

LE FOLKLORE FERROVIAIRE

par Joseph Delmelle

CHANSONS POPULAIRES.

Le folklore ne réalise-t-il pas la symbiose du passé dans le présent ? Et la chanson ainsi que la poésie populaires, qui se propagent spontanément et gardent les faveurs du peuple, ne sont-elles pas issues du cœur et de l'esprit des générations qui se succèdent ?

La chanson populaire, faisait remarquer Charles Gheude (1), est un des éléments du folklore, à côté du conte, de la légende, du proverbe, du dicton, de la coutume, de la fête populaire, de la croyance et de la superstition, un des produits de cette « flore populaire » dont parle Sainte-Beuve.

Le chemin de fer — fait social — ne pouvait manquer d'inspirer un certain nombre de chansons aisément adoptées par le peuple. On connaît, entre autres succès récents, *Le petit train de banlieue*, dont la sympathique Alice Dona a assuré la diffusion. On se souvient d'autres chansons mettant également en scène quelque train s'en allant dans la campagne ou faisant office de messager d'amour.

À côté de ces chansons commerciales, qui paraissent répondre à un obscur besoin de la foule, il y en a d'autres, françaises ou dialectales, qui ont recueilli l'audience populaire sans avoir recours aux moyens modernes de diffusion : disque, radio ou télévision. On a chanté, pendant un certain temps, en se livrant à une sorte de danse de Saint-Guy, un couplet lancé par le compère d'une revue présentée jadis au public bruxellois de l'Alcazar :

*Encore une secousse
Une petit' secousse...*

À dire vrai, la critique s'adressait non au chemin de fer proprement dit mais bien à son cousin, le tramway électrique, qui, aujourd'hui encore, malgré le progrès, ne se prive pas de cahoter sérieusement ses passagers.

En français, les chansons s'inspirant du chemin de fer ne sont pas particulièrement nombreuses en dehors de celles, bien entendu, lancées par les vedettes contemporaines de la scène et du micro. On a entendu et l'on entend encore quelquefois la chanson de marche suivante :

*Encore un p'tit verre de vin,
Pour nous mettre en route ;
Encore un p'tit verre de vin,
Pour nous mettre en train...*

Le train n'y est présent que par le biais d'une locution ayant fait fortune. Une autre chanson, très répandue, nous intéresse davantage. Il s'agit de :

*Il est cocu le chef de gare (bis)
S'il est cocu, c'est qu' sa femme l'a voulu (bis).*

Sans doute manque-t-elle d'obligance à l'égard d'une profession très honorable mais, frondeuse et commode d'expression, elle s'est naturellement imposée et continue à bénéficier des faveurs du public, particulièrement des étudiants.

Les chansons les plus populaires, bien que limitées dans leur aire de diffusion, sont sans doute celles écrites en patois. Elles manquent souvent de finesse dans l'expression mais sont pleines de verve, de franchise, d'émotion, de naturel. Elles ont comme auteurs des enfants du peuple plus soucieux d'amuser leurs semblables que de leur offrir des perles littéraires.

La chanson patoise fait au train une place plus large, semble-t-il, que la chanson française. Nombre de ces chansons patoises ont d'ailleurs été composées par des cheminots dont hier, dans la région namuroise, Louis Guillaume, Jules Metten, Alphonse Sacotte et Jean Istace, bons vivants et amateurs de « couyonâdes ». Le premier, qui était employé, a signé quelques chansons spirituelles et bien tournées dont *Lès p'titès misères dèl viye* :

*Ecor on-an qui fait place a on-ôte ;
Vrai, vos diriz qu'is pidenu li tchmin d' fièr...*

Jules Metten, un des fondateurs de Moncrabeau, était commissaire de la gare de Namur, et ses chansons sont pleines d'humour et enjolivées d'expressions savoureuses et de vieux spots. Ouvrier de la voie, Alphonse Sacotte, de Vedrin, a troussé des couplets riches de savoureuse originalité. Quant à Jean Istace, de Daus-

souls, employé aux chemins de fer, il chantait ses propres compositions. Outre des chansons, on lui doit des poèmes alertes et bien tournés en une langue drue et expressive.

