

Le Chauffeur

De M. Paluel-Marmont, ce portrait du chauffeur paru dans l'« Echo de Paris » :

Le chauffeur, c'est le soutier.

La machine dévore deux tonnes de charbon aux cents kilomètres. L'étape moyenne est de 150 kilomètres et dure 2 heures. Dans ces 120 minutes, la locomotive consomme 3.000 kilogs de charbon. Ces 3.000 kilogs passent par la pelle du chauffeur et, donc, par ses bras. A la station : 5 minutes d'arrêt. Et il recommence !

Quand il descendra de sa machine, il aura, à lui seul, presque vidé son tender, qui emporte, au départ, huit tonnes de combustible, à casser, d'ailleurs, en partie.

Cinq minutes d'arrêt ! Pour le train, mais pas pour le chauffeur. Car il y a l'eau. Le mécanicien a bloqué la machine à hauteur du siphon, pour que son « compagnon » puisse « faire de l'eau ». Le réservoir du tender en contient 22.000 litres. Mais la locomotive, tous les 100 kilomètres, en boit 10.000. Les parcours ne sont pas rares où elle tarit sa réserve et où il a fallu aménager sur la voie, entre les deux rails, une rigole toujours pleine où l'eau est ramassée au passage, au moyen d'une écope appropriée.

Cinq minutes, c'est vite passé ! Plus que deux !... Plus qu'une !... C'est l'heure ! Sifflet. Corne. Départ. La voie est en ligne droite et descend un peu. Allons-y ! Sortis de la gare, l'indicateur marque 60. Les croisements dépassés, il marque 80. Le mécanicien rend la main à sa machine. Elle s'étend. L'indicateur marque 90, 95, 100...

Voie libre ! Charbon ! 105 !...

Une petite plaque d'émail rivée à la paroi porte : « Vitesse maximum : 130... ».

Voie toujours libre ! Charbon !... 110 !

Et M. Paluel-Marmont termine en s'adressant à ceux qui dorment tranquilles dans les compartiments, au balancement des essieux, et en leur demandant de songer à tous ceux qui ont dû accomplir avec conscience leur tâche quotidienne — cantonniers, vérificateurs, aiguilleurs, allumeurs de lampes, garde-barrières perdus, chefs de petites gares où les rapides dédaignent même de ralentir, et tous les autres, des plus petits aux plus grands, si nombreux qu'on ne saurait en dresser une liste sans omissions — à tous ceux qui ont fait simplement leur devoir, pour que cette locomotive de 100 tonnes et son tender de 50, et son train de 500 puissent ainsi trouer l'espace, en pleine nuit, d'un élan fou, et sans danger.