

# HATTIE ET LE LION CYCLISTE



Olivier GABIN

*1er août 2022*



Été 1948 : Depuis la nationalisation des chemins de fer britanniques du début de l'année, Hattie Colson est désormais employée par British Railways. En cette année chargée, entre la création de l'État d'Israël et la guerre qui a suivi, la crise de Berlin, les premiers jeux olympiques de l'après-guerre à Londres, et la transformation de l'Eire en une République d'Irlande attendue depuis 1922, l'actualité chargée déborde à Hawesgayle on Dales sous la forme d'un mystérieux convoi de wagons étranges venus du continent.

Se rajoutent à l'histoire un brin de culture slave, une agitatrice syndicale proche du peuple et des théières, l'automatisation en vue du téléphone, une nouvelle base de la Royal Air Force, un amiral américain et vous avez un été des plus remplis. Sans parler des incidences indirectes de l'actualité sur la vie quotidienne à Hawesgayle on Dales, dont la fin du rationnement du pain est la plus remarquable.

Entre son travail, son adjoint en congé pour raison familiale, un chantier sur les voies, une famille de chats à domicile et les joies du jardinage et de la distillation maison, Hattie va devoir trouver qui sont les auteurs d'un mystérieux attentat touchant le domaine ferroviaire. Un été aussi chaud que bien rempli l'attend.

*Illustrations de l'auteur, sauf :*

*Couverture, pages 70, 88, 105 et 143*

*Crédit : Wikipedia*



# - 1 -

## UN DÉBUT D'ÉTÉ ANGLAIS

C'EST TOUJOURS QUAND vous vous y attendez le moins que des ennuis majeurs vous tombent dessus. Ce jour-là, jeudi 24 juin 1948, il faisait beau à Darlington, avec un magnifique ciel bleu sans nuages, annonciateur de l'été à venir, et j'étais en déplacement pour participer à un séminaire sur le plan d'action de mon nouvel employeur. Le London and North Eastern Railways, ainsi que ses trois autres confrères, avaient été fusionnés dans une seule compagnie unique à l'échelle du pays le premier janvier de cette année pour former British Railways, et cela devait, en principe, résoudre de nombreux problèmes avec les lignes des Dales.

L'ensemble de deux lignes est-ouest qui traversent les Dales et se rejoignent à Hawesgayle on Dales, plus la ligne de Skipton, étaient gérés jusque là par un syndicat au capital à parts égales entre le LNER, mon employeur, et le London, Midland and Scottish Railway. Ce syndicat permettait à chaque partie de tenter en vain de rançonner l'autre pour lui faire payer des travaux que les deux compagnies auraient pu payer à part égales si leurs directions n'avaient pas été exclusivement composées d'ânes bornés...

Ainsi, plusieurs aménagements prévus étaient restés dans les limbes à cause de cette politique dite N.W.T.P., pour "Nobody Wants To Pay" (*PVP, Personne Veut Payer*). Par exemple, plusieurs aménagements surréalistes, hérités des compagnies qui avaient été fusionnées dans le Syndicat des Dales à sa création, et qui gênaient considérablement l'exploitation des lignes, étaient restés en l'état alors que les deux parties du Syndicat des Dales étaient d'accord pour les changer. Mais pas pour mettre la main à la poche pour payer les travaux...

Le plus criant était l'absence de plaque tournante à la gare d'Hawesgayle on Dales, obligeant les locomotives tirant les trains de nuit à destination de Darlington à faire une partie du parcours en marche arrière. Deux aiguillages et un bout de voie d'un quart de mile auraient suffi pour avoir un triangle de connexion à Appersett Junction, à l'est d'Hawesgayle on Dales, apportant une solution au problème, mais le LNER ne voulait pas payer pour une idée qui était utile essentiellement au trafic du LMS...

Finalement, la nationalisation du 1<sup>er</sup> janvier 1948 avait mis un terme à ces chaudières. Bien que réparties entre deux régions de British Railways, les lignes des

Dales étaient désormais gérées par la même société, et c'était un point qui avait débloquent plusieurs travaux. Le premier était le triangle d'Appersett Junction, mis en chantier au printemps. Les travaux devaient être terminés avant l'automne, pour une mise en service au plus tard avant novembre 1948. Et British Railways ne comptait pas en rester là.

Sir Rodney Collinson, le directeur de la région nord-est de British Railways, avait convoqué les chefs de gare et les gens qui comptent pour le réseau des Dales en cette journée de jeudi 24 juin 1948, pour faire le point sur les travaux qui étaient engagés. British Railways avait loué une salle de conférence au Victoria Hotel de Darlington, à côté de la gare. Malgré le rationnement toujours en vigueur, un buffet avait pu être assuré avec des salades composées et des toasts, faits avec du pain blanc de bonne qualité, bien que pas vraiment au niveau de celui de mon époux.