Le poète wallon, généralement issu du peuple, écrit ses œuvres dans un vieux langage, tenant fermement au terroir, afin d'interpréter la vie, sans cesse renouvelée, dans ce qu'elle a souvent de plus pittoresque et de plus circonstanciel. On devrait pouvoir s'étendre sur le sujet, citer de nombreux noms, reproduire certaines œuvres, dont les strophes comiques de *El tunel dè Braine*, de Georges Tondeur, précurseur du mouvement littéraire wallon à Braine-le-Comte. Il faut renoncer à l'entreprise et la réserver à un spécialiste des lettres dialectales. Ne retenons qu'un exemple : Léon Maret, de Wavre, auquel on est redevable de quantité de pièces adroites dont un long poème sur *Lu C'minot* :

*Wétz dins l' wâreur dèl valée
Filant come one bièsse èwarée
In ratchant dèz longs djèts d' vapeur
Truviès l' gnût findève du luweûrs
Lu trin q' dins on brût formidâbe
Parèt chapé du l'antr' dèz l' diâbe...*

On pourrait, on devrait rappeler le souvenir de quelques poètes populaires bruxellois dont Jef Casteleyn, qui était originaire d'Eeklo. Ami du progrès, il a chanté la gloire des chemins de fer en un poème aux deux premiers vers prometteurs :

*Le chef de gare y fait sifflette
Et les wagons sont à roulettes...*

Dans son *Ode au Chemin de Fer*, le même donnait d'excellents conseils aux candidats au voyage ferroviaire. Celui-ci, par exemple :

*Quand vous êtes dans la station
Prendre très bien attention
Quand vous entendez la cloche sonnette
Allez chercher à la cachette
Pour prendre votre coupon...*

Et cet autre :

*Gardez-vous bien pour les malheurs
Quand arrivent les trains à vapeur :
Sauté des rails où il passé !
Ou votre corps est écrasé !...*

Il y a, en outre, les poèmes qui, écrits dans la langue littéraire — le français en l'occurrence —, n'ont pas été retenus par l'histoire littéraire proprement dite. Ce sont généralement des poèmes de circonstance ou d'inspiration anecdotique exprimant le sentiment du peuple. L'auteur n'a fait qu'interpréter un sentiment général. Tel est le cas d'Anatole de Madre de Norguet, Lillois qui, faisant ses études à Namur, a composé une *Ode pour l'Inauguration du Chemin de Fer à Namur* retrouvée par hasard dans un recueil de *Souvenirs académiques du Collège Notre-Dame de la Paix à Namur — Année scolaire 1842-1843*. Après avoir fait remarquer que, jusqu'alors, les poètes se sont bornés à chanter les prestiges de l'Antiquité, négligeant les modernes prestiges de l'industrie, le poète célébrait le chemin de fer :

*Voyez passer rapide, ainsi qu'un météore,
Le cortège brillant de ces chars merveilleux :
De leur poids le sol tremble encore,
Qu'ils disparaissent à nos yeux.
Leur tête s'illumine et fume :
On dirait que la foudre allume
Devant eux un embrasement :
Leur course à l'égard du tonnerre
Dévore l'espace, et la terre
S'ébranle à leur mugissement.*

*En vain pour arrêter leur bruyante carrière,
Se dressaient les remparts des rochers irrités :
L'art a fait tomber la barrière
Devant les convois indomptés.
Ils aplanissent les campagnes
Ils osent au sein des montagnes
Creuser un chemin ténébreux :
Le roc s'ouvre, ils se précipitent,*

(1) Dans *La Chanson populaire belge, La Pensée et l'Ame belges*, Ed. Le Musée du Livre, Bruxelles, 1919-1920.

*Et puis de ses flancs qui palpitent
Ils ressortent victorieux.*

*La nuit descend ; le monstre allume ses prunelles,
Il roule... regardez : c'est un coursier d'enfer,
Qui fait jaillir des étincelles
Sous le choc de ses pieds de fer.
Il porte une crête enflammée,
Et des flots de sombre fumée
Tourbillonnent de ses naseaux.
De charbon son âme est nourrie
Et communique sa furie
Aux vapeurs brûlantes des eaux.*

*Et toi, Namur, aussi tu ne dois plus te taire.
Trop longtemps tu pleuras pensif et solitaire :
Tu te plaignais au ciel de ton délaissement :
Mais LEOPOLD arrive, et de sa main royale,
Il va te réunir à la chaîne centrale,
Comme au tronc s'attache un sarment.*

Le poème est emphatique, alourdi par maints qualificatifs inutiles, mais il exprime bien le sentiment de l'homme contemporain, à la fois craintif et admiratif. A défaut de valeur littéraire, il a le mérite de refléter l'esprit d'une époque et constitue, de ce fait, un précieux document.

