

A défaut de train

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

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **55 (1917)**

Heft 48

PDF erstellt am: **14.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-213462>

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.

« J'ai laissé Mlle Levasseur à l'île de St-Pierre. Je pense la faire venir ce printemps en Angleterre par le bateau qui part d'Yverdon tous les ans. »

On voyageait à petites journées, le bateau filait, tantôt à la voile, à la rame, ou à la chaute (gaffe), tantôt tiré à la cordelle depuis les chemins de halage. On couchait à la poupe du bateau, les marchandises fongibles se plaçaient, couvertes, à la proue et le milieu qui, généralement, n'était pas ponté, recevait les marchandises lourdes, ne craignant pas la pluie ou le soleil.

C'est ainsi qu'on a voyagé jusqu'en 1826, où fut lancé le vapeur « l'Union » à Yverdon. Il y eut à cette occasion une grande fête dont nous parlerons un jour. Un poète du cru fit une grande élégie commençant par ces vers :

*Je chante « l'Union » ce superbe bateau,
Qui de nos charmants lacs va parcourir l'espace.*

Le Musée d'Yverdon possède un tableau à l'huile représentant le nouveau bateau passant sous l'église de Font.

« L'Union » faisait le service des trois lacs, car on voit dans le registre du Conseil d'Yverdon « qu'on a prêté le grand râteau pour curer le lit de la Saugé, afin d'y faire passer le bateau. »

On dînait sur le pont, car on lit dans la *Bibliothèque universelle* de 1870, que le poète Manuel s'installa sur le pont de « l'Union » pour y faire un bon dîner avec son ami Didier, l'écrivain de Genève bien connu.

Il est temps de revenir au jeune Haldimand. « Le 16 août 1729, je suis parti pour Strasbourg avec mon père, sur le « bateau à Pavid », qui a payé ma dépense jusqu'au dit lieu.

« Partis après l'heure du dîner, nous arrivons à St-Aubin, après quatre heures de navigation, nous y avons soupé et couché, naturellement, car on ne voyageait pas la nuit. Les arrêts assez longs, qui sont indiqués, étaient employés pour le déchargement et à l'embarquement des marchandises dans les ports touchés par le bateau.

« Le 17 août, départ de St-Aubin et arrivée à Neuchâtel à 3 heures, où l'on a dîné, puis on est reparti pour l'île de St-Jean, où l'on a soupé et couché. »

L'île de St-Jean, c'est l'île de St-Pierre, appelée aussi, à cette époque île de Bienne; le jeune homme n'en dit rien, mais nous trouvons quelques détails dans le voyage de Cambry, au XVIII^e siècle, qui s'exprime ainsi : « Nous entrons dans la Thièle, elle verse ses eaux du lac de Bienne dans celui de Neuchâtel. » Le même phénomène dont nous sommes les témoins aujourd'hui, se produisait déjà, il y a près de deux siècles. Tantôt, les eaux vont du lac de Bienne à celui de Neuchâtel, tantôt, au contraire, ce sont les eaux de notre lac qui se vident dans le lac de Bienne, ce qui est le cas normal. Le cas contraire se produisait quand l'Aar était grosse et refluit depuis sa jonction avec la Thièle, aux environs de Büren. « L'eau, dit Gambry, est vaseuse; nous ne voyons plus que le ciel, l'eau qui nous porte, l'homme qui nous traîne à la cordelle et les roseaux. » L'auteur nous vante longuement les beautés de l'île et regrette que tout cela appartienne à LL. EE. de Berne!

« Le 18 août, on repart de l'île et on arrive, après une traversée d'une demi-heure, à la « Bonne ville », c'est-à-dire à Neuville; on y dîne et l'on se dirige sur Brück, pour y souper, en passant devant Nidau (3 h. 30 m.). Il faut se rappeler qu'il y a deux Brougg sur l'itinéraire.

