



Une dynastie de

CHEMINOTS

Une œuvre de
J. DELMELLE

D'autres encore se sont attaqués à ceci et à cela, pour paralyser l'action nazie. C'est ainsi que le fils du vi Marcel, Joseph Barbeaux, à présent employé à la Direction de la S.N.C.B., a fait partie d'un groupe chargé d'opérer spécialement contre les moyens de transport utilisés par l'ennemi, en provoquant déraillements et destructions de trains de troupes et de marchandises. Il a notamment participé au dynamitage d'un pont métallique enjambant la Lesse et protégé, à chacune de ses extrémités, par un poste de trois soldats de la Wehrmacht, installé dans des épaulements pour mitrailleuses. L'opération était délicate, extrêmement périlleuse, mais elle devait absolument réussir. Joseph et ses compagnons ont réussi. Au cours de ce coup de main, Joseph s'est fait une entorse au cou de pied droit et a échappé de peu aux poursuites menées par les Allemands. Un de ses camarades y a laissé sa peau. C'est évidemment à la faveur de la nuit que ce travail, d'un genre très particulier, a pu être conduit à bonne fin. Un homme — le groupe en comprenait quatre au total — traversa la voie en rampant, descendit le remblai et, nanti de deux charges de dynamite, atteignit la base d'une des poutrelles d'acier soutenant le pont, creusa — sans faire de bruit — un trou pour y placer ses paquets et les paquets qu'une navette lui apporterait. La navette, c'était Joseph. Il effectua trois fois le parcours, portant chaque fois deux charges. Avec celles du premier partisan, cela faisait huit charges au total. Quatre furent placées à la base d'une poutrelle et quatre à la base d'une autre, dans des trous soigneusement bouchés au moyen de grosses pierres cimentées avec de la terre. A un moment donné, les gardiens du pont, ayant sans doute entendu un bruit suspect, braquèrent un puissant faisceau de lumière sur la pente. Heureusement, d'épais buissons, aux abords des piliers de soutènement, offraient aux deux hommes une protection providentielle. Le rayon lumineux les accrocha au passage, parut s'y complaire, fouilla plus loin, revint, remonta, chercha ailleurs, soupçonneux, inquiet. Puis ce fut, à nouveau, l'obscurité. Le travail reprit. Un train s'annonça dans le lointain. Les deux hommes avaient terminé leur boulot et, rapidement, s'éloignèrent, déroulant le cordon Bickford. Deux minutes plus tard, ils avaient rejoint leurs camarades. Le cordon fut fixé au détonateur. Le train, lentement, se rapprochait. Bientôt, il apparut au tournant de la vallée. Les quatre hommes se regardèrent.

« Il est minuit dix. C'est lui ! »

Agrippé au-devant de la machine, un soldat allemand dirigeait, sur les rails, à une vingtaine de mètres du train qui roulait doucement, la vive clarté d'un phare.

« Ils se méfient, dit l'un des hommes.

— Tu crois que la charge explosera ?

— Pourquoi pas ? En tout cas, abritez-vous convenablement. On risque d'être mitraillé par des éclats de pierre ou de ferraille. »

La locomotive s'était engagée sur le pont, précautionneusement. Se levant brusquement pour jouir du spectacle qui va se produire, un des quatre hommes risque de tout faire rater.

« Couche-toi ! », lui ordonna le chef, tout en appuyant à fond sur la tige du détonateur. Un tremblement de terre se produisit. Le pont se souleva brusquement, craqua, s'écroula, entraînant les wagons, tandis que, projetées en l'air, des pierres et des ferrailles tournoyaient dans le ciel. L'homme qui s'était levé n'avait pas obtempéré à l'ordre du chef. Peut-être ne l'avait-il pas entendu. Pierres et ferrailles, graviers et boules retombaient en pluie. Projeté en arrière par le déplacement d'air, l'homme tomba, le crâne fracassé par un éclat de métal pas plus gros qu'une noix, mais tranchant comme du verre. Le

