



# Une dynastie de CHEMINOTS

Une œuvre de  
J. DELMELLE

Mais j'en reviens à mon propos ! En 1852, les wagons sont dotés, depuis peu, de l'éclairage au pétrole. La construction des châssis a été perfectionnée ; la suspension, améliorée. Le progrès est en marche et rien, désormais, ne peut l'arrêter. En 1860, la société Saint-Léonard, de Liège, construit une première locomotive à bogies. On étudie la création de foyers à plus fort rendement de vapeur. Quelques années plus tard, l'utilisation du convertisseur de Bessemer se généralisant, on augmente la pression intérieure des chaudières. La surchauffe est appliquée. La température de la vapeur est portée à 350 et même à 450 degrés, tandis que la pression atteint 18 atmosphères et même davantage. Pour obtenir une meilleure adhérence au rail, le poids des moteurs est augmenté, en rapport avec la puissance qu'ils développent.

Dans le même temps, le réseau s'étend toujours de plus en plus. Celui de l'Etat atteint 863 kilomètres en 1870, tandis que ceux des 39 compagnies concédées totalisent 2.231 kilomètres. Il y a donc, en Belgique, à ce moment-là, plus de 3.000 kilomètres de voies ferrées. L'étendue du réseau, l'interpénétration — si l'on peut dire — des voies ferrées, la multiplication des convois et l'accroissement de la vitesse posent, de façon de plus en plus aiguë, le problème de la signalisation. On s'en était fort peu préoccupé au début, lorsque les trains étaient peu nombreux et ne dépassaient guère 25 kilomètres à l'heure. Le machiniste surveillait la voie devant lui, ralentissait l'allure si c'était nécessaire et, comme les horaires n'avaient pas la rigueur que nous leur connaissons aujourd'hui, pouvait se permettre de stopper et d'immobiliser son train pendant un bon bout de temps... pour laisser passer un troupeau de vaches ou de moutons. La nuit, la dernière voiture du convoi était munie, à l'arrière, d'une lanterne rouge. C'était là une précaution que l'on considère encore aujourd'hui comme opportune. Déjà, vers 1845-1850, la nécessité de doter le réseau d'une signalisation de nature à éliminer certaines causes d'accidents avait été soulignée par d'aucuns. En 1848, à la suite d'un accident, un journaliste faisait remarquer que, dans un grand nombre de cas, les faits que l'on a à regretter auraient pu être évités. Il était possible de les prévenir, soit par la mise en service d'une signalisation appropriée, soit — par exemple — en dotant les mécaniciens de... longues-vues leur permettant d'observer avec soin la ligne, tant en avant... qu'en arrière, pour découvrir de loin soit les rails déplacés, soit tout autre obstacle de nature à gêner la marche du convoi. *Dès que ces obstacles auront été signalés, écrivait-il, des freins puissants permettront d'arrêter les convois dans leur périlleuse carrière. L'ouverture et la fermeture des rails mobiles, ainsi que des aiguilles, devraient être indiquées par des disques visibles, et visibles de loin, en sorte que, dans le cas même où un employé négligerait son devoir, ce devoir fût signalé à ceux qui y sont le plus intéressés : ce moyen préventif vaudrait certainement mieux que les punitions infligées lorsque le mal est fait. La nuit, ces signaux seraient éclairés, et des fanaux seraient également établis aux passages de niveau et autres points par où des bestiaux et des gens peuvent s'introduire sur la ligne et former un obstacle sur la voie. Il est nécessaire aussi que, quand un accident survient dans le convoi même, comme une voiture qui prend feu, ou quand les voyageurs aperçoivent eux-mêmes quelque obstacle ou quelque danger, il y ait quelque moyen de communiquer avec le mécanicien... Est-ce pour répondre à ce souhait que l'on introduisit un jour, longtemps après, les signaux d'alarme à poignée ? Ce n'est pas sûr. Quoi qu'il en soit, vers 1850, un système de signalisation est établi. Il ne cessera d'être étendu et perfectionné. En 1874, on commencera l'installation du bloc-système, à signaux enclenchés par l'électricité. Des signaux à palettes le jour, à feux de couleurs la nuit, préviendront le machiniste que la voie est libre ou fermée. Une palette ou un feu de sémaphore, ou bien la position intermé-*

