

LA CASSE :

Nous n'entrerons pas dans le détail des destructions que cette quadruple avalanche occasionna dans la structure du dépôt.

Nous disons tout simplement que le soir du 11 août, à l'issue du quatrième raid, l'aspect général des lieux était méconnaissable. Ce n'était que cratères géants, rails tordus, machines couchées sur le flanc ou éventrées. Un spectacle hallucinant, une vision d'horreur.

Détruits le grill de classement, les cases du chantier à combustibles les voies radiales du pont tournant. Rasés les bureaux, les bâtiments abritant les installations du personnel, les rotondes, la lampisterie, la sous-station force et lumière, les locaux réservés à l'apprentissage et les salles de cours. Sévèrement touchés le grand atelier et le magasin. Coupé en deux le foyer des mécaniciens et chauffeurs : un des mieux conçus de toute la S.N.C.F..

En outre, douze locomotives n'étaient plus que d'informes tas de ferraille et une vingtaine d'autres "snochées" sérieusement.

Le Dépôt de Belfort avait son compte.

LE PERSONNEL A EU DE LA CHANCE :

Par miracle ces quatre bombardements massifs ne firent pas de victimes parmi le personnel du Dépôt.

Malgré les consignes formelles dictées par l'ennemi, les agents, dès l'alerte donnée par le P.C.R. de Vesoul, quittaient les lieux en toute hâte et s'égaillaient en ville ou dans les champs. Et c'est plus d'une fois que la population Belfortaine fut alertée du danger aérien par nos cheminots bien avant la sirène des pompiers.

Cette façon prudente d'opérer explique que, contrairement à d'autres centres ferroviaires, le nôtre n'eut à enregistrer qu'une seule victime et encore s'est-il agit d'un agent de passage surpris au foyer par le bombardement.

QUAND LES TOUT S' EN MELENT :

Les Boches, voulant à tout prix maintenir la liaison vitale pour eux, de la France au Rhin, firent venir sur les lieux (après chaque bombardement) des légions spécialisées et Todt et de la main-d'oeuvre réquisitionnée dans tout le Territoire de Belfort.

En dépit des efforts colossaux déployés, cette liaison resta précairement réduite à une seule et unique voie jusqu'à la période insurrectionnelle quand les cheminots " débrayèrent " sur l'ordre de la Résistance.

C'est alors que le Boche procéda au pillage du gros et du petit outillage, chargeant dans des wagons les machines-outils, les étaux et jusqu'aux marteaux d'ajusteur, le peu enfin qui avait échappé aux bombardements.

Et pour que tout fut consommé, ils appliquèrent avant de fuir, la tactique de la "terre brûlée" en dynamitant ce qu'ils ne pouvaient emmener.

Et c'est ainsi qu'à la Libération, le Dépôt de Belfort était tombé à zéro.

EN PART DE ENRO :

Le 1er décembre 1944, au cours d'une réunion à la Brasserie Danjean (centre de ralliement des tractionnaires), le personnel encore tout vibrant des émotions de la Libération se retrouvait auprès de M. Degy, son sympathique Chef de Dépôt, qui avait payé de cinq mois de détention à Fresnes son attitude courageuse dans Résistance-Fer.

Tout était à reconstruire : un travail de titans attendait nos cheminsots.

Par la pluie, le vent, la neige, le gel d'un hiver particulièrement rude, les "Gueules Noires" s'attelèrent à la tâche.

Le démarrage fut difficile. On manquait de tout. Après force démarches on finit par trouver, chez Becker, une vingtaine de brouettes et une centaine de pelles et de pics. Le système "D" permit de récupérer des barres à mines, des pioches et des bûches que les Todt avaient abandonnées le long des routes et que l'on avait récupérées en allant aux tranchées.

Tous les cheminots présents, répartis en équipes et dirigés par le Personnel d'encadrement, se muèrent en terrassiers.

On boucha d'abord les trous de bombes et pour ce fait on dut déplacer en huit semaines quelque 60.000 mètres cubes de terre.

Puis on traça des pistes, on aménagea des chemins de ronde dans le "no man's land" chaotique. On attaqua au burin des blocs de ciment récalcitrants; on fit du nivellement à grande échelle.

Des tranchées furent creusées pour le passage des canalisations d'eau des fosses de visite furent aménagées.

Peu à peu, la topographie des lieux changea d'aspect et bientôt des rails purent être alignés sur le sol aplani et tassé.

Le 6 février, le dépôt était relié par une voie précaire à la gare et au raccordement de l'Als-Thom. Par cette artère, la vie allait pouvoir reprendre son cours et pénétrer.

QUAND L'ALS-THOM POUSSE A LA ROUE

En effet la grande usine Belfortaine épargnée par la Guerre - et nos lecteurs savent à qui ils le doivent - apporta au dépôt une aide précieuse de dépannage, grâce surtout à la petite locomotive qu'elle mit à sa disposition.

Cette machine, le seul engin de traction dont on disposait dans le secteur, permit d'effectuer toutes les navettes exigées par le ballastage et la réfection des voies et de souder entre eux les différents chantiers.

LA 140 G 664 COMME MINERVE :

Entre temps, une équipe de réparation improvisée s'affaira au dépôt autour d'une vieille T.P. qu'on "retape" à l'aide de pièces relevées sur d'autres machines abîmées. Avec deux vieilles bagnoles, on en fait une neuve" disent les garagistes.

Suivant le même principe, on vit un jour la 140664 sortir du dépôt avec son dôme en casque rond, telle Minerve du cerveau de Jupiter.

D'autres locos furent l'objet des mêmes soins, si bien que, le 21 février, dès l'ouverture du tunnel de Champagny, les premiers mouvements vapeur purent être assurés par le Dépôt de Belfort ressuscité.

Les Belfortains ne virent pas sans émotion, après un temps court de six mois, la fumée familière des trains sur la ligne reconstituée.

QUAND LA 230B688 MET LE BOUQUET

À l'heure actuelle, sans prétendre avoir reprise son activité d'antan le dépôt de Belfort, parti de zéro au mois de décembre dernier, est à même de loger plus de soixante machines de toutes séries. Quelques chiffres permettront à nos lecteurs de se rendre compte - c'est le cas de le dire - du chemin parcouru.

Alors qu'en février le dépôt de Belfort n'assurait que 600 kms de parcours-trains, il en effectuait 11.500 en mars, 29.000 en avril, 44.000 en mai et juin, 49.000 en juillet, 56.000 en août, 62.000 en septembre et atteignait 70.000 kms en octobre soit presque deux fois le tour de la terre.

Et pour illustrer l'effort méritoire déployé par les "Gueules Noires" du dépôt, dans leur gigantesque travail de reconstruction, qu'il nous suffise de rappeler le chef-d'oeuvre de présentation qu'a offert, le 1er août 1945, la machine 230B688 du train inaugural France-Suisse par Belle, laquelle fit l'admiration non seulement de la foule de nos amis suisses, mais encore des techniciens avisés des chemins de fer fédéraux.

Ce jour-là avec sa tuyauterie brillante comme une braise, ses bielles passées à la toile émeri, son robage ripoliné, ses roues enjolivées et ses drapeaux enroulés, la 230 B 688 se présentait comme la maquette vivante et le symbole de la résurrection du dépôt de Belfort. C'était le 1er août 1945. En huit mois, un pas de géant a été fait dans le domaine de la reconstruction par les "Gueules Noires" du Dépôt.

Le Travail comme la foi, transporte les montagnes