BLAGUES ET CARICATURES.

On affirme que, en France, tout finit par des chansons ou par des caricatures. Condensant l'état d'esprit, le mode de vie d'une époque ou les ridicules du jour, la caricature française a eu, entre autres maîtres, le caustique et vigoureux Daumier, qui, témoin de la fin des chaises de poste et des premiers progrès du chemin de fer, signa de nombreuses lithographies gardant une évidente valeur documentaire. Vinrent ensuite Forain et beaucoup d'autres.

Le Belge, lui aussi, se moque volontiers de tout. Il aime la « zwanze », les « blagues », les « bien bonnes », et pratique même, non sans bonheur, l'humour dit « anglais ». Le train, bien entendu, n'a pas échappé à son ironie, à ses sarcasmes, à ses railleries, et nous trouvons, à côté des critiques versifiées et des chansons satiriques dont — au passage — il a été question précédemment, des

trouvailles humoristiques — écrites ou dessinées — qui, généralement, sont moins féroces pour le rail que pour ses usagers.

Il y aurait beaucoup à dire au sujet de cet esprit satirique qui s'est exprimé par le truchement d'innombrables historiettes du genre « petit farceur », estampes et caricatures, et qui s'est nourri des événements, des incidents, des décisions administratives, ayant marqué l'évolution du rail.

A l'époque des premiers chemins de fer, les caricatures représentaient surtout des maîtres de poste et des rouliers. Un dessin montrait un maître de poste faisant exécuter à ses chevaux des tours de cirque sur la voie publique et, à l'arrière-plan, le passage d'un train. *J'en suis fâché, mes bons et vieux amis*, disait la légende, *mais je ne puis vous nourrir pour rester les jambes croisées, à ne rien faire.*

A la fin du siècle dernier, si nous en croyons les journaux du temps, certaines lignes avaient une réputation de lenteur bien connue. Le train de Hasselt à Maaseik, notamment, stoppait, disait-on, afin de permettre, aux mécaniciens et chauffeurs, de vider, avec les voyageurs habituels, la chope de l'amitié. Les humoristes, bien entendu, en profitèrent, et l'un d'eux raconta que, après avoir pressé le facteur des postes de prendre place sur le convoi qui allait se remettre en route, il s'attira cette gouailleuse réponse : *Non, mon vieux, aujourd'hui je suis pressé !*

Actuellement, la verve des humoristes, écrivains ou dessinateurs, ne s'en prend plus que très rarement au chemin de fer et à son personnel. Le monde des voyageurs, étonnamment divers, offre aux humoristes des ressources largement suffisantes. Se pressant pour monter dans un train à destination du littoral, un voyageur fait une chute sur le quai, ce qui suggère cette réflexion à un témoin : *Il y en a plus qu'on ne pense qui sont pour l'étalement des vacances !* Une dame seule, ayant pris place dans un compartiment, présente, au garde-convoi, deux titres de transport et explique : *Mon mari est dans le fourgon ; il n'arrivait pas à rouvrir la malle où s'était coincé son pantalon !* Dans un train, un voyageur refusant de payer un supplément pour sa malle — particulièrement volumineuse ! —, le contrôleur — ne se contenant plus — se fâche et, furieux, lance par la portière l'encombrant colis au moment où le convoi longe une rivière. *Misérable ! hurle le voyageur, vous venez de jeter ma femme à l'eau !*

Les cheminots, bien entendu, sont quelquefois victimes de l'esprit facétieux et satirique des professionnels de l'humour. Ils auraient tort, toutefois, de prendre la mouche, d'autant plus que, comme dans le cas de l'irascible contrôleur auquel il vient d'être fait allusion, l'hilarité s'exerce bien moins au détriment de l'un d'entre eux qu'à celui du trop rusé voyageur !



