

DURAIL J^r
RACONTE...

L'HISTOIRE DES CHEMINS DE FER

TEXTE ET DESSINS DE PHIL DAMBLY



1845 :
chef de gare
de l'Etat belge.

LE PERSONNEL

Si les chemins de fer ont fait disparaître un grand nombre de métiers dans le domaine du transport par chevaux, en revanche ils ont créé une quantité d'emplois nouveaux. Les mécaniciens et les chauffeurs formèrent d'emblée un groupe spécial d'agents conscients de leurs grandes responsabilités.

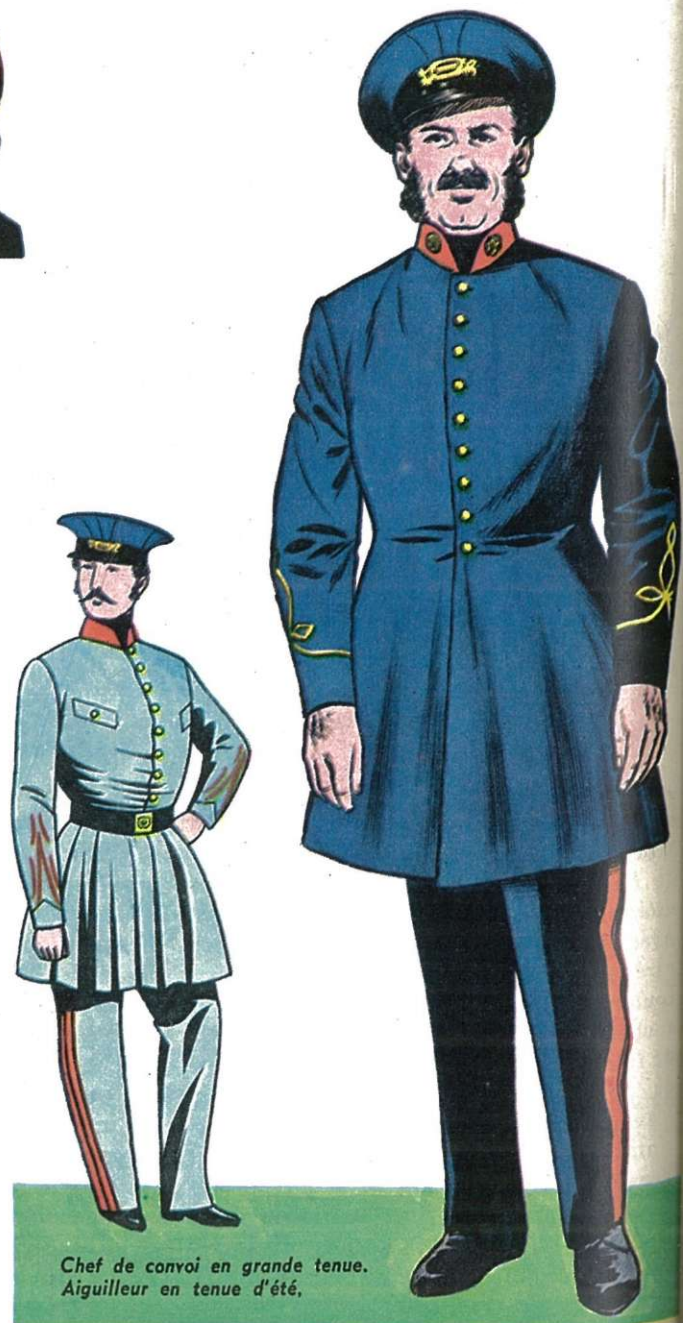
Au début, il n'existait pas de bons mécaniciens en dehors des constructeurs. Marc Seguin a laissé des notes indiquant avec combien de peine il a pu former des « ouvriers soigneux et intelligents ». En France comme en Belgique, les mécaniciens anglais envoyés avec les machines par les constructeurs britanniques ont servi d'instructeurs, tout en surveillant l'entretien.

Le personnel de la voie fut, en Angleterre, l'objet d'un régime particulier : il appartenait non pas à la compagnie mais à la police, et il assurait la garde des voies d'une façon comparable à celle des agents de la circulation urbaine aujourd'hui. En fait, cette police comprenait tous les employés en dehors du personnel « roulant », des porteurs et de la distribution des billets. Actuellement encore, une tradition des chemins de fer britanniques veut qu'on désigne sous le sobriquet de « Bob » (agent de police) les aiguilleurs principaux.

Les premiers trains comprenaient de nombreux gardes chargés de la surveillance du convoi, de la manœuvre des freins et de l'aide aux voyageurs.

En Belgique et en France, entre 1835 et 1850, il était interdit aux employés de recevoir des gratifications, ce qui changeait les voyageurs des innombrables pourboires en usage dans les services de diligences.

Dès les premiers temps, les cheminots ont porté des uniformes. En Angleterre, en Allemagne et en Belgique, ils rappelaient la coupe militaire, ce qui donnait grande allure au personnel.



Chef de convoi en grande tenue.
Aiguilleur en tenue d'été.