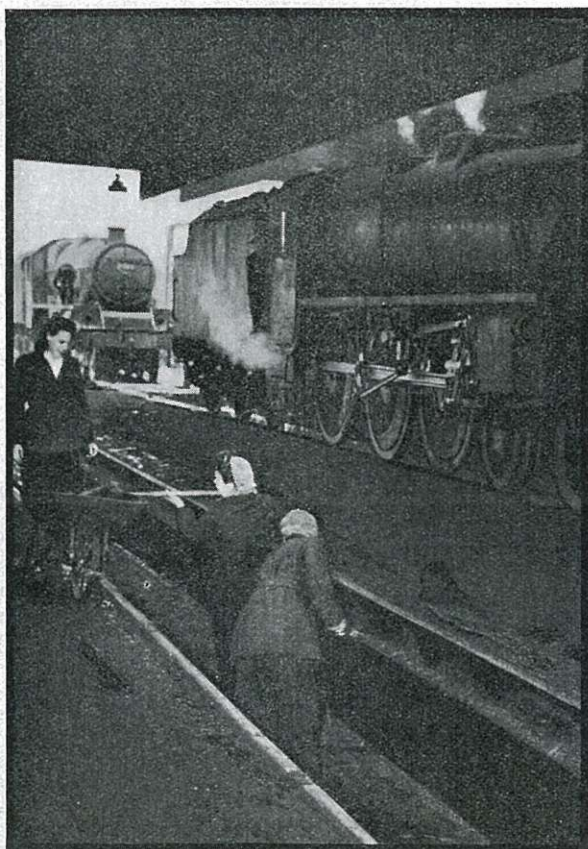


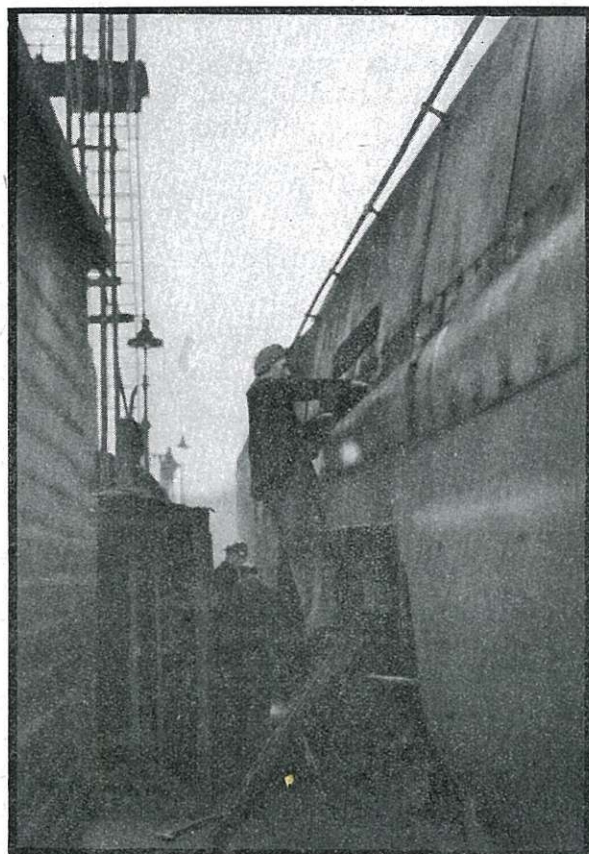
par Fernand LEBBE

À suivre jusqu'à page 14

Nombreux sont nos lecteurs qui nous ont demandé de leur faire connaître les principales répercussions qu'ont eues les hostilités sur les transports anglais par chemins de fer. Nous sommes à même aujourd'hui de publier, grâce à la complaisance du Ministère anglais de l'Information, les principales données à ce sujet. Nous nous réservons, du reste, dans nos numéros suivants, d'entrer dans de plus amples détails concernant les exploits réalisés par les chemins de fer anglais pendant la dure période de guerre.



