

# La monnaie de sa pièce

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

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Le conteur vaudois : journal de la Suisse romande**

Band (Jahr): **51 (1913)**

Heft 38

PDF erstellt am: **14.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-209803>

## **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.

# CONTEUR VAUDOIS

PARAISSANT TOUS LES SAMEDIS

Fondé en 1861, par L. Monnet et H. Renou.



Rédaction, rue d'Etraz, 23 (1<sup>er</sup> étage).  
Administration (abonnements, changements d'adresse),  
E. Monnet, rue de la Louve, 1.

Pour les annonces s'adresser exclusivement  
à l'Agence de Publicité Haasenstein & Vogler,  
GRAND-CHÊNE, 11, LAUSANNE,  
et dans ses agences.

ABONNEMENT: Suisse, un an, Fr. 4 50;  
six mois, Fr. 2 50. — Etranger, un an, Fr. 7 20.

ANNONCES: Canton, 15 cent. — Suisse, 20 cent.  
Etranger, 25 cent. — Réclames, 50 cent.  
la ligne ou son espace.

Les annonces sont reçues jusqu'au jeudi à midi.

**Sommaire du N° du 20 septembre 1913:** La Caton et Pierro dao Tsigre (S. G.). — Boutade. — Nos premiers bateaux à vapeur. — Boutade. — Le bonheur du sage (Pierre d'Antan). — L'orateur qualifié (M.-E. T.). — Casse-tête. — Boutades. — Le pourquoi. — Boutades. — Les premiers Vaudois (A suivre). — Education.

## LA CATON ET PIERRO DAO TSGIRE

(Patois du district de Grandson.)

*Air commin on porret.*

On mè baillè Pierro dao tsigre.  
Ma fai, nè sé pas sè l'ai toi;  
Crâo que l'anmèrè mî Ninigre,  
Câ, po tsantâ, l'a balla voix.  
Et poui iè sâ fairè 'na dansè;  
È lo fâ biò vairè valtsî.  
Pierro, pas mî qu'on beu dè France,  
Cî vilho fou nè sâ budzî.

Ninigre, por lu, c'est damâdzo  
Què séy'on pètit Allèmand;  
Câ crâo bin què lo mariâdzo  
Dè no dou sè farai dèman.  
Lo Tsigre est retso, quand liai sondzo,  
l'anmèrè prâo sè biau bocons;  
Portant, cin sèrai fotu rondzo  
D'avai eî fou dins ma maison.

'Na nè qu'on ne vèyâ pas gotta,  
Pierro va trovâ la Caton;  
L'abord' à pou prî su chliâ nota:  
« Caton, bouèta ton cotillon,  
» Et vin m'èuvri; fâ 'na cramènè  
» Qu'on est quazi po chai dzallâ.  
» Vin èuvri sin fèrè la mèna,  
» Ton fou nè veut pas s'in'allâ. »

Ao bu de cin à six sènanè  
Quand cin vegne su lo bon tin,  
Qu'on voignivè lè pitè grannè  
On oîe, per on biau matin,  
Lè valets dè tot lo vèladzo  
Què fazant ronfliâ lo canon  
Po célébrâ lo mariâdzo  
Dâo fou et pouis dè sa Caton. S. G.

**La monnaie de sa pièce.** — La princesse Richard de Metternich avait, un jour, quelques députés à sa table. Parmi eux se trouvait un paysan tyrolien qui buvait à plein verre l'excellent Johannisberg, dont il avait une bouteille devant lui. Lorsqu'il eut vidé ce flacon, la princesse dit à un de ses domestiques, en français, afin que le Tyrolien ne la comprit pas :

— Ce paysan boit comme un trou. Donne-lui encore une bouteille.

Mais le paysan, ancien élève de Grignon, comprenait parfaitement le français.

Le dîner terminé, il dit à la princesse en excellent français :

— Si, par hasard, vous passez un jour par mon pays, madame, je vous inviterai à venir manger la soupe avec nous. Soyez certaine que je ne vous reprocherai pas votre bon appétit et qu'il ne me viendra pas à l'esprit de dire à mon garçon de ferme : « Cette femme mange comme un ogre, servez-lui encore une assiette de soupe. »

## NOS PREMIERS BATEAUX A VAPEUR

La Compagnie générale de Navigation sur le Léman a inauguré avant-hier un nouveau bateau-salon, le *Valais*. Cet élégant vapeur est pourvu de machines qui lui permettent d'aller de Genève à Ouchy en une heure trois-quarts et d'Ouchy au Bouveret en trois-quarts d'heure environ. En 1824, le *Guillaume-Tell*, qui fut le premier vapeur du Léman, mettait deux heures de Genève à Nyon, trois heures et demie jusqu'à Rolle, cinq heures jusqu'à Morges, six jusqu'à Ouchy et huit jusqu'à Vevey. Une quinzaine d'années plus tard, des compagnies concurrentes lancèrent quatre nouveaux bateaux qui s'efforçaient de lutter de vitesse; c'étaient le *Winkelried*, l'*Aigle*, le *Léman*, qui avait les préférences de Rodolphe Tœpffer, parce que c'était un « navire sage et posé », enfin le *Winkelried*, dont il redoutait l'explosion des « tubes bouilleurs ».