Le 19 août, arrivée à Büren, où on dîne, puis on passe, sans s'y arrêter, à Soleure, sauf que le jeune homme note : « à Soleure, nous avons bu un bon coup ». Le soir on s'en va coucher à Wangen (6 h. en tout). Le 20, en 5 heures, ils

arrivent à Aarbourg où ils ont abordé; ils passent à Aarau sans s'arrêter et vont dîner à Brougg, puis après 4 heures de navigation, ils arrivent à Waldshut pour y souper.

Le lendemain 21 août, on dîne sur le bateau et l'on arrive à Laufenbourg, sans arrêt, à 7 h. du soir. Le 22 août, on dîne au dit lieu et descend sur Säckingen, en deux heures, pour y souper.

« Le 23 août, après deux heures de navigation, arrivée à Rheinfelden, puis à Bâle, où nous avons dîné et soupé. Le 24 août, départ de Bâle, après dîner, et arrivée à Huningue après 6 h. Le 25, arrivée à Vieux-Brisac, pour y dîner, souper et coucher. Le 26, dîner sur le bateau et arriver, heureusement, à Strasbourg pour y souper.

« Les 27, 28, 29 et jusqu'au 3 septembre, dîner et souper au logis du « Bœuf rouge », avec mon père.

« Le 3 septembre, ajoute le jeune voyageur, je suis entré chez M. Béguin, marchand de dorures, demeurant au dit lieu, sur le marché aux poissons, et y restai sur le pied convenu avec lui par mon père jusqu'au 26 avril 1730, que j'en suis parti pour faire un voyage avec MM. Burnand, Demeynier, Thoinon Haldimand et François-Louis Warny. »

Il partit également avec le bateau de Pavid. Le manuscrit raconte longuement ce voyage et donne de nombreuses descriptions des contrées parcourues, la Hollande, l'Angleterre et la France, au retour.

« Le 27 août, après un voyage de quatre mois, ils arrivent à Yverdon, comme on sonnait la retraite, tous en bonne santé, écrit le jeune voyageur, exempts de maladies et accidents pendant tout le cours du voyage, grâce à Dieu. »

John LANDRY.

ON PETIT CRASET

L'AUTR'HI on monsu de pè Lozena l'ètai vengnâ pè lo velâzdo d'Epouaire-Tonnero.

L'ètai on commi-ravageu, à cein que crâio. L'avâi met on bi tsapi de fleutre, avoué on niâo per derrâi, onna zaqua à lames, on par de tsausse asse naïre qu'on derbon et dâi favori pè la frimousse. Pè lè man, ie portâve iena de cliia groche quiesette que l'ant dâi corrà tot à l'èinto. Vè onna mâison, que l'ètai onna carrâie de pouâra dzein, ie vâi on petit bouïbo tot moquâo, avoué son moullon et sè groche choque.

— Adieu, mon peïou, so lâi lâ lo commi-ravageu, ton papa est-il là ?

— Nâ, lâi repond lo petit craset, ein sè motsint avoué sè mandze de moullon. L'è à l'étrâillio tot solet avoué lè caïon, que ie trè lè fèmed. Allâ pi lè, vo voliâi prau lo recougnâtre : lè clii que l'a met on gilet à mandze et on bounet.

MARC A LOUIS.

A LA CROISÉE DE MONTÉTAN

Un fidèle et précieux ami du *Conteur*, M. William Charrière de Sévery, veut bien nous adresser la lettre suivante, qui répond à la question posée samedi dernier par M. Schneider, touchant l'origine des diverses routes partant de Lausanne dans la direction de l'ouest. Nous l'en remercions sincèrement.

Valency, 26 novembre 1917.