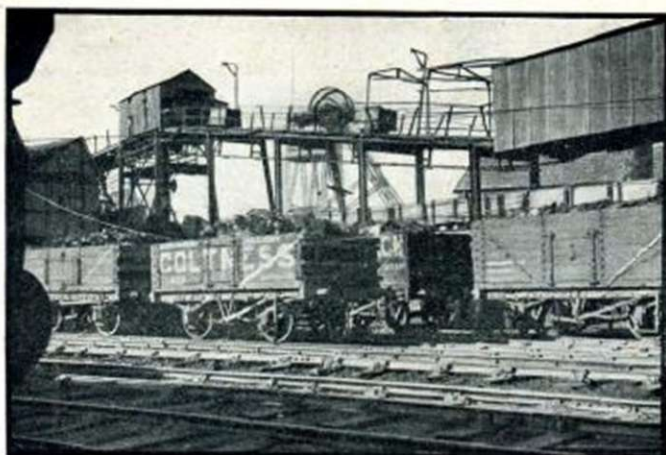
Les femmes ont joué un rôle important dans l'entretien du matériel ferroviaire. Le nettoyage d'une fosse d'entretien dans une remise.



Remplissage des sablières d'une locomotive par une auxiliaire féminine.

La Grande-Bretagne est, après la Belgique, le pays qui possède le réseau de chemins de fer le plus dense du monde. La plus grande partie du pays est desservie par quatre réseaux principaux qui sont : le Great Western Railway, le Southern Railway, le London Midland & Scottish Railway et le London & North Eastern Railway.

Ces quatre Compagnies ont été formées le 1^{er} janvier 1923 par la fusion des multiples Compagnies



Chargement de charbon par « Tram-way » aérien dans un charbonnage du Midland.

existant à cette époque, et elles ont groupé la majorité des lignes du réseau. Elles possèdent environ 20.000 miles de voies principales et, en y comprenant les voies secondaires, ce chiffre est porté à environ 50.000 miles.

Dès la déclaration de la guerre à l'Allemagne, c'est-à-dire le 1^{er} septembre 1939, le Gouvernement anglais prit en mains la haute direction du réseau des grandes Compagnies et y adjoignit le contrôle du réseau des transports londoniens, ainsi que les réseaux des quelques Compagnies plus petites et non concentrées.

Le Comité Exécutif des Chemins de Fer Anglais fut chargé par le Ministère des transports de guerre d'être son agent et de donner aux transports par rails les directives voulues et ce, sous son contrôle.

Depuis le début de la guerre jusqu'à fin 1943, le

Un transport de canons pour obus de 25 livres.



Grappin de grue transférant de l'antimoine de la cale d'un navire au rail.

moins de 1 % et que cette situation est restée la même jusqu'à fin 1943.

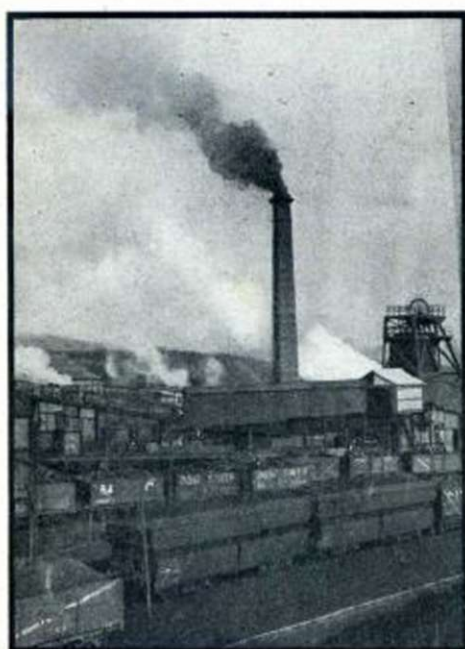
Un seul des réseaux principaux a mis en route journallement 10.000 trains de voyageurs et 17.000 trains de marchandises. L'effort du personnel a été intense et ce, non seulement dans le domaine des transports, mais encore dans des domaines touchant plus directement la guerre. En effet, plus de 113.000 cheminots

(hommes et femmes) ont servi dans l'armée et dans le service de la défense civile, et ce en service continu; près de 100.000 autres cheminots ont servi, après leurs prestations, dans la Home Guard et 130.000 dans les mêmes conditions à la Défense civile.