*... et dire que maintenant, voilà
tous les voyageurs qui nous
passent devant le nez (Daumier).*

SOCIÉTÉS.

On a souvent plaisanté sur la tendance des Belges à former des sociétés, écrivait Charles Defrècheux (1). Dès que trois Belges se trouvent réunis, dit-on, leur premier soin est de se mettre en société : l'un d'entre eux est président, un autre secrétaire et le troisième est membre ou même trésorier.

Les cheminots n'ont pas manqué de constituer, de bonne heure, des sociétés, clubs, fraternelles, amicales ayant, comme but premier, le plaisir, la philanthropie ou la défense des intérêts professionnels. Certains de ces groupements étaient d'inspiration politique ou confessionnelle. Ceux qui existent aujourd'hui sont parfois, de même, placés sous l'une ou l'autre couleur ou sous la protection d'un saint. Réunissant des agents des services de communications, donc des cheminots, l'Union royale Saint-Raphaël inscrit, sur son bulletin mensuel, la devise : Dieu d'abord, le reste suit.

Nombre d'organisations du genre ont eu ou possèdent leurs journaux, leurs annales, qui sont des documents historiques et des témoignages sociologiques.

Ajoutons encore que la plupart des associations de cheminots mettent sur pied, une fois l'an au moins, un bal ou un repas de société, renouant de la sorte avec une coutume très honorée à l'époque des guildes et des groupements de métiers, c'est-à-dire aux XV^e, XVI^e et XVII^e siècles.

MUSEES.

Afin de recueillir les témoins du passé, écrit Emile Poumon (2), on s'efforce de les abriter dans des musées spécialisés.

Parmi tous ces musées, certains ont un caractère folklorique accentué. Tel est le cas du Musée de la Vie wallonne à Liège, de la Maison tournaisienne et de beaucoup d'autres, plus modestes.

Les musées de folklore, a fait observer Albert Marinus (3), visent à établir un lien matériel entre notre génération et celles qui l'ont précédée, à instruire nos contemporains de ce que fut la vie quotidienne et domestique de leurs pères. Faisant participer le folklore à notre existence, non pas comme simple curiosité archéologique mais comme élément de la vie sociale, ils cherchent — en d'autres termes — à rendre l'homme d'autrefois compréhensif à l'homme d'aujourd'hui.

Les Etats-Unis et la Suisse ne sont pas les seuls pays à posséder de semblables musées. Les halles de Bruxelles, construites après le voûtement de la Senne et sacrifiées il y a peu d'années à la pioche du démolisseur, ont abrité un curieux musée de la Voiture. Un autre musée de la Voiture fut fondé, en 1887, à la Porte de Hal et, depuis, s'est enrichi de nombreux dons (4). Un embryon de collection semblable existe au Cinquantenaire. Toutefois, les musées dont nous venons de parler n'accordent que fort peu d'importance au transport par rail. Si le tramway y est toléré, le train en est exclu.

Le rail a son domaine particulier. Parent du chemin de fer, le tramway a son musée à Schepdael, dans un ancien dépôt des Vicinaux datant de 1888. On peut y voir des motrices, des voitures et des wagons, des trucks et nombre d'autres pièces intéressantes : lanternes, plaques, burettes, etc. Parmi tout le charroi exposé se trouve, notamment, l'ancienne locomotive à vapeur fort en honneur, il y a trente ou quarante ans, sur les lignes du réseau vicinal, complémentaire du réseau du chemin de fer.

La Belgique possède, de plus, son musée des Chemins de fer, installé dans les locaux de la gare du Nord à Bruxelles. Ce musée retrace, sous différents aspects, l'histoire — la grande comme la petite — du rail belge. On y trouve l'une des premières locomotives du réseau et de nombreuses maquettes reproduisant différents types de machines, autorails, voitures, fourgons, wagons, ainsi que des graphiques, des plans, des estampes, des médailles, des vignettes postales et, ce qui est plus intéressant à propos de ce qui nous retient ici, des planches montrant les uniformes de service depuis 1838 jusqu'à nos jours, d'anciennes brochures, une collection de vieux titres de transport, des pièces diverses et une évocation du rôle joué par les cheminots dans la résistance à l'occupant au

(1) Dans *La Littérature wallonne et le Théâtre wallon, La Pensée et l'Ame belges*, Ed. Le Musée du Livre, Bruxelles, 1919-1920.

