Mission : Colis suisse

Autor(en): **Gehrig, René**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Le messager suisse : revue des communautés suisses de langue française**

Band (Jahr): **- (1997)**

Heft 96

PDF erstellt am: **28.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-847797

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Mission : Colis suisse

En 1941, René Gehrig a tout juste dépassé la vingtaine et c'est avec enthousiasme qu'il convoie son premier wagon du « Colis suisse ». Ses trajets ferroviaires entre Lyon et Marseille se transforment en véritable épopée, riche de dangers et de rebondissements. Un premier témoignage sur la vie des Suisses en France pendant l'occupation.

René Gehrig

Dans les années 1940/41, la France vaincue, est occupée partiellement par l'armée allemande. Elle est partagée en deux, la Zone-Occupée (ZO) qui trace une diagonale allant du sud-ouest à la frontière suisse et la Zone Non-Occupée (ZNO) qui comprend, en gros, le sud-est du pays, jusqu'à la Méditerranée.

Le ravitaillement est très restreint, les cartes d'alimentations donnent droit à une distribution réduite des aliments de base (pain, lait, viande, etc.). Pour pallier ces difficultés d'approvisionnement, les autorités helvétiques organisent une distribution aux citoyens suisses résidant dans les pays en guerre, quand cela est possible.

Pour ce qui est de l'Arrondissement consulaire suisse de Marseille, dans lequel séjournent environ 1 800 personnes (de Cannes à Perpignan), la distribution est fixée à 1 paquet d'environ 2 kg par personne toutes les cinq à six semaines en moyenne. Ce paquet contient du lait en poudre, du fromage, du chocolat, de l'ovomaltine, du potage, etc.

Les caisses de vivres sont chargées dans des wagons à Genève, allant, sous douane, jusqu'à Lyon. Là, elles sont réparties dans d'autres wagons destinés à Marseille et Nice. Lors des premiers arrivages, on constate que le wagon a été ouvert : plusieurs caisses sont manquantes. Il est donc décidé de convoyer les prochains transports. C'est la société Gehrig de Marseille qui en est chargée, ainsi que de la surveillance des transports. Et c'est moi qui suis choisi pour cette aventure ! A 21 ou 22 ans, j'étais d'ailleurs heureux d'assumer cette responsabilité.

Premier départ

Première expérience. J'ai mon billet de première classe pour le trajet Marseille-Lyon. A la gare de Lyon, le directeur de notre représentation m'attend. Restaurant, hôtel, et rendez-vous pour le lendemain matin. Après une brève visite de la ville, il m'amène à la gare de marchandises pour assister au chargement de «mon» wagon. Il est en bois, rouge foncé, avec une grande porte sur rail, de chaque côté, et à l'extérieur, la vigie. C'est une sorte de guérite à laquelle on accède par quatre ou cinq marches en bois, dont la surface est à peu près de 1 mètre de long sur 80 cm de large. Une planche dans le sens de la marche du train sert de siège et un volant permet de serrer les freins du wagon. C'est là, en son temps, que se tenait le cheminot appelé «serre-frein». Et voilà la place qui m'est réservée pour le voyage Lyon-Marseille ! Çà change de la première classe...

Le chargement terminé (une centaine de caisses) les portes du wagon ligaturées et munies des plombs de la douane, il ne me reste plus qu'à prendre place dans mon «château». Je suis en tenue sportive, mon costume rangé dans la petite valise, et j'ai un paquet de vivres et une bouteille d'eau pour le trajet. Tout cela prend déjà de la place dans cette guérite qui va me servir de salle à manger et de chambre à coucher... Enfin, il fait beau, c'est l'aventure et puis, pour une nuit...

La consigne est donc de ne pas quitter le wagon des yeux, lors des arrêts, de ne pas ouvrir les portes, enfin... de monter la garde pour éviter les vols.

Vers 19 h, plus personne. Une locomotive arrive, on m'accroche et c'est parti ! On arrive à une gare de triage où l'on forme les trains. Arrêt. On décroche le wagon, la loco pousse de plus en plus vite et hop... mon wagon est seul, passe

