ion dè clliâ chenapans. Po cein, ye preind on vilhio porta mounia que ne vaillessâi perein què po lè z'écovirès; lâi met dedein on bocon dè papâi iô l'avâi marquâ: « Stu iadzo, tsaravôuta, l'est tê]qu'es [robâ! » et va sè

refourrà dein la cougne per devant lè comédiens.

— Ora, mè vé mè veilli, se sè peinsâ ein li-mémo, et lo premi bougro qu'es-siyâ dè fourra sa man dein ma catsetta, lo t'eimpougno et lo fê coffrâ.

Ma fâi, l'a bio z'u sè veilli, n'a rein cheintu; mâ on momeint après s'est peinsâ dè vouâiti lo porta-mounia et dè l'âovri. Adon, que vâi-te? Ye vâi qu'on avâi marquâ su lo mémo bocon dè papâi: « Eh vilhio tatipotse, va! »

Le syndiquo et la baragne.

La maison d'écoula de Retroussegredon avâi fauta dâi maîtres po la rabistouâ onna mi. Lè portès allâvont totès dè gouingoué, lè pécliets gavoitâvont, lè lans dâi pliantsi étiont dédjeints, la maïti dâi s'angons étiont traits et lè mourrets aviont fauta dè reembotsi, que ma fâi, bon grâ, mau grâ, la municipalità avâi du décidâ dè cein fèrè retenu.

On dzo que lo syndiquo étai z'u cein vairè avoué on maître d'état, po fèrè lo dévi, ye ve qu'on avâi pliantâ on espèce dè baragne lo long de n'étang qu'etâi derrâi l'écoula.

— Quou est te qu'a fotu cllia crouie baragne quie, se fe ào régent?

— Eh bin, monsu lo syndiquo, se respond lo régent, y'é peinsâ que la faillâ mettrè pè precauchon, po gravâ ai petits z'einfants que vignont s'amusâ perquie dè tsezi dein l'étang, qu'est ma fâi on pou prévond.

— Ah! ah! compreigno! mâ cein est rudo poue; assebin, quand lè z'einfants saront gros, fédè la doutâ!

Le transport des forçats.

Dès les premiers jours de mars, le *Finistère*, bâtiment français, aménagé pour le transport des condamnés aux travaux forcés, partira de Brest, emmenant à son bord le traître Dreyfus, qui sera déporté soit à Cayenne, soit à la Nouvelle-Calédonie, soit enfin aux îles du Salut, suivant ce qui sera décidé.

A cette occasion, nos lecteurs suivront avec intérêt le récit émouvant du transport des forçats dans ces régions éloignées.

Les principaux Dépôts de forçats, créés en 1851, à l'époque où fut décidée la suppression des bagnes sur le territoire français, se trouvent à Toulon et à Saint-Martin-de-Ré. C'est là, nous dit le *Petit Parisien*, à qui nous empruntons ces détails, qu'on les embarque généralement, à bord d'anciens bâtiments de guerre, pour le bagne où ils expieront leurs forfaits.

Les deux batteries du navire, batterie basse et batterie haute, à la place occupée d'habitude par les canons et les affûts, sont garnies, à bâbord comme à tribord, de plusieurs cages carrées ou rectangulaires; ces cages, aux portes garnies d'énormes cadenas, sont formées, sur un côté, par la paroi même du navire, et sur les trois autres côtés par des

barreaux de fer ayant toute la hauteur de la batterie et solidement reliés entre eux par de fortes traverses de bois; leur dimension est variable; parfois, les cages contiennent quarante condamnés, — ce sont les plus petites, — parfois elles en reçoivent cent, ce sont les plus grandes.