diaire de la palette, lui annoncera que le signal suivant est ouvert ou fermé. Il aura le temps, dès lors, de prendre toutes ses dispositions en vue du ralentissement ou de l'arrêt de son convoi. Des balises, ces pièces de bois peintes en blanc et barrees d'un ou de plusieurs traits noirs, de un à cinq, placées verticalement ou horizontalement, lui signaleront, en outre, qu'il arrive en vue d'un signal avertisseur ou de bloc à trois positions. D'autres innovations succéderont à celles-là : sémaphores « chandeliers », signaux spéciaux, etc... Une visite à la cabine de signalisation d'une grande gare est extrêmement édifiante. Même en cas d'erreur ou de faute des signaleurs, une rencontre de trains est devenue quasiment impossible. En plus du langage des signaux visuels, il y a celui des coups de cornet et des coups du sifflet à vapeur : un coup bref pour la mise en marche, un coup allongé pour l'annonce d'entrée dans un tunnel, un coup allongé soutenu pour l'avertissement des voyageurs dans les gares, plusieurs coups brefs répétés pour donner l'alarme... Ce genre d'alphabet morse est condamné par l'électrification du réseau. Les perfectionnements de la signalisation visuelle — favorisée, notamment, par le télégraphe, le téléphone et la radio — l'ont rendu superflu.

C'est dans quantité de secteurs différents du vaste domaine ferroviaire que la révolution, déjà commencée en 1852, devait se poursuivre et se développer. Elle devait s'opérer, notamment, au bénéfice du confort des voyageurs, qui, vers 1875, disposèrent, sur certaines lignes tout au moins, de « chauffe-*rettes* », rudimentaires certes, mais extrêmement appréciées par périodes de grands froids. Ces « chauffe-*rettes* » étaient des sortes de bouillottes en bois garnies de zinc. On les remplissait d'eau bouillante et on les déposait sur le plancher des voitures, dans toutes les classes. Certaines gares étaient munies d'installations spéciales pour le remplissage de ces « chauffe-*rettes* » et pour leur renouvellement. Le système demeura en usage pendant une bonne trentaine d'années avant d'être remplacé par le chauffage à vapeur. Une conduite partant de la locomotive distribuait, dans chaque compartiment muni de radiateurs réglables, la précieuse vapeur, source de chaleur.

Une autre innovation d'importance devait être introduite durant le laps de temps considérable — 34 ans ! — passé par Joseph Barbeaux aux chemins de fer : la voiture-lit, que la voiture-restaurant devait suivre de quatre ou cinq années. C'est à un ingénieur belge, Georges Nagelmackers, que revient le mérite d'avoir doté le réseau européen des premières « bonbonnières à roulettes ». En 1871, voyageant aux Etats-Unis, il s'était enthousiasmé pour la réalisation d'un de ses confrères de Chicago, Georges Pullman. Celui-ci avait imaginé d'insérer, dans les convois à longue distance, quelques voitures de luxe comportant un certain nombre de « cellules » fermées, aménagées à la façon de petites chambres à coucher. Les voyageurs faisant d'interminables parcours avaient, de la sorte, la possibilité de se reposer et n'arrivaient pas, à destination, éreintés, fourbus, moulus. Nagelmackers, avec l'appui du roi Léopold II — toujours soucieux de favoriser le progrès —, fonda à Bruxelles, en 1876, une société au capital de quatre millions de francs. Les premières voitures de la « Société internationale des Wagons-Lits » étaient assez rudimentaires. Montées sur deux essieux, elles comprenaient deux « cellules » donnant sur un couloir conduisant à un cabinet de toilette. Les voyageurs devaient se soumettre aux prescriptions d'un règlement très rigoureux : ne pas fumer entre 23 heures et 7 heures, se déchausser avant de se coucher, etc. Depuis 1876, le confort des voitures-lits a été amélioré au maximum. Les voitures-restaurants, de leur côté, ont été aménagées de façon toujours plus rationnelle. Leur réputation « culinaire » est égale à celle des meilleurs établissements. En 1886, le déjeuner revenait à quatre francs et le dîner à six francs, mais, pour ce prix-là, on servait au client un menu réellement extraordinaire comprenant un potage, des

hors-d'œuvre, un poisson, deux plats de viande, un légume, entremets et desserts.