Le trafic des voyageurs sur les lignes principales s'est accru fortement: en 1943, par exemple, ce trafic avait atteint 32.210 millions de voyageurs-miles, soit une augmentation de 70 % par rapport au nombre de miles-voyageurs d'avant-guerre.



Un dépôt de locomotives bien actif!!!



Wagons à charbon de 40 tonnes pouvant être déchargés en une demi-minute.

Pendant la même période, il y a eu une réduction de 29 % sur le kilométrage parcouru par les trains de voyageurs. Il en résulte que la charge des trains fut plus que doublée, l'occupation ayant dépassé 200 % de la capacité normale.

L'effort fut tout aussi grand dans le domaine du transport des marchandises. En se référant à la même année 1943, le kilométrage

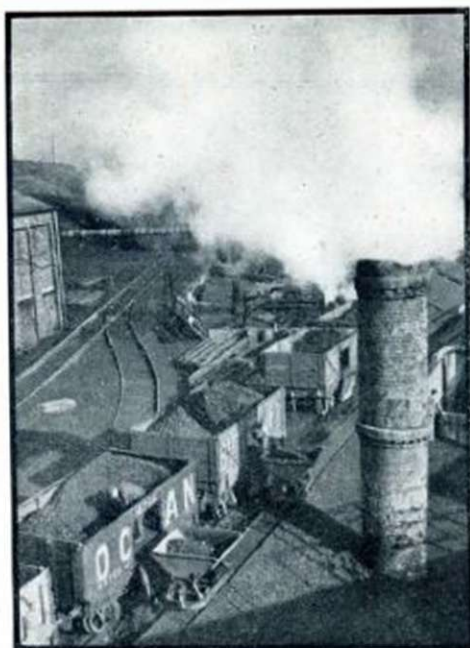
parcouru par les wagons chargés de marchandises atteignit 4.052 millions de miles, soit environ 1.000 millions ou 32 % de plus qu'en 1938.

A cette époque, un million de wagons chargés fut acheminé par chemin de fer chaque semaine. Les chargements admis par les wagons transportant toutes espèces de marchandises ont été majorés de 9 % et, comme chaque train a remorqué en moyenne trois wagons chargés de plus qu'il n'était d'usage auparavant, il ressort une augmentation de 13 %.

Le mouvement de ce gigantesque volume de marchandises a été d'une importance capitale dans la réussite et dans les résultats obtenus par la production de guerre. Il a été organisé suivant un planning scientifiquement conçu. La répartition et la manipulation des 1.250.000 wagons qui se trouvaient à la disposition des chemins de fer ont été

Une grande gare anglaise de formation.





Voies de garage du carreau d'un charbonnage anglais.

soldats; en supplément de ces trains, un grand nombre de trains spéciaux de munitions et de ravitaillement furent mis en circulation.

L'expédition de Norvège en 1940 a, de son côté, exigé 202 trains spéciaux sur un seul réseau de chemins de fer.



Un arrêt à Crewe aux petites heures du matin.



L'entretien des voitures fut dans bien des endroits confié à des femmes. A l'œuvre à Chester.

Lors de l'évacuation de Dunkerque, 319.116 combattants furent évacués et 620 trains spéciaux ont été mis en circulation en 16 jours; certains jours même, le nombre de trains spéciaux affectés à cette évacuation s'est élevé à 110.

