

samedi soir. Celui-ci devra subir l'amputation d'une partie des doigts. Il a été conduit à l'hôpital cantonal, lundi 3 courant.

* * *

On nous écrit :

Une intéressante semaine, celle qui vient de finir ! Après une longue période de soleil et de ciel bleu, un gros temps de neige est venu suivi d'une bise violente, telle qu'on n'en avait pas vu depuis bien des années. Quelle danse!!!... Borée, de terrible mémoire, ne soufflait pas avec plus de fureur.

Durant cette bataille des éléments déchaînés, notre train s'est bien défendu, mais l'adversaire était le plus fort, et le P.-B. a succombé samedi soir, sous les amas formidables de neige, à quelques minutes seulement du but à atteindre. Heureusement que la chose n'est pas restée ignorée et qu'elle a été communiquée, plusieurs heures à l'avance, aux grands journaux du canton. Ça nous a soulagé !

Dès le dimanche matin, une locomotive d'avant-garde, bien en mains de son conducteur, a débarrassé la voie; le spectacle de ce coursier panaché, lancé à toute vapeur dans un halètement précipité, au milieu d'un blanc tourbillon, était vraiment grandiose. Quand, vers les 2 h., grâce aux efforts d'un personnel courageux, la locomotive est arrivée en gare du Brassus, de longues acclamations ont salué son intrépidité.

Un gai soleil animait cette scène toute nouvelle pour notre public... et voilà les Combières déjà débloqués. On en a été, paraît-il, assez surpris en haut lieu !

Le soir venu, sous le ciel limpide et glacé, dans le grand silence de l'hiver, nous nous sommes rendu au temple brillamment éclairé et là, entouré d'un nombreux auditoire, nous avons joui sans réserves, des belles productions de nos sociétés Instrumentale et Chorale, dites avec une chaleur, une intensité de vie qui contrastaient singulièrement avec le calme profond et la froideur sibérienne du dehors.

Brassus, 3 février 1902. E.

Le mauvais temps.

Il faut qu'il ait rêvé vraiment le correspondant de La Vallée qui communiquait samedi matin aux journaux de la capitale que nous étions bloqués depuis deux jours. Bloqués, certes, nous l'avons été, mais ce n'est pas une raison pour avancer de quarante-huit heures la date de l'investissement.

Judi 30 janvier, dans l'après-midi, la bise s'est mise à souffler de plus en plus forte, le soir elle faisait rage pour se tempérer quelque peu le lendemain. C'est dans la nuit du 31 janvier au 1^{er} février qu'elle s'est transformée en un véritable ouragan accompagné d'une chute de neige abondante. Jusqu'à vers midi, samedi 1^{er} février, cela a été quelque chose de terrible; tourbillons de neige emportés par la rafale, obscurcissant l'air, noyant tous les chemins, amoncelant en certains endroits des *menées* de 2-3 mètres de hauteur et rendant la circulation presque impossible. Vers le soir la tempête s'est progressivement arrêtée et le lendemain l'air était parfaitement calme.

Il faut se reporter au 31 décembre 1886, sauf erreur, pour avoir souvenir d'une bise aussi terrible et ayant amené des perturbations aussi considérables dans les communications.

Nombreuses sont les personnes qui, obligées malgré tout de se rendre à leurs occupations, ont eu quelque peine à rentrer chez elles.

Certains cas tiennent du tragi-comique, ainsi celui d'un jeune homme qui, enveloppé par un tourbillon près de la gare du Sentier, demandait à un passant le chemin du village distant de 150 mètres.

Les échafaudages du temple ont été fortement disloqués; la bise les a poussés de telle façon que les poutres transversales sont venues s'appuyer contre le clocher. On pouvait craindre un effondrement, car à plusieurs reprises des poutres, des planches s'en sont détachées et sont venues tomber à quelques pas de la route.

La circulation des trains n'a pas été arrêtée le 31 janvier. Le 1^{er} février le premier train du matin n'a pu arriver qu'à grand-peine au Pont, la voie étant obstruée à chaque instant par des amas de neige durcie offrant au passage de la machine une résistance énorme. Les trains n'ont pu circuler le reste de la journée. A 6 heures du soir, toutefois, une machine attelée à un fourgon est parvenue à La Golisse où elle a passé la nuit.

Mais c'est à partir de La Golisse — on dimanche matin elle a repris son travail — qu'on commence les vraies difficultés, car très exposée à la bise qui souffle du nord-est, la voie est presque partout recouverte de neige durcie qui ici ou là atteint une grande épaisseur.

A plusieurs reprises, le passage de la machine au travers des amoncellements de neige a offert un spectacle vraiment grandiose. Haletante, elle se jette à toute vapeur, comme un monstre en furie, sur l'obstacle qui lui barre le chemin. Sur son effort puissant, la neige est refoulée de chaque côté en une vague énorme dans laquelle elle disparaît tout entière. L'obstacle franchi, elle passe comme un trait et va continuer plus loin son travail de dégagement.

Maintes fois cependant, elle est impuissante à briser au premier effort la résistance de la neige durcie par la pression de la bise. Elle reste coincée dans la *menée* tandis que la vapeur surchauffée s'échappe en torrents furieux par la cheminée. Non sans peine, elle se dégage et reprend l'assaut jusqu'à victoire complète.

Le trajet Golisse-Brassus a exigé plusieurs heures d'un labeur acharné pendant lesquelles le personnel de la compagnie, aidé de quelques citoyens de bonne volonté, a déployé la plus grande activité.

Le service régulier a recommencé dimanche soir 2 février par le départ du Brassus du train 397, à 6 h. 22.

Judi dernier, 30 janvier un ouvrier suisse allemand s'est imprudemment avisé de vouloir traverser le col du Marchairuz. Après plusieurs heures d'une marche très pénible dans la neige, il est parvenu exténué à l'asile, les mains et les pieds en partie gelés. M. J. Lecoultré, tenancier, lui a prodigué les premiers soins.

Mandés par téléphone, quatre citoyens sont montés le lendemain au Marchairuz. Ils ont dû passer la nuit à l'asile et n'ont pu regagner le Brassus, emmenant avec eux le malade, que