Le « sleeping », plus que le wagon-restaurant, a suscité une abondante littérature. Les écrivains ont fait preuve de beaucoup d'imagination... alors que bien des situations baroques se sont produites dans la réalité. Les contrôleurs des voitures-lits ont tous été témoins de quelques faits amusants, pittoresques, imprévus. L'un d'eux, voici vingt-cinq ou trente ans, avait convoyé la reine de Roumanie et son fils, le futur roi Michel, encore enfant. Dans une cabine voisine de la leur voyageait une femme... se trouvant dans une situation intéressante et qui, pour cette raison, avait été recommandée à son attention. En cours de route, un voyageur affolé vient l'appeler : la dame accouchait ! Le contrôleur se précipita pour lui venir en aide et, dans son trouble, laissa la porte de la cabine ouverte. A un moment donné, se retournant, il aperçut le jeune prince suivant le déroulement des opérations d'un œil particulièrement intéressé. « Espèce de garnement, s'écria-t-il, veux-tu bien disparaître ! »

Ayant entendu crier, la Reine arriva et, sans broncher, prit son fils par la main et l'entraîna dignement loin de cette scène décidément peu banale...

#### X. — ADOLPHE BARBEAUX ET LA « BELLE EPOQUE »

L'vi Marcel conserve précieusement deux grands daguerréotypes jaunissants. Ils représentent son père, Adolphe Barbeaux, entouré d'une dizaine de cheminots en tenue de travail, devant une locomotive d'un type intermédiaire entre celle baptisée « Pays de Waes » — qui assura, de 1842 à 1890, le service des trains de voyageurs entre Anvers et Gand — et celle de l'ingénieur Belpaire.

L'vi Marcel a toujours plaisir à regarder ces deux clichés typiques. Son père, personnage central de l'un et de l'autre, est en uniforme de chef de gare. Cet uniforme ressemble fort à celui des officiers de l'armée française du temps de Napoléon III. L'homme lui-même semble être la réplique physique de cet empereur d'opérette : visage en biseau, barbiche en pointe, moustache effilée et bien à l'horizontale. Les cheminots placés à sa gauche ou à sa droite, l'un tenant une lanterne à bout de bras, l'autre portant — comme un vase sacré — une burette à huile, posent avec sérieux, dans des attitudes pleines d'affectation. Tous ont un petit air de parenté. Ils portent eux aussi, pour la plupart, les mêmes accessoires pileux ornant un visage de coupe à peu près semblable. L'esthétique faciale n'évolue-t-elle pas avec le temps, selon les impératifs plus ou moins draconiens de la mode ? Nulle époque, apparemment, n'a marqué si profondément son empreinte sur tout ce qui fait l'homme extérieur — et, aussi, sa personnalité morale — que celle gravitant autour de 1900 ! Une légende s'est formée, selon laquelle c'était là, par excellence, la « belle époque ». Comme l'éloignement modifie les perspectives, le souvenir favorise la métamorphose ou la mutation de la réalité en rêve. Il l'épure, la dépollue de ce qu'elle avait de trop quotidien, l'embellit, la sublimise. Quoi qu'il en soit, cette époque fut vraiment belle pour les chemins de fer.

Devenu cheminot en 1883, l'année même de la naissance du vi Marcel, Adolphe Barbeaux devait faire, lui aussi, une très longue carrière. Normalement, elle aurait dû comporter quelques années de plus si la mort n'était venue l'interrompre brutalement. C'est en 1915, en pleine guerre, qu'il devait disparaître inopinément.

Adolphe Barbeaux, évidemment, n'est pas devenu chef de gare — de deuxième classe — dès le lendemain de son entrée aux chemins de fer. Les échelons de la hiérarchie, il les a gravés un à un, lentement et — pourrait-on dire — à la seule force des poignets. Il a commencé à travailler sur la ligne, comme garde. On sait qu'il n'est pas de meilleure école, pour le marin, que la navigation au long cours à bord d'un voilier. Il est aussi, pour les cheminots du service de l'Exploitation, un excellent moyen de formation. Il consiste à voyager sur les différentes lignes du réseau. On acquiert, de cette façon-là, pas mal de connaissances au sujet du service. On apprend aussi à connaître les usagers, leur mentalité, leur psychologie, et cette connaissance-là est l'une des plus enrichissantes qui soient. Humainement intéressante, elle est aussi précieuse du fait que les chemins de fer sont une entreprise commerciale et que le succès

de toute entreprise de ce genre est déterminé par la satisfaction qu'elle procure au « client ».