travail accompli, les trois survivants, s'ils voulaient s'en tirer, n'avaient plus qu'une chose à faire : détalier au plus tôt, sans prendre le temps de trainer ou d'enterrer le corps de leur malheureux camarade. De l'autre côté du pont, les soldats ouvraient le feu, au hasard, balayant toute une partie de la pente au sommet de laquelle ils se trouvaient. Dans quelques instants, alerté, le commandant ferait « ratisser » les environs de la ligne et du pont. Des wagons préservés de l'explosion — les trois derniers du convoi — sortaient quelques gardes armés. Il fallait fuir au plus tôt, à travers les fourrés. C'est alors que Joseph se fit une entorse, ayant buté contre une racine. Ne pouvant plus avancer qu'avec beaucoup de difficulté, il ne s'en tira que grâce à l'aide de ses deux compagnons. Au matin, exténués, contents d'avoir bien rempli leur mission, tristes d'avoir perdu un des leurs, les trois hommes se trouvaient en lieu sûr, à Dinant, dans la maison d'un cheminot dévoué aux membres de l'organisation.

Pendant quatre ans, ainsi, les partisans et les cheminots ont mené, contre l'occupant, une lutte sourde, féroce, implacable. Ils étaient aidés, dans leur tâche, par maints de leurs collègues n'ayant pas dû se réfugier dans la clandestinité. Ils trouvaient, en eux, de précieux auxiliaires leur fournissant argent, victuailles, vêtements, gîte et, aussi, renseignements concernant les heures de passage des trains de troupes, la composition des convois de marchandises — de carburant surtout — à destination de l'armée ennemie. Tous, ceux de la résistance souterraine et ceux de la surface, étaient unis de la sorte, outre par les liens de parenté existant entre tous les servants du rail, par la défense d'une même et grande cause, celle de la patrie et de la liberté.

Le souvenir des quatre années de guerre a pâli. Comme les événements dont nous avons été les témoins et les acteurs en ces temps barbares nous paraissent lointains à présent ! Nous avons oublié l'occultation, les haltes prolongées en pleine campagne, le hurlement sinistre des sirènes, le pas clouté des bataillons en marche, le fracas des explosions, mais nous gardons la mémoire de ceux qui sont partis pour ne plus revenir, et, en pensant à eux, nous sentons une immense tristesse nous envahir. Parce que la guerre, à laquelle ils ont fait la guerre, reste au centre de nos préoccupations, reste la plus constante de nos appréhensions !

XV. — L'ESPRIT SOCIAL

Joseph Barbeaux est né en octobre 1919. Appelé sous les drapeaux fin février 1939, il se trouvait au canal Albert lorsque, le 10 mai 1940, les Allemands, violant une fois de plus notre neutralité, se ruèrent sur notre pays. L'vi Marcel était de service sur la ligne de Bruxelles-Charleroi. Vers 6 heures, une escadrille de Stukas, volant à moins de 300 mètres, passa au-dessus du convoi. Marcel ignorait que la guerre venait de commencer, mais, peu de temps après, à Baulers, il devait — atterré, indigné, scandalisé — apprendre la terrifiante nouvelle. Il pensait à son gamin. Le reverrait-il jamais ? Les Boches n'allaient-ils pas le tuer ? Pendant des jours et des jours, Esther et lui sont demeurés quasiment sans parole... La campagne des 28 jours terminée, ayant échappé — avec quelques-uns de ses compagnons — à la captivité, Joseph revint. Il se mit, durant les jours suivants, à la recherche d'un emploi. Marcel parvint à le faire entrer aux chemins de fer en qualité de temporaire. A la fin de 1942, comme il était parmi les derniers entrés et qu'il n'était pas marié, les Allemands l'inscrivirent sur leurs listes de travailleurs obligatoires. C'est alors que Joseph entra dans la clandestinité.

Après la Libération, Joseph a retrouvé sa place aux chemins de fer. Il a été nommé effectif en 1948. Il y a quatre ans, il a été promu au grade de rédacteur. Il est attaché à la direction. Affecté tout d'abord au service des horaires, il a été versé ensuite à celui des pensions et est actuellement à celui du contentieux. L'vi Marcel ignore en quoi consiste exactement son travail. Tout ce qu'il sait, c'est que son service s'occupe de la liquidation de cas litigieux n'offrant souvent, entre eux, que fort peu de ressemblance. Sans doute, lorsqu'il vient voir ses parents, il lui arrive de faire allusion à telle ou telle affaire, sans entrer dans beaucoup de détails, et tout ce que son père est à même de conclure de ses propos, c'est que la Société se trouve confrontée avec mille et un problèmes dont le profane ne soupçonne pas la diversité et la complexité.