(2) *Le Hainaut. Le Livre des Traditions*, Imprimerie André Mees, Vilvorde, 1953.

(3) *Le Folklore belge*, Ed. Historique et Ed. Brépols, Bruxelles et Turnhout, tome II, sans date (en 1950 ou 1951).

(4) Cf *Le Musée de la Voiture* par Pierre Giraud, dans la revue *Brabant* de février 1958.

cours de la dernière guerre. Grâce à tous les documents et objets exposés, le visiteur a la possibilité de revivre l'existence des cheminots d'autrefois et de naguère.

Ouvrons ici une parenthèse afin de signaler que le Musée belge des Chemins de fer évoque, entre autres mémorables événements, l'aventure du « Train fantôme ». On a appelé de la sorte le dernier train qui devait conduire des prisonniers vers les camps allemands de la mort et qui, ayant quitté Bruxelles le 3 septembre 1944, n'arriva jamais à destination grâce à l'intervention de cheminots patriotes. Les rescapés du « Train fantôme » se sont groupés en amicale et ne manquent guère une occasion de rendre hommage à leurs sauveurs.

Le Musée des Chemins de fer est une chose en complément de laquelle viennent les salons, expositions et collections constituées par tout ce qui évoque le train. Parmi toutes ces manifestations complémentaires, il faut rappeler celles qui eurent lieu dans le cadre de plusieurs des pavillons de l'Exposition universelle et internationale de Bruxelles en 1958 et réserver une mention spéciale aux salons mis sur pied par l'Association royale belge des Amis des Chemins de fer, association qui favorise — entre autres activités didactiques — le modélisme, si intéressant par ses aspects sociologiques. Le modéliste, en effet, trouve, dans la production de « miniatures », le moyen de s'évader, de changer d'atmosphère, de rêver, d'affirmer son habileté manuelle ainsi que sa formation intellectuelle.

Le modélisme est un « hobby », tout comme la philatélie, qui s'oriente de plus en plus vers la collection thématique. Or, on sait que le thème ferroviaire a souvent inspiré l'administration des Postes. De nombreuses vignettes postales illustrent la vitalité conquérante du rail : travaux de la Jonction Nord-Midi, électrification de la ligne Bruxelles-Luxembourg le 29 septembre 1956, timbres pour colis expédiés par chemin de fer, etc. Autre marotte ou passe-temps instructif, la numismatique peut aussi être pratiquée dans une perspective ferroviaire.

La collection n'est pas une habitude que s'est créée l'homme contemporain. Elle aussi fait partie d'une très vieille tradition et illustre le souci des vivants de se raccrocher au passé, d'établir un pont entre leur époque et les temps révolus. L'univers ferroviaire, en constante évolution, autorise la constitution de nombre d'autres collections que celles des timbres-poste et des médailles. Et l'on a suggéré, par exemple, de réunir les panneaux de signalisation et de sécurité mis hors d'usage à la suite de la suppression de beaucoup de passages à niveau. Ces panneaux, qui appartiennent au folklore du rail, se sont trouvés sur le chemin quotidiennement suivi par quantité de nos ancêtres et, aussi, de nos contemporains.

D'AUTRES ASPECTS.

Le folklore ferroviaire est bien plus riche qu'il semble à première vue. Pourtant, nous n'avons pas épuisé ce sujet et nous nous en rendons compte à la lecture de *Ceux du Rail*, cette évocation des « gueules noires » de France qu'a signée Etienne Catin (1). Au passage, en effet, l'écrivain a signalé quelques-unes des particularités de la vie professionnelle de ceux qui passent une grande partie de leur temps sur la plate-forme des locomotives, de leurs habitudes, de leur vocabulaire, et a évoqué les fêtes amicales organisées lors de la mise à la pension d'un des leurs. Toutes les observations d'Etienne Catin, sans doute, ne sont pas valables en ce qui concerne la Belgique, mais plusieurs d'entre elles le sont assurément.