Voici, d'après M. Maurice Loir, qui a visité le transport l'*Orne*, chargé de faire la traversée de Toulon à la Guyane, la description d'une de ces cages:

« Un banc de bois fixé aux barreaux de fer est tout le mobilier, les forçats ayant, en effet, pour couchage, à la façon des matelots, un hamac qu'ils suspendent pendant la nuit à des crochets de fer. Seulement, à la différence des marins, dont chacun possède son hamac particulier, deux forçats n'ont qu'un seul hamac; ils en usent alternativement: l'un y couche pendant que son camarade dort sur le plancher. En outre, les hamacs des forçats se réduisent à une simple toile, sans matelas. Pendant le jour, ils sont roulés dix par dix en un long boudin que l'on suspend aux crochets du plafond. C'est encore à ces crochets que les forçats attachent le sac de toile dans lequel ils enferment les objets de leur trousseau qu'ils ne portent pas sur eux. »

Ce trousseau est très élémentaire. Il se compose de deux chemises, d'une paire de souliers, d'un pantalon, d'une vareuse en grosse étoffe de laine couleur beige et d'un chapeau de paille blanc bordé de galon noir. C'est là l'uniforme du forçat.

On a supprimé la chaîne de fer pendue à la ceinture et qui traînant le long de la jambe, allait encercler le pied; le condamné peut circuler librement dans sa cage, sans la moindre entrave, de jour et de nuit.

Le lever a lieu à cinq heures et demie. Au premier repas, on donne aux transportés du café noir et du biscuit; à midi, bœuf frais et soupe grasse trois jours de la semaine, et les autres jours viande de conserve ou sardines, avec un verre de vin; à quatre heures et demie, soupe. C'est, moins le petit verre d'eau-de-vie du matin et le quart de vin du soir, l'*« ordinaire »* du matelot.

Nul travail n'est exigé des condamnés; ils n'ont qu'à nettoyer leur cellule; en outre, une fois par semaine, ils procèdent à la lessive de leur linge.

C'est tout. Pour tromper l'ennui de leur inaction forcée, quelques-uns des condamnés se livrent à des ouvrages plus ou moins bizarres. C'est, dit M. Maurice Loir, la mie de pain qui est leur matière première. « Bouquets, bateaux, bonshommes, raconte-t-il, ils confectionnent de tout; quelques-uns s'évertuent à édifier dans l'intérieur d'une bouteille une panoplie grossière ou une Descente de Croix encore plus primitive ». Il en est qui demandent les livres de la bibliothèque du bord, mais c'est le fort petit nombre. Les autres entourent le beau parleur de leur groupe, qui leur en impose.

Les illettrés étant en grand nombre parmi les criminels, dit M. Maurice Loir, il est facile à quelque fanfaron de les dominer, de se créer au milieu d'eux une cour d'admirateurs. De là, des personnalités qui se font jour rapidement et qui s'érigent en petites puissances. L'instinct de l'autorité, le don du commandement

qui sont innés chez certaines natures se révèlent au bagne comme ailleurs.

Aussi la surveillance est-elle des plus étroites. Il en doit être ainsi, d'ailleurs, puisque chaque transport n'a pas moins de quatre à cinq cents condamnés à son bord. Le nombre des gardes-chiourme chargés de veiller sur eux est d'une vingtaine environ, sous la direction d'un surveillant principal; de plus, on embarque deux et trois sections d'infanterie de marine.

Je l'ai dit déjà, les actes d'insubordination sont rares parmi les transportés. L'un des incidents les plus graves remonte à 1888. A bord de l'*Orne*, en rade de Ténériffe, six forçats tentèrent de s'évader par un sabord, en descendant les barreaux de fer; les factionnaires de service firent feu et tuèrent deux des fuyards, les quatre autres furent mis aux fers.

Les factionnaires, — au nombre de deux: un garde-chiourme et un soldat d'infanterie de marine, — sont placés devant la porte de chaque cage, baïonnette au canon du fusil, revolver à la ceinture. On les remplace de deux en deux heures. Par surcroit de prudence, des rondes sont faites par intervalles rapprochés.

D'ailleurs, les condamnés n'ignorent pas que la discipline à bord d'un navire de guerre est des plus rigoureuses, et les plus indociles même prennent le parti de s'y assouplir.