Diversité, complexité ! Les chemins de fer, bien entendu, ne peuvent être comparés à telle ou telle entreprise industrielle et commerciale dont le champ d'action est plus ou moins strictement défini. Les chemins de fer ne peuvent être comparés à aucune d'entre elles. Ils sont une grande machine, un immense mouvement d'horlogerie dont le parfait fonctionnement est tributaire d'une multitude invraisemblable de rouages de toutes dimensions, les uns plus délicats que les autres. Cette grande machine est actionnée par un ressort. Ce ressort, c'est l'administration centrale. Ce ressort, toujours tendu, est constitué par mille et une petites pièces soigneusement imbriquées les unes dans les autres, solidaires les unes des autres. Ces mille et une

petites pièces sont les divers départements, les différents services. L'un s'occupe de ceci et l'autre de cela ; tarifs, abonnements, recettes, répartition, statistique, mécanographie, contrôle, archives, tourisme, presse, agences, matériel et achats, études et plans, laboratoires, ouvrages d'art et grands travaux, masse, enseignement professionnel, examens et concours, télécommunications, ateliers et remises, gares, garages, buffets-restaurants, imprimerie, transports de substitution ou de complément, œuvres sociales. J'ai cité au hasard. L'administration centrale est une vaste ruche au sein de laquelle chaque case a son importance et sa fonction. Chaque employé qui la compose est comme un maillon d'une très longue chaîne. Chaque maillon assure sa continuité et son efficacité.

Le voyageur qui pénètre dans une gare, monte dans un train, prend une correspondance à X, Y ou Z et arrive finalement à destination se rend-il compte de la somme considérable d'efforts attentifs et soigneusement conjugués qu'il faut pour faire fonctionner, sans le moindre accroc, la grande organisation aux services de laquelle il vient de faire appel ? Tout lui paraît normal, et c'est tant mieux. Il ne se doute pas du travail qui s'est effectué et ne cesse de s'effectuer dans la coulisse pour que sa satisfaction soit aussi complète que possible. S'il s'en doutait, je crois que ce n'est jamais sans un vif sentiment d'admiration qu'il entrerait dans une gare ! S'il s'en doutait, pour sûr qu'il ne réclamerait jamais à propos des tarifs, qui, bien entendu, sont toujours trop élevés à son gré !





Ce dont le voyageur ne se rend pas compte, le cheminot lui-même l'ignore trop souvent. Il accomplit sa besogne et sait que celle-ci a son importance, qu'elle est utile, qu'elle est nécessaire, et qu'il y a, ailleurs, d'autres cheminots qui font un autre travail, qui complète le sien. Son horizon se limite généralement à cela. Lui aussi serait bien étonné si on lui révélait que son travail, auquel il attache tant d'importance — et qui a, d'ailleurs, une réelle importance, une indispensable importance —, s'intègre dans un ensemble formidable par rapport à quoi il n'est qu'une goutte d'eau dans la mer.



Pendant le quart de siècle que l'vi Marcel a passé aux chemins de fer, il n'a guère réfléchi à tout cela. C'est Joseph, en lui parlant de son travail, en lui parlant de la direction, en esquissant le schéma de l'organisation, qui lui a peu à peu ouvert les yeux. Il lui a mieux fait comprendre le rôle essentiel que chaque cheminot, du sommet au bas de l'échelle, remplit souvent à son insu. Quelle responsabilité, quel sujet de fierté !

Le magnifique mécanisme d'horlogerie que constituent les chemins de fer fonctionne, dans notre pays, depuis près de

cent vingt-cinq ans, avec une régularité remarquable. L'élément humain, l'élément social jouent, dans cette permanente réussite, un rôle de tout premier plan, dont l'importance n'est pas mise en péril par l'intervention, singulièrement élargie au cours de ces dernières années, de la technique. La technique aide l'homme. Elle ne le remplace pas. C'est toujours lui qui, aujourd'hui, donne l'impulsion qui confère au mécanisme le mouvement dynamique entretenant, augmentant, multipliant son efficacité.



C'est pourquoi l'histoire du rail est, avant tout, l'histoire de hommes qui se consacrent à lui et qui, tous, travaillent dans un même esprit social et avec une même conscience. Tous ces hommes sont qualifiés de même : « cheminots ». Tous, ils tiennent à ce nom-là comme à un titre de gloire. Et c'en est un parmi les plus beaux qui soient !...

FIN