En ce temps-là, les ports n'avaient pas de débarcadères. Les passagers étaient transportés de la rive au vapeur, et vice-versa, sur de petites embarcations conduites par des bateliers appelés radeleurs. Ce mode d'abordage, usité encore sur mer, déplaçait souverainement à l'auteur des *Voyages en zig-zag*. Il en a tracé de bien pittoresques tableaux :

Vers une heure (le 15 août 1838), écrit-il, nous touchons à Villeneuve, c'est-à-dire que nous y toucherons, si nous ne touchons pas auparavant le fond de l'eau. En effet, l'*Aigle* ne songe déjà qu'à s'en retourner bien vite, et il nous jette pêle-mêle dans des bateaux qui flottent au hasard des velléités de deux manants. Le bateau qui nous porte regorge de paquets, de malles, de gens, les uns debout, les autres assis, certains équilibrés; et la moindre secousse, le moindre ébranlement nous amènerait la visite de l'onde bleue. C'est peu gai. Les deux manants, l'un à l'avant, l'autre à l'arrière, debout sur les rebords, font une sorte de manœuvre molle et sans accord. M. Tœpffer finit par les apostropher vivement, ce qui redouble la frayeur de quelques dames, qui aussitôt se pendent aux poches de l'orateur; sait-on ce qui peut arriver? Par hasard, le bateau arrive en dandinant sur la grève, et l'on en est quitte pour quelques détestables moments...

Ces petits bateaux que l'on surcharge, qui ont contre eux la chance du vent, celle de manquer la corde qu'on leur jette, et bien d'autres, sont des embarcations détestables, quoi que l'on puisse arguer des accidents qui ne sont pas encore arrivés, mais qui arriveront, nous n'en doutons pas. D'ailleurs, n'est-ce rien que de faire trembler les gens pour eux et pour les leurs, et doivent-ils se tenir pour contents, parce qu'on ne les a pas noyés? Beaucoup de personnes de notre connaissance ne voyagent pas par le lac pour n'avoir pas à courir la chance de ces débarquements; et, quant à nous, notre principal motif autrefois pour descendre à Villeneuve, où le bateau passait la nuit, et où le débarquement se faisait à loisir et tout près de terre, c'était d'éviter les débarquements intermédiaires et peu sûrs d'Ouchy et de Vevey.

En août 1842, Tœpffer et ses élèves partent de nouveau de Genève pour Villeneuve, à bord de l'*Aigle* :

Rolle, Morges, Ouchy, nous envoient des cargaisons de passagers. Soumis que nous sommes, pour des considérations financières, à une diète absolue sur le bateau, nous n'avons rien de mieux à faire que de contempler philosophiquement ces coques flottantes surchargées de gens silencieux et préoccupés, que mènent du bout de la rame deux manants distraits. De tout loin, ces manants agacent de leurs joyeusetés les nautoniers de l'*Aigle*, tandis que, de tout près, ils manquent la corde, qui attrape un bourgeois, effraye une nourrice et jette bas trois valises. L'on frémit dans la coque, et l'on s'y empresse ardemment de faire place aux victimes, qui doivent regagner la rive. Alors l'*Aigle* reprend son vol; la coque, surprise par le sillage du bateau, danse comme en pleine tempête, et les manants crient à l'envi. C'est que tout à coup il leur revient à l'esprit une kyrielle de commissions qu'ils ont oublié de faire :

« Ohé!... la clef de la malle est restée chez Ramuz; manque pas de la réclamer! — Tu poses les raisins chez Paschoud, le panier est à Jean-Marc, et le linge à la Louise! — Ohé! ohé! dis à Pierre qu'ils ne veulent pas garder sa jument: elle a la morve! — A Joseph, qu'ils ne pouvoient pas achever la toiture, faute de tuiles... Ils s'en manque de deux chars!... Ohé! ohé! à l'Anglais, que sa valise... » Le reste, qui se perd dans les airs, servira pour l'ordinaire des jours suivants; tant et tant qu'à la fin cet Anglais saura où est sa valise, et dans quelle ville il doit se rendre pour changer de linge... »

Comparés aux bateaux-salons d'aujourd'hui, les vapeurs de 1838 à 1842 étaient de vrais colimaçons. Pour Tœpffer cependant, ils allaient à une allure folle. Ecoutez-le :

Heureux ceux qui plantent des choux! ils ont un pied en terre et l'autre n'en est pas loin. Heureux aussi ceux qui sont déjà sur le bateau à vapeur! ils n'ont pas besoin de s'y rendre entassés dans des bateaux qui n'y arriveront peut-être pas, tant le navire se tient à distance, tant la vague est forte, tant deux manants sont insuffisants pour gouverner avec leurs deux pelles une embarcation entièrement remplie de passagers debout. L'un de ces bateaux court grand risque de verser dans l'eau tout son monde; l'effroi est chez ceux qu'il porte, l'angoisse chez ceux qui le regardent. Mais tout cela est nécessaire pour la vitesse du service, cette grande stupide divinité, à laquelle les administrations sacrifient et sacrifieraient sans hésiter des victimes humaines, dans un siècle où l'on ne voit rien de si beau que la vitesse du service!

...Rien n'est stupide, rien n'est aveugle comme de mettre l'exactitude du service et la réputation ou les avantages de la vitesse avant la sûreté et la vie du moindre des voyageurs. Or, tous les bateaux à vapeur, et les nôtres aussi, surtout dans les mois de concurrence, tombent, par moments du moins, dans cet écueil, et font des folies très désagréables, à ceux surtout qui