Comme rationnement, il y avait toujours le problème, en suspens depuis le début de l'année, des nouveaux uniformes. British Railways avait instauré le principe du droit à un uniforme tous les 30 mois, à acheter avec des coupons de textile délivrés par l'employeur et une prime d'habillement annuelle de £5, mais les bons n'avaient pas été distribués à tout le monde. Roger Wilcox, mon collègue chef de gare de Leyburn, avait eu ses fonds et ses bons, et il avait pu commander un uniforme à Darlington. Devant le maigre buffet, nous discutons de cette situation ce midi-là :

« Pour les casquettes, elles sont envoyées à la gare quand tu retournes le formulaire que tu reçois avec ton chèque et tes bons de textile, c'est le service des fournitures de la région qui gère ça directement, il faut juste que tu précises tes mensurations. Et toi, Hattie, tu n'as rien reçu à Hawesgayle on Dales ? C'est pourtant une gare plus grande que Leyburn.

— Va comprendre Roger. . . Ici, à Darlington, j'ai vu la moitié de nos collègues de la gare toujours porter des uniformes du LNER. Ma cousine, qui est garde sur des trains de marchandises, a eu droit à un uniforme neuf de British Railways le mois dernier.

— La petite brune là-bas, qui discute avec l'ingénieur venu de Derby ? Le prends pas mal, mais comme elle est taille garçonnet, elle coûte pas cher en textile, c'est pour cela qu'elle a été prioritaire. . . Tant mieux qu'il y ait des salades, les toasts avec du snoek, c'est franchement pas terrible !

— Il n'est pas rationné ce poisson, je comprends mieux pourquoi. . . C'est dommage de gâcher du pain en étalant ça dessus. . . L'ingénieur de Derby, il s'occupe de quoi ?

— Un nouveau type de locomotive développé par le LMS avant la nationalisation, un engin de manœuvres d'après ce que j'ai compris. On devrait avoir des nouvelles de ça cette après-midi.

— Sans doute, ce sont les travaux prévus pour les lignes de l'ex-Syndicat des Dales qui vont être présentées. J'ai déjà droit aux travaux pour le triangle d'Appersett Junction par chez moi. »

En effet, la présentation de Sir Collinson portait sur les différents chantiers prévus pour le réseau des Dales. Le triangle d'Appersett Junction, entamé au printemps parce que le terrain nécessaire avait été acheté il y a longtemps par le Syndicat des Dales, un jour de 1938 où les deux partenaires avaient pensé à autre chose qu'à se disputer pour savoir qui devait payer la note dans son intégralité, était en travaux, le premier d'une

longue série prévue pour améliorer les liaisons du réseau des Dales avec le reste du pays.

Sir Collinson nous a présenté le plan des travaux prévus pour les prochaines années, et il y avait du bon de prévu. À commencer par ce qui était devenu un serpent de mer dans la région : la connexion de Kendal. La ligne des Dales, à destination de Hawesgale on Dales, était branchée à la gare de Kendal par une liaison qui passait par-dessus la West Coast Main Line au nord-est de la ville. La voie contournait Kendal par le nord et revenait en arrière en faisant un demi-tour pour entrer en gare de Kendal par le nord-ouest.

Avantage : les trains pouvaient continuer en marche avant vers Sedbergh et les Dales depuis Kendal, et vers Lancaster depuis Sedbergh sans devoir retourner la locomotive. Inconvénients : un gros détour pour attraper la ligne des Dales, un pont par-dessus la West Coast Main Line, et des miles de voie supplémentaires, à entretenir, plus le demi-tour de Kendal nord-ouest qui bloquait des terrains pour l'extension de la ville. British Railways avait étudié la question et, au prix d'un renversement de locomotive à Kendal, avait décidé de lancer le chantier de la connexion de Kendal, ce que Sir Collinson nous a expliqué :

« ... Nos études de marché nous ont prouvé que rajouter un retournement de locomotive avec la desserte directe de Kendal par tous les trains desservant la ligne des Wensleydales depuis le Lancashire n'aurait qu'un impact minime sur les voyageurs utilisant la ligne. Plus de 90% des voyageurs continuent en direction de Lancaster une fois arrivé à Kendal, et maintenir quatre trains par jours avec terminus à Kendal ou changement de locomotive pour repartir vers Lancaster via Oxenholme – l'option d'exploitation n'a pas encore été fixée à ce jour – permettait de répondre aux besoins des utilisateurs de la ligne. Après le triangle d'Appersett Junction, c'est le prochain chantier qui va être mis en œuvre par British Railways, sous la direction de mon confrère de la région Midland, Nathan Barstow. Outre une simplification du branchement de la ligne principale des Dales, la desserte de Kendal sera toujours assurée avec de nombreuses améliorations de trafic : plus de passage par Kendal des trains de marchandises utilisant les lignes des Dales, simplification de l'exploitation du train de nuit Liverpool-Edimbourg et, à terme, une réduction du mileage non seulement de la ligne des Dales, mais aussi de la ligne d'Ingleton. . . Miss Colson, je vous écoute.