Aux aspects signalés par Etienne Catin, on pourrait en ajouter plusieurs autres, divers et parfois inattendus. Dans une de ses lettres, Herman Frenay-Cid, dont le folklore est une des grandes spécialités, nous a parlé des voyages sous les trains qui, depuis la fin de la dernière guerre, ont été accomplis par nombre de personnes de l'Est désireuses de se réfugier à l'Ouest.

Un autre aspect intéressant du folklore ferroviaire est celui « de la vache ». En a-t-on parlé souvent des vaches regardant longuement passer les trains, comparant fréquemment les niais aux braves bovidés aux grands yeux étonnés ! La « vache qui regardait passer les trains » a été de bon rapport pour les créateurs publicitaires, les dessinateurs humoristiques ainsi que, plus occasionnellement, les poètes. Louis Roche, dans son recueil *Outre-Sagesse* (2), en faisait encore usage naguère :

(1) Ed. R. Julliard, Paris, 1954.

(2) *Huy-sur-Meuse, Centre de Villégiature — Guide du Touriste*, Imprimerie Degrâce, Huy, sans date (probablement 1935).

*Calendrier minuit qui sonne et temps passé
Ça passe comme passe un petit train pressé
Il va son p'tit traintrain le p'tit train des secondes
Le contemple la vache à la prunelle ronde...*

Il y a aussi l'écho. A ce propos, nous lisons, dans un *Guide du Tourisme* édité par la ville de Huy (59), l'itinéraire d'une promenade ayant comme objectif le thier de Statte ; en voici la fin : ... *Après quelques centaines de mètres, prendre à droite l'avenue Lelarge vers la gare de Statte. Traverser le petit tunnel à gauche de la gare ; on arrive à la Meuse (port de Statte), qu'on peut longer jusqu'à Huy. Promenade très belle et très variée. Écho remarquable sous le pont du chemin de fer. Le pont de Statte n'est sans doute pas le seul à avoir un écho remarquable. Ponts, viaducs et tunnels, voire tranchées, sont nombreux à jouer le rôle de réflecteurs, amplificateurs, conducteurs de sons, voire de « mirages auditifs » pareils à ceux qui se produisent, paraît-il, dans certains déserts asiatiques et qui constituent, selon Albert Marinus (*Réflexions d'un Folkloriste*), une matière folklorique bien intéressante à étudier parce qu'elle prouve que les contingences du milieu peuvent avoir une influence sur le comportement des êtres. Rappelons, à l'appui de cette thèse, que, lors de l'installation du réseau ferroviaire dans notre pays, le vacarme causé par le passage des convois effrayait les campagnards et, particulièrement, ces vieilles paysannes qui s'agenouillaient alors, en se signant comme pendant un orage.*

Il existe aussi un folklore « de la valise » ou « des bagages ». Au temps des diligences, les bagages — sacs de voyage, malles, paniers, colis de toutes formes et de toutes dimensions, nombreux et souvent volumineux — s'entassaient sur le toit, retenus par une galerie et couverts d'une bâche. Il fallait, à cette époque où le moindre déplacement prenait des jours, sinon des semaines, se charger d'une foule d'impedimenta. En 1899, dans l'avertissement de son *Essai sur l'Art de voyager à l'Étranger*, édité par Flammarion à Paris, O.-L. Malesch énumérait complaisamment ce qu'il convenait d'emporter pour un voyage. Selon lui, un bagage ordinaire devait comporter nécessairement :

- Objets de toilette : éponge, eau de Cologne et eau dentifrice, rasoirs, cuir à repasser, blaireau ou pinceau à barbe, savon et serviette, miroir, vrille pour miroir, peigne, brosse à tête, brosse à habits, brosse à chapeaux, brosse à ongles, brosse à dents, cure-dent, cure-oreille, pince, lime à ongles ou canif, ciseaux ;
- Objets d'habillement et accessoires : caleçons et jersey, chausettes, chemises à col, chemises sans col, chemises de nuit, chemise de flanelle, gilets de flanelle, mouchoirs, faux cols, manchettes ou faux poignets, boutons de chemise et de manchettes, boutons divers, épingles de sûreté, épingles ordinaires, fil, aiguilles, gants, cravates, brodequins, bottines ou souliers, lacets de brodequins, cordons de souliers ou boutons de bottines, housses de toile, tire-bouton ou chausse-pied, snowboats ou « caoutchoucs », pantoufles ;
- Objets de correspondance et accessoires : papier à lettres, enveloppes, cartes-lettres, timbres-poste, papier-buvard, encrier, plumes, porte-plume, crayon :

La poste distribue « Le Rail » sur la base de listes d'abonnés en sa possession.