« Les pouvoirs les plus étendus, dit M. Maurice Loir, sont donnés en matière de justice au commandant du transport, qui est libre d'en user sous sa responsabilité; il a véritablement droit de vie et de mort sur le personnel de ces bagnes. » Quant aux punitions, elles consistent, depuis l'abolition des châtiments corporels, en retranchement de vin, en mise aux fers et en mise au cachot avec ou sans le régime du pain sec et de l'eau.

On comprend que nos braves marins soient fort heureux quand leur navire — transformé en prison flottante — arrive à destination. C'est avec joie qu'ils voient débarquer tous ces criminels dont ils ont dû, pendant de longues semaines, subir le contact. Il faut ajouter que les criminels ne sont pas fâchés non plus d'échapper à l'autorité maritime, qui ne plaît pas avec eux.

Bloqués à Ste-Croix.

Vers la fin de janvier, une quinzaine de personnes, au nombre desquelles de nombreux voyageurs de commerce, se trouvaient bloquées par la neige, à Ste-Croix, toute communication avec la plaine étant impossible.

Quel dépit chez la plupart de ces messieurs, qui n'ont guère l'habitude de rester longtemps au même endroit!

Seuls les maîtres d'hôtels se frottaient les mains. A cette époque de l'année, il n'y a guère que les grosses bourrasques, les chutes abondantes de neige, qui peuvent retenir les clients dans la localité.

Et la neige tombait toujours pressée, à gros flocons, avec une persistance inouïe.

L'aspect de la contrée offrait néanmoins un curieux spectacle; toutes les

teintes diverses, tous les détails du paysage, disparaissaient sous l'uniforme et blanc tapis. Dans le village, un silence complet; chacun restant chez soi, au coin du feu.

Et nos voyageurs, consignés à l'hôtel, n'avaient d'autre distraction que de griller d'innombrables pipes, et de taper le carton du matin au soir.

L'aimable propriétaire de l'*Hôtel d'Espagne*, M. Jaccard, s'efforçait d'amuser son monde par de gaies et spirituelles boutades, tout en regardant tomber la neige qui travaillait pour lui.

Le 26 janvier, on fit prendre des informations à la gare. « Pas de trains de voyageurs, » fut-il répondu. Malgré cela les bloqués revinrent à la charge, d'un ton presque suppliant.

— Eh bien, à trois heures, leur dit-on, nous essayerons de vous conduire, si vous le désirez absolument, en ajoutant un fourgon à la locomotive chasse-neige, mais prenez bien note qu'il ne sera pas délivré de billets, et que les billets double course ne seront pas contrôlés. Nous voulons mettre notre responsabilité complètement à couvert: vous voyagez à vos périls et risques. Nous ne répondons de rien !

Il faut avouer qu'un tel langage était fort peu rassurant.

Sur la voie, il y avait par-ci, par-là, des montagnes de neige, et l'on allait tenter un trajet qui paraissait matériellement impossible! Aussi une foule de gens de Ste-Croix, informés de cette téméraire entreprise, étaient-ils accourus à la gare.

« Ils n'iront pas bien loin, disaient les maîtres d'hôtels, ils nous reviendront. »

Le train partit à toute vitesse pour mieux lutter contre l'obstacle; mais au bout de quelques minutes, et comme un lutteur à bout de forces, il s'arrêta. Une dizaine d'ouvriers italiens, armés de pelles, et qui avaient aussi pris place dans le fourgon, descendirent et travaillèrent au déblaiement pendant près d'une heure. Pendant ce temps, nos voyageurs attaquant les bouteilles qu'ils avaient eu la précaution de prendre, faisaient bonne mine à mauvais jeu, en feignant de danser dans le fourgon.... Mais c'était pour se réchauffer les pieds.

La neige enlevée, et au moment de pousser plus loin, on s'aperçut que les roues de la locomotive, chargées de gros glaçons, ne pouvaient ni avancer ni reculer. Au moyen de quelques bouteilles déjà vides, l'on put prendre de l'eau bouillante dans la chaudière et les dégager.

La machine repartit, mais en laissant en arrière le fourgon qui venait de sortir des rails. Il fallut le remettre en place et