— Vous allez supprimer la seconde gare de Sedbergh? Pour le moment, nous avons deux lignes perpendiculaires qui sont totalement séparées l'une de l'autre.

— C'est le but à moyen terme, je vous le confirme. Le branchement de Kendal va prendre la forme d'une voie parallèle connectée à la West Coast Main Line à la hauteur d'un point à un demi-mile au sud du pont actuel de la ligne des Dales. Cette voie va descendre le long de la ligne pour être branchée à la nouvelle corde de Kendal Park, au sud de la ville, qui permettra aux trains venant du nord de tourner directement vers Kendal et Windemere sans devoir passer par Oxenholme, une paire de trains locaux, avec changement de locomotives à Kendal, est prévue à terme entre Lancaster et Carlisle grâce à ce nouveau branchement. Début des travaux au printemps 1949, les acquisitions foncières sont en cours en ce moment. »

Ce branchement est ensuite prévu pour être développé, côté entrée de la ligne des Dales sous la forme d'un triangle connectant cette dernière avec, dans un premier temps, une connexion directe sur la nouvelle voie parallèle, en venant du nord, en

direction de la nouvelle corde de Kendal. Une connexion vers le nord sur la West Coast Main Line de la ligne des Dales, une fois la ligne actuelle démontée passé le pont sur la West Coast Main Line, doit compléter le tableau. Ainsi, un train venant de l'est pourra continuer vers Kendal au sud, ou continuer sur Carlisle au nord. Ou entrer sur la ligne des Dales sans passer par Kendal, aussi bien depuis le nord que le sud.

Comme autre chantier, le branchement la ligne d'Ingleton avec un autre triangle à Sedbergh était prévu. Il deviendrait ainsi inutile de continuer à entretenir sa partie nord, qui comprend plusieurs viaducs, et les trains qui allaient vers Carlisle depuis Ingleton pourraient passer par le nouveau branchement de la ligne des Dales. Vous avez une carte ici pour vous rendre compte, c'est une présentation de British Railways des connexions et travaux prévus. En tout cas, il se passait enfin quelque chose sur le réseau des Dales, et c'était un des premiers bénéfices de la nationalisation.

Des autres travaux qui devaient être menés sur le réseau des Dales dans les années à venir, j'ai appris que la connexion de la ligne de Masham à la ligne du Wensleydale via Leyburn était actée, donnant un accès direct à Harrogate via Ripon depuis Hawesgayle. Plus une nouvelle gare à Kirkby Lonsdale avec une déviation de la ligne pour la desservir, en passant ainsi sur la rive droite de la Lune. Ces deux chantiers étaient les plus ambitieux : presque dix miles de ligne au milieu de rien étaient à construire pour le premier, et toute une nouvelle ligne sur plusieurs miles, avec deux ponts, à la sortie nord d'Ingleton pour le second. Mais il y avait des avantages certains en termes d'exploitation, ce que nous a expliqué Sir Collinson en détail, plus particulièrement pour la branche d'Ingleton :

« Bien évidemment, point de vue trafic local, mettre une nouvelle gare à Kirkby Stephen qui soit juste à la limite sud de la ville plutôt qu'un mile au sud-est, en pleine campagne, aura un attrait certain pour les locaux. Mais, le plus important, outre les économies faites par l'exploitation d'une voie unique, au lieu de la voie double de la ligne actuelle, c'est l'intégration d'une ligne au réseau des Dales pour avoir une ouverture supplémentaire sur le sud, en plus de la ligne de Skipton. À terme, divers trafics de marchandises, et des express de jour comme de nuit, emprunteront cette ligne. Je pense au train de nuit Manchester-Glasgow par exemple. Depuis Hawesgayle on Dales, et miss Colson, notre chef de gare de cette charmante ville pourra en témoigner, un accès aux grandes villes des Midlands est vital pour l'économie locale. Ce seront trois lignes vers le sud, et non plus seulement celle d'Aysgarth à Skipton, qui seront ainsi ouvertes : une ligne dédiée vers Lancaster via Clapham et Carnforth, complémentaire à la ligne vers Leeds qui passe à Skipton, et une liaison vers York via Ripon et Harrogate. Le réseau de l'ex-Syndicat des Dales, qui a joué un rôle important jusqu'ici, va voir son avenir assuré et son utilité renforcée, confortant au passage Hawesgayle on Dales dans son rôle de pôle économique du sud-ouest du Richmondshire et des Dales occidentales. »

Je n'ai pas eu l'occasion de vous parler de la ligne d'Ingleton : c'était, à son ouverture en 1861, une ligne que ses initiateurs, le Lancaster and Carlisle Railway, voyaient comme un axe majeur entre le nord de l'Angleterre, plus particulièrement les Midlands, et l'Écosse. La concurrence de la West Coast Main Line du North Western Rail-



way à l'ouest, et de la ligne de Settle à Carlisle du Midland Railway à l'est ont réduit cette ligne à une simple ligne secondaire, mal en point en 1948. En effet, de nombreuses industries locales, qui alimentaient la ligne en trafic, avaient fermé. Isolée de celles des Dales, elle était menacée de fermeture. Sauf travaux importants. . .