VOTRE correspondant, M. Ch. Schneider, pose quelques questions relatives aux voies d'accès à l'ouest de Lausanne. Je ne puis y répondre complètement, mais voici quelques données approximatives :

Avant la construction de la route actuelle Lausanne-Cossonay, qui date de 1850 environ (il serait facile de préciser en faisant quelques recherches dans les bureaux officiels), l'ancienne route de Cossonay passait effectivement par le Maupas, le chemin de Montétan, longeait le petit bois de Valency et le portail de l'avenue de

cette propriété, puis débouchait dans le bas du village de Prilly. (L'avenue nord de Valency a dû être prolongée après le déplacement de la route). C'était la route de Paris, destination qu'on atteignait en passant par Cossonay, Orbe et Jougne. Le premier relai était Cossonay. Une diligence à cinq chevaux partait tous les jours pour Jougne-Paris, une ou deux fois par jour. J'en ai encore profité dans mon enfance pour aller à Mex. Des suppléments à un cheval circulaient aussi régulièrement sur ce parcours. La route de Lausanne à Cossonay était alors fort accidentée et plus d'une fois la diligence subit de graves accrocs. Dès lors, d'importantes corrections de route ont été effectuées : 1^o entre Prilly et Crissier; 2^o à la Croix du Péage, entre Crissier et Mex; 3^o entre cette localité et Penthaz; enfin 4^o entre Penthaz et Cossonay-gare, où un redressement bien nécessaire de la voie a été fait, en même temps qu'un nouveau pont sur la Venoge. Nous allions oublier 5^o la nouvelle route des côtes de Cossonay, laquelle a, donné beaucoup de tablature à notre génie civil et coûté de belles sommes d'argent.

Remarquons que les murs construits au haut du vignoble de Valency ne sont pas très anciens et ont été élevés en 1874 pour protéger les vignes contre la gelée et l'âpreté de la bise. Ils sont destinés à disparaître dans un avenir rapproché, lorsque le plan d'extension de Lausanne, momentanément arrêté par les circonstances actuelles, aura repris son essor.

Je n'ai jamais entendu dire que la maison du vigneron F. Muller, à Montétan, eût servi de *relai de poste*. Après tout c'est possible.

La route, qui du Maupas prenait la direction du nord, passait à Beau-Soleil et au Gret, puis, par les plaines du Loup et le haut du village de Romanel, allait déboucher à Cheseaux, près du pont de la Mèbre. Elle est encore utilisée maintenant. Ce n'était donc pas la route de Paris.

Pardon de ces notes écrites à la hâte et veuillez agréer, Messieurs, mes salutations bien dévouées.

W. CHARRIÈRE DE SÉVERY.

N.-B. — La nouvelle route (actuelle) Lausanne-Echallens-Yverdon date de la même époque que celle de Lausanne-Cossonay-Jougne (1850 environ).

Nos félicitations !

Dans son numéro de samedi dernier, le *Jeune Radical* reproduit notre article patois du 10 novembre. Il est d'usage, en pareil cas, d'indiquer la source et de citer textuellement. Notre confrère ne pense pas de même et nous l'en félicitons : l'orthographe de l'article en question a été si améliorée, les mots transformés de façon si heureuse qu'il a même été possible de ne plus comprendre le sens de maintes phrases et de modifier ainsi le pseudonyme de l'auteur. Merci !

La Rédaction.

A défaut de train. — M. et M^{me} *** se sont attendus chez un ami, à la campagne. Ils manquent le train sur lequel ils comptaient et apprennent avec stupéfaction que le prochain train ne partira que dans deux heures.

— Je croyais qu'il y en avait un avant, dit M^{***} tout désappointé.

Et le chef de gare, goguenard :

— Non, monsieur, ils sont tous « à vapeur !... »

— Ouf !

LA « TOURNE QUI LANGUE »

QUEL singulier titre et quel drôle de langage ! On ne sait pas ce que cela veut dire.

Aussi bien je m'explique.

C'est d'une sorte de trouble, ou d'aberration du langage qu'il s'agit. Ce curieux phénomène d'élocution ne consiste pas dans l'emploi d'un terme pour un autre, comme le fit un jour un prédicateur à qui j'ai entendu dire un mot pour son contraire, « petit » pour « grand », dans