La préparation de la campagne Nord-Africaine exigea la mise en circulation de 440 trains de troupes, de 680 trains de matériel et de 15.000 wagons des services ordinaires de marchandises. En un mois, 185.000 hommes, 20.000 véhicules et 220.000 tonnes de ravitaillement furent acheminés vers les ports par les chemins de fer.

Depuis le 26 mars 1944, et jusqu'à l'achèvement complet des mouvements effectués en vue du jour « D », les chemins de fer anglais ont mis en circulation 24.459 trains de troupes, de munitions et de ravitaillement. Parmi d'autres transports vitaux pour la guerre, ces trains ont transporté environ 7.000 véhicules et notamment de nombreux tanks.

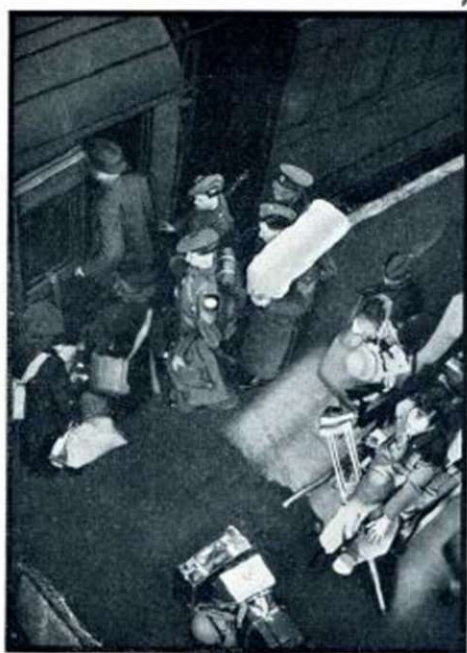
Plus de 6.000 wagons de ravitaillement et d'équipement furent également envoyés par les trains de marchandises du service ordinaire.

Au cours des trois semaines qui précédèrent le jour « D », la circulation des trains spéciaux atteignit son maximum; en une seule semaine, tous les records du temps de guerre furent battus par la mise en marche de 3.636 trains spéciaux et le



Une A. T. S. et la mascotte de son unité attendant le train.

Embarquement vers le Nord, en gare de Londres (Euston).



total de ces trains pour les trois semaines fut de 9.679.

Pendant toute la durée de la guerre en Europe, on a pu compter qu'il a fallu chaque semaine mettre en marche 7.000 trains spéciaux qui ont été utilisés uniquement pour l'acheminement des ou-

Le système « D » n'a pas de patrie. Des débrouillards se sont installés dans les filets à bagages situés aux extrémités des voitures.



vriers vers les usines créées par le Gouvernement.

Indépendamment de ces travailleurs, des millions d'autres sont transportés chaque jour par trains vers d'autres usines. Pour une seule des usines principales, 58 trains ont été mis en route journalièrement et aux heures de pointe dix trains partaient en l'espace de 20 minutes.

Depuis le début de la guerre jusqu'en 1942, 587 nouvelles locomotives furent construites dans les ateliers des Compagnies des Chemins de Fer



Tanks placés sur des « flats »-wagons surbaissés spécialement conçus et construits pour ce transport.

et 50 autres fournies par des constructeurs privés.

Pour cette période, les nouvelles constructions furent en nombre inférieur à celui d'avant-guerre.

En 1943, le programme comportait la construction de 212 locomotives et en 1944 de 411.

Les travaux d'entretien des locomotives prennent environ 90 % du nombre total d'hommes-heures utilisés à la construction et à la réparation dans les ateliers.

Chaque semaine, plus de 35.000 wagons entrent en réparation



L'alimentation de la population fut assurée en tous temps, voici un embarquement de bétail à Wrensbury.

Dans les gares de marchandises de Londres, les femmes ont effectué de lourds déchargements.



dans les ateliers des chemins de fer. La demande pour les réparations est donc d'environ 20 % plus importante que la demande d'avant-guerre.