Comme dans toute histoire de trains britanniques qui se respecte, le non-sens est de rigueur : la ligne de Kendal à Hawesgayle on Dales, via Garsdale, du désormais défunt Syndicat des Dales passe sur la partie nord de la ligne d'Ingleton à angle droit à Sedbergh. . . Un pont a été construit à Sedbergh pour que la ligne du Syndicat en provenance de Kendal passe par-dessus celle d'Ingleton, construite dans une tranchée.

Quand vous prenez la ligne du Syndicat des Dales à partir de Sedbergh pour vous rendre à Kendal, vous avez droit à un passage par-dessus la West Coast Main Line via un pont, puis un demi-tour de six chains de rayon<sup>1</sup> au nord de Kendal, pour revenir vers la gare. Naturellement, outre deux gares à Sedbergh, il n'y avait AUCUNE communication entre les deux lignes, les trains du réseau des Dales ne pouvant accéder à la ligne d'Ingleton, et vice-versa. Et il a fallu une nationalisation pour enfin résoudre ce problème.

British Railways voulait désormais déplacer la ligne d'Ingleton pour desservir Kirkby Lonsdale, et la relier à la ligne des Dales avec un branchement en Y à l'ouest de Sedbergh. La section entre Sedbergh et Low Gill serait défermée, le branchement par la nouvelle connexion sur la West Coast Main Line au nord-est de Kendal devant désormais remplir la fonction de liaison vers le nord depuis Ingleton. Et la gare de Sedbergh sur la ligne d'Ingleton, elle aussi située en pleine campagne (Sedbergh Nord, du Syndicat des Dales, est à un peu moins de 250 yards au nord de la rue principale de la ville), pourrait fermer.

Mais ce n'était pas ce qui intéressait le plus ma cousine Joannie. Les histoires de travaux publics, cela n'avait jamais été son fort. Par contre, tout ce qui était matériel de traction l'intéressait. Trop frêle pour vivre la dure vie d'un mécanicien de locomotive, elle se rattrapait en étudiant seule tout ce qui tenait de la technologie du matériel roulant, compensant par son métier de garde de trains de marchandises ce qu'elle ne pouvait pas obtenir comme déplacements en tant que mécanicienne de locomotives. Déjà que ma tante Phyllis, sa mère, était horrifiée parce que sa fille faisait "un métier d'hommes". . .

Joannie m'a parlé de sa découverte d'une nouvelle technologie qui devait, selon ce qu'elle avait appris, révolutionner le transport ferroviaire : les locomotives diesel. L'ingénieur avec qui elle s'était entretenu était un ancien du LMS, qui était désormais membre du groupe d'étude et d'industrialisation de la traction diesel de British Railways. Il lui avait parlé de plusieurs prototypes, dont un engin intéressant qui devait apparaître rapidement partout sur le réseau : une locomotive de manœuvres diesel développée par le LMS. Dans le salon de thé où nous avons pris une collation ensemble après la conférence, elle m'a fait part de son enthousiasme pour cette nouvelle technologie :

« Monsieur Dobersby, l'ingénieur, m'a expliqué qu'une locomotive diesel était aussi facile à conduire qu'une voiture automobile : tu mets en marche le moteur, tu desserres les freins et tu peut directement tirer des wagons avec, rien qu'en tournant une manette. Pas besoin de mettre du charbon dans une chaudière, ou de surveiller

---

1. 120,70 m, 1 chain = 20,1168 m.

la quantité d'eau ou la pression de vapeur : le moteur diesel fonctionne tout seul, tu dois juste surveiller le niveau d'huile avant de le mettre en marche, et c'est tout. Il y a déjà la série 12033 d'opérationnelle, ce sont des engins ex-LMS, et British Railways pense développer un engin unifié pour tout le pays à partir de ce modèle. Monsieur Dobersby travaille là-dessus, et c'est ce qu'il m'a expliqué.

— Ça serait bien pour tout le monde que l'on n'ait plus des chauffeurs et des mécaniciens qui se ruinent la santé. S'il n'y a plus de chaudière, ça doit être confortable à conduire ces engins-là.

— Monsieur Dobersby m'a dit que c'était comme travailler dans un bureau, sauf que le bureau se déplace et tire des wagons. Il prévoit la fabrication d'une série d'engins, numérotée 13000, qui va remplacer toutes les locomotives de triage du pays d'ici dix ans. Nous en aurons partout, surtout à Darlington, avec le dépôt, les embranchements particuliers et la gare de marchandises. Les J50 et J94 qui font ce travail aujourd'hui vont partir dans des musées!... Dis-moi, tu es de service ce week-end ?