Certains agents des chemins de fer, parce que les nécessités de leurs fonctions les obligent à des déplacements continuels, méritent la qualification d'ambulatoires. En réalité, l'existence d'une grande partie des cheminots se situe, presque en permanence, sous le signe du voyage. Ce n'est jamais que pour un temps limité qu'ils demeurent fixés dans un lieu. Adolphe Barbeaux, au cours de sa carrière, a déménagé bien des fois. Combien de gares a-t-il connues ? Cinq ou six, peut-être davantage. L'instabilité de la vie des cheminots ne convient pas aux gens casaniers que la perspective de devoir un jour abandonner leur demeure pour une autre remplit, anticipativement, d'inquiétude et d'angoisse.

Après avoir vécu pendant quelques années dans telle petite gare hennuyère où ne s'arrêtaient qu'une dizaine de trains par jour, Adolphe Barbeaux fut désigné pour celle, d'une relative importance, de Tubize. Tubize est une petite ville du Brabant wallon en passe d'être intégrée, aujourd'hui, dans ce que l'on appelle, non sans une certaine emphase, la « ceinture verte » de la capitale. Elle possédait, naguère encore, plusieurs ateliers métallurgiques. Le plus grand de ceux-ci, condamné lui aussi à la disparition, occupait, voici trente ans, plus d'un millier d'ouvriers et était en mesure de sortir une locomotive par jour. La Belgique, jadis, fournissait des locomotives et du matériel ferroviaire à de très nombreux pays étrangers. Elle a largement contribué à l'établissement et à l'équipement de divers réseaux, en Europe, en Asie, en Afrique. Trop de nos compatriotes l'ignorent et seraient sans doute bien étonnés d'apprendre que l'immense développement des chemins de fer dans le monde est, en grande partie, l'œuvre de spécialistes belges. Je voudrais, ici, ouvrir une parenthèse pour esquisser rapidement le bilan de cette contribution belge à la transformation économique de divers pays étrangers... Cela aussi, c'est la « belle époque » !

Le terme « bilan », que je viens d'employer, est sans doute présomptueux. Pour établir un semblable décompte, il faudrait avoir le loisir d'entreprendre de longues, minutieuses et fastidieuses recherches. Qui se consacrera jamais à ce travail ? Qui évoquera la part prise par nos compatriotes, durant le dernier quart du XIX<sup>e</sup> siècle, dans la construction de diverses lignes de chemin de fer — et, aussi, de tramways — en Russie et dans les pays balkaniques ? Qui rappellera la création, à l'initiative et grâce à l'insistance du roi Léopold II, de la voie ferrée chinoise de Pékin à Hankéou ? L'Ardennais Jean Jadot joua un rôle considérable dans la construction de cette liaison entre les provinces chinoises du Nord et celles du Sud. Avec l'aide de quelques-uns de nos techniciens du rail, il mena à bien, dans des conditions exceptionnellement difficiles, cette gigantesque entreprise, réussissant notamment à jeter, au-dessus du fleuve Jaune, un pont de trois kilomètres de longueur. Jadot fut aussi l'un des principaux artisans de l'expansion du rail au Congo. Coloniser, a-t-on dit, c'est transporter. Mais comment transporter, dans un pays dont les fleuves sont coupés par des séries de chutes et de rapides, si l'on n'a pas recours au rail ? Stanley, après son fameux voyage qui, de 1875 à 1877, le mena de Zanzibar jusqu'à Matadi et Boma, avait fait remarquer : *Sans le chemin de fer, le Congo ne vaut pas un penny*. Se souvenant de cette parole, les Belges livrèrent une « bataille du rail » surhumaine, aussi noble que courageuse, dont le Montois René-J. Cornet — le fils du grand géologue Jules Cornet — a retracé la passionnante histoire.

L'effort accompli par les cheminots belges et indigènes au Congo est digne d'admiration. Les travaux du chemin de fer Matadi-Léo commencèrent en mars 1890, et il fallut huit années pour les terminer et ouvrir, en même temps, un monde hermétiquement fermé jusqu'alors aux grands courants économiques et sociaux de l'époque et à la civilisation. Cent trente-deux Européens — parmi lesquels plus de 100 Belges — et 1.800 travailleurs noirs et chinois périrent à la tâche ; 65 millions de francs furent consacrés à la réalisation de cette ligne de 365 kilomètres, comportant de nombreux ouvrages d'art, parmi lesquels un tunnel de 270 mètres et un pont à deux travées. Les travaux de terrassement dépassèrent un cubage de 13 millions de mètres cubes. D'autres voies ferrées, par la suite, devaient être ajoutées à celle-là, et, actuellement, le développement total des chemins de fer, au Congo, dépasse déjà les 5.000 kilomètres.

(A suivre.)