Le bon état des voies a été maintenu.

La pénurie de bois a eu pour conséquence qu'on a utilisé en partie des traverses et des blocs de traverses en béton.

Quant au système des communications propres aux chemins de fer, celui-ci a dû être considérablement accru : pour le seul système téléphonique contrôlant le

trafic ferroviaire, on a ajouté plus de 21.000 miles de câbles représentant 429 circuits additionnels. L'intercommunication radioélectrique des chemins de fer a été réalisée; un réseau complet de T. S. F. a été établi qui comprend 42 stations fixes et 40 stations mobiles (sur rails ou sur routes).

Si l'on additionne aux dégâts causés aux chemins de fer, ceux causés aux réseaux des transports londoniens par suite des raids aériens, ceux-ci ont atteint le total de « 10.000 » incidents, et la réparation des voies coupées a

été effectuée en douze heures au maximum.

La direction des « Transports Londoniens de passagers », plus généralement connue sous le nom de « London Transport », a assuré le transport journalier d'environ 10 millions de voyageurs, à l'aide de ses services de chemin de fer et de ses services routiers.

Le personnel des « Transports Londoniens » était, à la date du 31 décembre 1942, de 76.263 membres, comprenant environ 15.500 femmes dont 11.500 remplaçaient des hommes. Environ 20.000



Un dépôt de bagages spécialement réservé aux militaires.



L'arrivée à Londres, en pleine guerre, d'un train venant du Nord de l'Angleterre.

dans des tunnels désaffectés et dans des stations fermées au trafic.

PORTS. — Dans les ports, des comités instaurés par le Ministre des Transports de Guerre ont fonctionné depuis le début des hostilités. Ces comités, qui comprenaient des représentants des autorités des ports, des chemins de fer, de la navigation, de la route et d'autres intéressés, ont grandement facilité le trafic des ports par une coordination de tous les efforts. Soumis aux Directeurs régionaux des ports, ils dis-

membres de ce personnel servaient dans l'Armée ou en travail continu dans la Défense civile. Le Ministère de la Sécurité Nationale, en corrélation avec les Autorités locales, équipa 79 stations de métro avec des abris fortifiés, des installations sanitaires et des infirmeries. De plus, 124 cantines furent installées.

Pendant les premiers jours de l'offensive aérienne de 1940, environ 170.000 personnes se mirent à l'abri dans le métro, durant la nuit. On a également aménagé des abris pour 14.000 personnes

C'est une femme qui effectuait les annonces des trains à Glasgow-Central.





Malgré l'extrême longueur des trains, les couloirs des voitures furent constamment encombrés.

En 76 endroits différents, les chemins de fer anglais sont propriétaires d'installations portuaires avec un ensemble de 95 miles de quais. Ces installations ont fonctionné au rendement maximum.

De la revue rapide que nous avons faite de l'effort réalisé par les chemins de fer anglais pendant la guerre, il ressort que ceux-ci ont bien su s'adapter aux nécessités et aux besoins de la Défense Nationale et que cette industrie-clé a constitué un des pivots de la défense de l'Empire. En Angleterre, du reste, les cheminots figurent à juste titre parmi l'élite des travailleurs.

posent de pouvoirs étendus pour assurer une rapide utilisation des possibilités.

Le passage de l'activité du temps de paix à celui de guerre a nécessité beaucoup de modifications dans l'outillage et l'organisation. Les exportations de toutes sortes de marchandises anglaises ont été remplacées par l'embarquement du ravitaillement et de l'équipement destinés à l'armée, comprenant notamment des péniches de débarquement, des locomotives, des tanks, des avions, des automobiles et des canons.



On va voir « Papa » mobilisé.



Le commencement du châtiment. Prisonniers de guerre allemands — aviateurs descendus, sous-marins survivants — quittant Londres sous escorte pour les camps d'internement.