— Je reprends le service seule à la gare, mon assistant part en week-end avant de partir se marier au Japon lundi. Tu es sur quel train ?

— Le 734, Darlington-Lancaster, à l'aller, et le 748 au retour.

— Attends... 7, c'est le code pour les trains de voyageurs hors express, tu as eu une promotion ?

— Polyvalence, le nouveau mot d'ordre de British Railways. Je débute comme garde sur les trains de voyageurs, j'ai eu la formation. Par rapport aux trains de marchandises, tu as un frein continu, mais tu dois surveiller la fermeture des portes. Et déposer les liasses de journaux quand tu t'arrêtes dans une gare. Je fais escale à Northallerton, Leyburn, Hawesgayle, Sedbergh, Kendal et Carnforth avant d'arriver à Lancaster, pareil au retour, mais en sens inverse.

— Mes félicitations pour ta promotion, j'espère que ton 734 n'aura pas de retard.

— Ils ont prévu une B1 pour huit voitures, ça devrait le faire pour tenir l'horaire. Allez cousine, on se revoir au travail samedi ? »

C'est toujours bien d'avoir de la famille qui travaille pour le même employeur que vous. Ce soir-là, je suis rentrée à la maison à Hawesgayle on Dales par le train du soir avec terminus à Kendal, le 798 de 9h35, départ de Darlington à 8h05, un seul arrêt à Northallerton avant Hawesgayle. Le train était assuré par une K3, une Mogul 2-6-0 destinée au trafic mixte, voyageurs et marchandises. La locomotive avait les quatre voitures du train du soir, des vieilles 50 pieds sans couloir héritées du North Eastern Railway, la compagnie qui desservait la région avant d'être regroupée avec d'autres pour former le LNER en 1923. Ces véhicules étaient plus âgés que moi. Il était prévu de les remplacer depuis avant la guerre, et ils étaient toujours en service faute de mieux.

Ce local semi-express est toujours bien fréquenté en semaine, les gens qui ont des voyages privés ou professionnels à faire le prennent pour rentrer au calme chez eux depuis les grandes villes. Il y a aussi de nouveau des touristes qui le prennent pour arriver en soirée dans des hôtels ou des gîtes, plus particulièrement à Hawesgayle et dans ses environs. Sa contrepartie part de Kendal à peu près à la même heure, et le croisement se fait à Hawesgayle on Dales.

Je me suis rendue sur le quai après que le contrôleur de la gare de Darlington ait vérifié mon billet avant de me laisser accéder au train. Le train était à quai, la K3

du dépôt de traction de Darlington était sous pression après avoir fait de l'eau à la sortie du dépôt. Elle avait vu ses lettres LNER du tender remplacées par les mots BRITISH RAILWAYS à titre de transition, les locomotives devaient être progressivement repeintes dans les nouvelles couleurs de British Railways, avec le nouvel écusson de la compagnie, dans les prochains mois au fur et à mesure des passages en atelier pour révision, le nom sur le tender étant une mesure provisoire.

Le numéro des locomotives était celui de la compagnie précédente, auquel était rajouté la lettre E pour les engins ex-LNER. Ma K3 était ainsi la E 1835, mais cette numérotation était aussi provisoire. J'ai relevé le numéro de la locomotive avant d'embarquer dans la troisième voiture quand j'ai été appelée par quelqu'un avec un accent irlandais :

« Madame, excusez-moi... C'est bien le train vers Hawesgayle on Dales, plate-forme 1 ?

— Oui, tout à fait, plate-forme 1, vous y êtes. C'est votre destination ?

— Tout à fait, je dois m'y rendre pour le travail, et j'ai failli me perdre dans la gare, je ne connais pas la région... Merci pour le coup de main... »

Ce soir-là, j'ai fait la connaissance de quelqu'un qui allait avoir une importance certaine dans cette histoire, comme nous allons le voir plus loin...

Mon interlocutrice, qui allait partager le même compartiment que moi pour mon retour à Hawesgayle on Dales, était une femme un peu forte, brune, de taille moyenne, avec les cheveux courts, un visage ovale avec des traits marqués qui m'a permis d'estimer qu'elle devait être un peu plus âgée que moi, en début de cinquantaine. Elle avait des yeux noirs avec un regard qui m'a quelque peu perturbée au début, comme si quelque chose n'allait pas dans son attitude générale. Je n'y ai pas prêté plus attention que cela, car j'ai tout de suite compris, à son accent, que j'avais à faire à quelqu'un originaire, comme moi, de l'île émeraude :

« Sans indiscretion, vous avez trouvé du travail à Hawesgayle on Dales ?

— Si l'on veut... Je compte faire un article sur le General Post Office de la ville, je suis journaliste. Et vous êtes en uniforme des chemins de fer vous, vous y travaillez dans cette ville ?

— Je suis le chef de gare de Hawesgayle on Dales, Henrietta Colson. J'étais en conférence avec la direction de la région nord-est pour les développements prévus dans le réseau suite à la nationalisation de janvier de cette année. À votre accent, je pense que vous êtes du centre du pays, du côté d'Athlone, ou pas loin.