une butte et dans l'élan, après plusieurs aiguillages, file sur une longue ligne droite au bout de laquelle attendent déjà d'autres wagons. Boum ! le contact a été assez rude...
Le jour tombe, je casse la croûte avant l'obscurité complète et j'attends... assis sur mon «fauteuil». Je ne peux d'ailleurs qu'être assis. Debout, je touche le toit, couché, impossible... Je commence à somnoler, plié en deux, la tête sur l'avant-bras, lorsque l'on démarre. Ouf ! Mais voilà qu'en prenant de la vitesse, un courant d'air frais qui passe à travers les planches m'oblige à me recroqueviller afin que ma tête ne dépasse pas le toit du wagon.
Enfin ça roule... combien de temps ? Il fait nuit noire et je n'en sais rien. On s'arrête et me revoilà, avec un groupe de wagons pour la formation d'un autre train, après un nouveau triage. Une loco arrive, on accroche tout ça et on repart. Ralentissement... puis arrêt ! Où sommes-nous ? Voie de garage près de Valence. Tout ce trajet, pour n'être que là... Un cheminot m'informe que le wagon va repartir vers 11 h... et il est 6 h du matin ! Heureusement qu'à 50 mètres de là, se trouve un petit poste d'aiguillage où un brave homme m'invite à venir boire un café et manger un morceau au chaud. Aucun risque puisque je vois mon wagon, et que c'est lui qui commandera la manœuvre avant le départ.
11 h. Ca y est, on repart. Il fait beau, on roule jusqu'à Avignon ! Là, après une bonne heure d'attente, on me remet sur une voie de garage vers 17 h. C'est finalement à Rognac (80 km de Marseille) que je passe la deuxième nuit dans mon «château». Heureusement qu'il me reste du ravitaillement et de l'eau, heureusement aussi qu'il ne fait pas froid. J'ai pu dormir un peu, quoique ne sachant plus quelle position prendre. Dès le levé du jour, je me dégourdis les jambes en trottinant autour des trois wagons formant ce petit train. Il fait très beau. Vers 8 h, une machine arrive, on accroche les wagons. je suis juste derrière la locomotive (à vapeur évidemment) et le tender, bénéficiant en priorité de la fumée, des brindilles... le soleil en pleine figure.
Après deux ou trois arrêts, nous arrivons à la gare Saint-Charles, sur une voie de côté, car on avait payé le transport en «grande vitesse». Mon frère m'attend sur le quai, mais ne me reconnaît pas de suite... j'ai le visage noir de poussière et de soleil.

Lyon-Marseille en trente-six heures

Deuxième expérience : environ deux mois plus tard. Le trajet Marseille-Lyon et la réception à l'arrivée sont identiques. Mais lors du chargement, je décide de voyager dans le wagon même. Je fais placer les caisses de façon à ce qu'il y ait une surface plane d'environ deux mètres et un espace libre près de la porte, me permettant d'être ainsi, couché, assis ou debout. Ceci me condamne à demeurer à l'intérieur, puisque la seule porte est fermée, ligaturée et plombée.
Les multiples arrêts, stationnements sur les voies de garage sont à peu près les mêmes que précédemment. La première nuit, je peux m'assoupir, allongé sur les caisses, lorsque le train est à l'arrêt. Mais dès qu'il démarre, prenant de la vitesse, le chargement se met à bouger et je suis réveillé par des pincements aux fesses, dos et bras provoqués par les caisses qui s'entrechoquent. Plus moyen de rester couché...
Je pensais arriver dans la soirée à Marseille, mais vers 18 h on m'a largué sur une voie de garage à Miramas pour la nuit... si près de l'arrivée. C'est donc le lendemain, vers 10 h que nous sommes à Marseille-Abeilles, cette fois.
Troisième expérience : quelques semaines plus tard, je repars pour Lyon. Mais là, fort de mes deux précédents voyages, j'emmène une couverture épaisse pour mettre sur les caisses et un petit oreiller. Au moment du chargement du wagon, je rencontre un autre jeune homme qui doit convoyer celui destiné à Nice. Il s'agit du fils d'un entrepreneur de camionnage lyonnais, qui s'appelle aussi Gehrig... Nous pouvons bavarder sur la voie de garage, avant le grand départ.

Bombardements

Vers 20 h, le train s'ébranle. Nous roulons lentement et entrons dans le hall vitré de la gare de Lyon-Guillotière, pour nous arrêter là ! Mon collègue et moi, passons la tête à la porte entrouverte de notre wagon, lorsque la sirène d'alerte au bombardement retentit... Toutes les lumières s'éteignent... les gens courent aux abris et nous sommes là, chacun dans notre wagon que nous ne devons pas quitter. Les tirs de DCA claquent. Je ne suis pas très fier et pousse un ouf ! de soulagement, lorsque, environ une heure après, la sirène sonne la fin de l'alerte. La gare n'a pas été touchée, et j'espère que les voies sont intactes.
Nous sommes toujours dans l'obscurité totale, lorsque, d'un coup sec, la porte de mon wagon s'ouvre, de l'extérieur. «Qu'est-ce que c'est ?» «Rien, rien, me répond-on, je contrôle les numéros des wagons !» L'inconnu a fait la même chose chez mon collègue. Heureusement que nous étions là, sinon il se serait servi... J'ai fait, ensuite encore deux ou trois expériences, mais ajoutant à mon petit bagage une grosse canne pour ma sécurité !
Il y a eu, quelques temps après, l'occupation complète de la France et les possibilités d'envoi de ravitaillement depuis la Suisse, ont été annulées.
C'est bien vrai que les voyages forment la jeunesse !