QUAND VOUS DÉMÉNAGEZ,

pour recevoir votre revue sans interruption, il vous appartient d'en informer VOUS-MEME, AVANT VOTRE DEPART, le bureau postal desservant le domicile que vous quittez et de lui communiquer votre nouvelle adresse. N'omettez pas de compléter cette information en indiquant que vous êtes abonné à la revue « Le Rail ».

- Objets divers : casquette, couverture de voyage ou tartan, pèlerine de voyage, bouteille, tasse, biscuits, chocolat, allumettes et bougies, réveille-matin ou montre, couteau, ficelle, lorgnon ou jumelles, canne, parapluie ou manteau de caoutchouc, travelling-companion (outil comprenant un grand crochet, un tire-bouchon, un tire-bouton, un tournevis, une vrille, un poinçon, une longue vis et un emporte-pièce).

Les voyageurs d'aujourd'hui, fort heureusement, ne s'encombrent plus de cette façon. Pour la grande majorité d'entre eux, la valise (ou le sac de voyage, la serviette, le havresac...) a remplacé les multiples et gênants bagages d'autrefois. Toutes les valises, est-il nécessaire de le faire remarquer, ont à peu près la même forme mais leurs dimensions varient, de même que la matière dont elles sont faites. Il est de tradition — mais d'aucuns, par modestie, ne respectent pas cette tradition ! — de coller, sur leurs flancs, lors des voyages à l'étranger, des étiquettes multicolores portant des noms de villes et d'hôtels.

Tout a une fin, et le matériel désaffecté, à l'exception de vieux wagons transformés en ateliers roulants, en voitures de camping ou en poulaillers, ou de locomotives encore aptes à effectuer des navettes entre les ateliers ou à transporter du matériel, est destiné à la démolition et à la ferraille. Il y a des cimetières de bateaux. Il y a, le long de nos routes, des cimetières d'autos. De même, il y a des cimetières de locomotives et de wagons qui, fort heureusement, sont mieux dissimulés à la vue que ceux où les autos terminent leur existence utile. Des ouvriers armés de chalumeaux y travaillent, calmes et précis. Les souvenirs sont débités en tranches, coupés par des ciseaux géants, emportés par des grues immenses ou des ponts roulants. Mais tout ce passé, soumis au feu régénérateur, renaîtra du creuset des forges et redeviendra le présent. La vie n'est-elle pas une perpétuelle résurrection, un incessant recommencement ?

UN ELEMENT DE FRATERNITE.

Le folklore, somme de tout ce que les hommes ont aimé, de tout ce qui les a impressionnés, de tout ce qui a pesé sur leur existence au point de la marquer en profondeur et de marquer aussi celle de leurs successeurs, se traduit dans notre vie de tous les jours, le plus souvent à notre insu.

Entré dans les mœurs depuis cent trente années, le chemin de fer continue à influencer notre destinée à tous comme il a influencé celle des hommes des cinq ou six générations précédant la nôtre. Sans que nous nous en rendions compte, le passé se prolonge jusqu'à nous. Il pèse sur le présent, avec une invisible insistance.

Le folklore, nous l'avons fait remarquer en commençant, est une science. Plus qu'une science, c'est un langage aussi vieux que l'homme, que les enfants réapprennent spontanément. Ce langage unit les générations mais il unit aussi, grâce au rail, les hommes de la même génération. Il est élément de fraternité.

FIN.

CROSS-COUNTRY

Championnats nationaux des cheminots

Les championnats nationaux de cross-country se dérouleront à Liège, le dimanche 27 février, à partir de 11 heures, dans le parc Reine Astrid, que l'on peut atteindre par le bus n° 1 passant devant la gare de Liège-Guillemins.

Epreuves au programme : 6.000 m pour juniors et seniors ; 2.500 m pour cadets ; 600 m pour minimes.

Les inscriptions doivent parvenir, avant le 20 courant, à M. Collin, commis aux écritures, I.P.V. Liège.