— Trop fort ! Je suis du comté de Westmeath, née à Mullingar. Mary O'Brien, pas très original... Et vous êtes d'où, sans indiscretion ?

— Galway. J'ai épousé un Anglais de la région, c'est pour cela que je suis à Hawesgayle on Dales, ma belle-famille y habite, et mon époux y exerce la profession de boulanger. Cherchez la plus longue queue d'attente dans la ville Tudor, c'est celle des clients de la boulangerie de mon époux.

— Et vous avez pu devenir chef de gare ? Moi qui pensait que tout métier plus sophistiqué que femme de ménage était barré aux Irlandais dans ce pays...

— J'ai commencé comme guichetière avant la guerre, dans une petite gare de campagne pas loin de York, et j'ai ensuite profité de la formation professionnelle du

LNER. Quand la place de chef de gare dans la ville natale de mon époux s'est libéré, j'ai postulé pour le poste. J'avais la formation et l'ancienneté, plus une expérience de chef du guichet des grandes lignes à York, et j'ai eu la place. Ça doit être pareil au General Post Office. Je connais un peu parce que ma mère y travaille, à Enniskillen, chez les Orangistes.

— Hem... À vrai dire, je ne suis en Grande Bretagne que depuis deux ans. J'étais avant en Irlande, mais à Belfast, avant de devoir trouver du travail ailleurs. Vous le savez comme moi, pour trouver un emploi quand on est une femme en Irlande, il faut émigrer. J'ai travaillé comme secrétaire chez un vendeur d'ustensiles de cuisine, une grande maison protestante, mais très correcte avec ses employés catholiques. Mac Creaghan Kitchenware pour ne pas la nommer. Une idée d'une de mes cousines, qui est cuisinière de métier... J'ai dû changer de profession parce que l'entreprise licenciait à cause de la fin de la guerre, ils devaient réduire leur production avec la fin des contrats militaires, et ils ont taillé dans le personnel. J'ai pu me reconvertir comme journaliste indépendante. Et vous avez de la famille qui travaille au GPO ?

— Ma mère et ma tante, à Enniskillen. Maman est chef de bureau, et ma tante est receveuse. Elle gère la partie finances, la comptabilité, tandis que ma mère s'occupe de la partie guichets, et personnel. Elle est veuve de guerre, et elle a dû prendre cet emploi quand j'étais gamine parce que sa pension était ridicule.

— Votre père, il est tombé en France pendant la guerre précédente ?

— Exécuté par des irréguliers pendant la guerre civile, quand j'avais neuf ans. Il était soldat de l'Armée Nationale et il avait été fait prisonnier deux mois après la mort de Michael Collins. Bref, une triste histoire irlandaise, comme on en a vu beaucoup trop.

— J'ai quitté le pays avant la guerre d'indépendance, une opportunité de travail en Ulster... Je n'ai pas trop suivi l'actualité, pas vraiment ce qui m'intéresse... Et il y a une importante communauté irlandaise à Hawesgayle d'après ce qu'on m'a dit. C'est un de mes cousins qui m'héberge, et qui m'a dit ça.

— Un tiers de la population totale de la ville, en comptant les gens originaires d'Ulster. La fonderie d'aluminium et les autres industries locales ont attiré des travailleurs. J'ai un contremaître et des cheminots d'origine irlandaise dans mon équipe, ainsi qu'une guichetière. On a deux pubs irlandais, bientôt trois, et même une équipe de hurling locale.

— Trop fort ! Ça doit pas être trop dur de ne pas avoir le mal du pays avec tout ça.

— Les Dales, c'est un peu comme par chez moi, à Galway, le sous-développement en moins. Bon, par rapport à une grande ville, nous n'avons pas encore certaines facilités. J'ai connu le gaz de ville à York pour le chauffage et la cuisine, et je n'ai pas ça dans mon logement de fonction. La municipalité va aménager un nouveau quartier au nord de la ville, là où il y a la gare, et il est prévu à terme de me connecter au réseau. »

Nous sommes arrivés à Hawesgayle on Dales dans la lumière dorée d'un joli crépuscule d'été, et Mary O'Brien m'a quittée pour se rendre chez son cousin. J'ai compris qu'il habitait du côté de Gayle, dans les quartiers délabrés que la municipalité voulait démolir et reconstruire aux normes modernes pour mettre un terme aux taudis datant de l'époque victorienne. La Luftwaffe n'ayant pas apporté sa contribution à la politique locale d'aménagement urbain, les quelques 500 familles à reloger de ce

quartier devaient attendre la construction de logements neufs. Justement prévus dans le nouveau quartier de la gare.

Je suivais tout cela avec l'association civique locale dont j'étais membre, et la municipalité devait faire face à une forte opposition politique basée sur la notion bien de droite, selon laquelle dépenser de l'argent pour le bien-être des pauvres était inutile... Le maire travailliste et son équipe avaient tenu bon, avec notre soutien, et les travaux étaient commencés. Les acquisitions foncières avaient été faites avant la guerre, et les premières équipes de géomètres étaient au travail sur le site du nouveau quartier depuis début juin.

De mon côté, j'avais une date pour le début des travaux, septembre, parce que plusieurs entreprises de travaux publics, qui avaient eu les contrats suite aux appels d'offres de la municipalité, étaient venues me voir pour les modalités de livraison des matériaux de constructions et des engins de chantier à la gare. Ce soir-là, j'ai croisé Jim Cerridwen, mon assistant, en poste pour la soirée à la gare avant que je prenne la relève pour le week-end. Je suis passée le voir dans notre bureau avant de rentrer chez moi, et je lui ai fait un état des lieux :

« Tous les chantiers prévus ont été approuvés, en plus du branchement d'Appersett junction en cours de réalisation. Par contre, je n'ai pas encore le calendrier, mais je peux te dire que la grosse priorité va être la connexion avec la West Coast Main Line.

— C'est la troisième voie avec la corde de Kendal park qui a été retenue ?

— Oui. Début du chantier à l'automne, les acquisitions foncières sont faites à Kendal, il n'y a plus qu'à faire le terrassement et poser les rails. C'est la région Midland qui va superviser tout cela, et ça permettra ensuite d'attaquer la ligne d'Ingleton. Et j'ai une autre bonne nouvelle pour le jour où ton équipe de rugby voudra aller jouer à Ripon : la ligne Leyburn-Masham est retenue. Les financements sont en cours de négociation, il y a un pont sur la rivière Ure à construire, et une nouvelle gare à bâtir au plus près du bourg.

— Ça va faire vingt ans qu'il n'y a plus de trafic passager sur cette ligne, ça va tout changer un branchement vers Leyburn. On aura des trains vers Harrogate et Leeds qui n'auront plus besoin de changer de sens à Northallerton. Tu sais s'ils vont reprendre l'emprise du Leyburn, Middleham and Southern Light Railway ?

— C'est en cours de discussion. Ça ferait une plate-forme quasiment prête à l'emploi jusqu'à East Witton, mais la route serait tordue, car la ligne faisait un détour par l'est à la sortie de Leyburn pour desservir Harmby et Spennithorne. Il y a plusieurs tracés retenus pour la nouvelle ligne, un le long de l'Ure, et un autre qui descendrait droit vers le sud à Middleham, pour rejoindre Masham par Healey et Fearby. Ça dépendra au final des coûts de terrassement et du profil de la ligne, et j'ai cru comprendre que la vallée de l'Ure était plus plate, mais que les terrains agricoles étaient plus chers... Plus plaisant et moins professionnel, tu as des nouvelles de ta fiancée ?

— C'est bon pour elle, j'ai eu la confirmation par ma future belle-famille et le consul de Grande-Bretagne à Sapporo. J'ai mon billet de bateau pour Halifax, le train pour traverser le Canada, et le bateau pour le Japon depuis Vancouver. Quinze jours aller en tout, c'est plus rapide que par Suez, Bombay et Singapour.

— C'est un sacré voyage, et tu vas me laisser seule pendant tout l'été ! Ça fait une sacrée aventure, tu auras de quoi me raconter quand tu me présenteras madame Cerridwen à ton retour. »

Jim allait faire l'équivalent d'un tour du monde pour aller épouser à l'autre bout du monde la femme de sa vie, qu'il avait rencontrée dans des circonstances peu pacifiques... Il avait choisi la route vers le Japon qui comportait le plus de parcours sur la terre ferme parce qu'il m'a avoué être sujet au mal de mer... Deux océans et un continent à traverser, c'est beau l'amour.

Le vendredi 25 juin 1948, je suis retourné à la gare le matin pour travailler, comme prévu. J'étais de permanence le week-end, et j'avais beaucoup de travail administratif à faire avancer. D'autant plus que Jim, mon assistant, partait pour son mariage le samedi matin. À son habitude, il avait largement anticipé, et tout mis en ordre de son côté pour que je n'ai pas à m'en faire. Surtout en ce qui concerne les mauvaises surprises, toujours possibles.

Jim avait été employé du London, Midland and Scottish Railway avant la nationalisation, et il avait été rattaché, comme moi, à la région nord-est de British Railways. Il me semble l'avoir dit, la frontière administrative ouest entre notre nouvelle région et la région des Midlands passe à exactement 20 chains (*400 mètres*) à l'ouest du nouveau premier aiguillage d'Appersett Junction, sur la ligne de Hawesgayle à Garsdale Head. Question pratique car cela permet de garer en entier un train en attente avant qu'il ne s'engage sur le tout nouveau triangle d'Appersett Junction. Qui était en construction, le terrassement était en cours depuis début mai. Dans notre bureau, c'était un point à voir avant que Jim ne parte à l'autre bout du monde :

«...Hattie, pour la comptabilité, j'ai mis à jour l'état des ventes et le bulletin à adresser à Darlington, tu n'auras qu'à compléter avec la fin du mois, j'ai tout recalculé et vérifié, j'ai mis le total provisoire au crayon de papier, tu n'auras qu'à rajouter les ventes des prochains jours.

— On en est à combien à ce jour ?

— £54/11/7¾ Avec les départs en vacances, ça marche bien la gare. Comme prévu, le nouveau buffet/kiosque à journaux ouvre lundi 28, madame Wiesziniak est à l'œuvre... Tu as pu aller voir le fish and chips de son époux, sur la place ?

— Pas encore, mais j'aurais l'occasion d'y faire un tour. Mon mari ferme lundi, comme d'habitude, et je travaille ce jour-là, nous y ferons un saut. Les enfants sont encore à l'école<sup>2</sup> et le pain ne sera bientôt plus rationné. Nous avons pu partir en vacances l'année dernière en août à Saltburn-by-the-Sea, ça nous a bien changé les idées quinze jours à la mer pour la première fois depuis le début de la guerre. Cette année, les enfants sont d'accord pour rester à la maison l'été, ils ont des amis qui ne partent pas en vacances et qui restent en ville. D'autre part, j'ai envie de m'occuper du jardin et de divers travaux à la maison, et mon époux veut aider son frère.

— Ça y est, ton beau-frère va monter son entreprise de transport ?

— Il a pu avoir un prêt pour son camion. Comme il n'a pas pu ramener au pays l'Opel Blitz qu'il a récupéré auprès de la Wehrmacht en Hollande pour s'enfuir quand son bataillon a été encerclé lors de Market Garden, il va falloir qu'il s'équipe anglais. Il a commandé à AEC un Mammoth Mk III, quinze tonnes de charge, et il devrait le recevoir sous peu.

— Ça va faire de la concurrence pour nos cochers.

---

2. L'année scolaire au Royaume-Uni dure de début septembre à mi/fin juillet.

— Pas tant que ça dans un premier temps, l'offre manque dans la ville pour ce qui est transports routiers, et les paysans du coin ont du mal à fournir avec leurs charrettes, surtout en été. Et puis, pour des charges lourdes, ils sont dépassés. Des nouvelles de nos bons de textile pour nous uniformes ?

— Malheureusement toujours rien à signaler Hattie. J'ai renvoyé une question à ce sujet par télétype à Darlington, ils n'ont répondu qu'ils n'avaient toujours rien... Par contre, nous avons bien reçu les nouvelles plaques à poser à la station... »

Avec le changement de statut légal, British Railways imposait désormais la pose de plaques émaillées avec le nom de la station inscrit dessus, et un fond dans une couleur normalisée correspondant à la région, plaques à placer sur les bâtiments. Nous avons une demi-douzaine de plaques à poser sur le bâtiment de notre gare, ordre de la direction régionale de Darlington, et je n'avais pas la moindre idée de la façon de procéder :

« Ils sont gentils de nous envoyer ça en plein été, surtout avec la seule personne qui sait un peu bricoler ici qui part deux mois en vacances pour raisons familiales... Les anciennes sont vissées, mais si je dois faire des trous dans les murs pour accrocher les nouvelles, je vais avoir du mal !

— Demande à Tom et à son l'équipe de maintenance, ils ont des outils pour ça... On attend la livraison de la draisine qui leur est destinée d'un instant à l'autre.

— Mmmm, c'est bien l'Angleterre : rien pour avoir des vêtements professionnels à jour, mais à la place des plaques pour faire joli à monter en urgence, et une draisine que personne n'a demandée... Au moins, ils nous construisent le branchement à Appersett Junction que tout le monde veut depuis les années 1930 ! Jim, je crois que le 10h15 en provenance de Richmond va entrer en gare sous peu, tu peux voir pour l'eau de la locomotive ?

— Je m'en charge. »

Mon assistant est allé sur le quai pour faire de l'eau pour la V3 qui assurait le train "circulaire" qui dessert, en milieu de matinée, toutes les stations des Dales en partant de Darlington, pour passer ensuite par Richmond, Reeth, Hawesgayle puis Aysgarth, Leyburn et Bedale, avant de revenir à Darlington par Northallerton. J'en ai profité au passage pour regarder les derniers courriers, soigneusement classés par importance et domaine, que Jim avait préparés à mon attention.

Il y avait plusieurs horaires de trains supplémentaires prévus pour la desserte du camp militaire de Fossdale. Après avoir été utilisé jusqu'à l'année dernière comme camp de prisonniers par la Royal Navy, ce camp avait été reconverti dans une installation des services techniques interarmes, gérée par la Royal Air Force. C'était un endroit au calme, facile à garder, avec de la place, et en pleine nature, l'idéal pour un camp de prisonniers et, désormais, des activités militaires non spécifiées.

Depuis le début de l'année, j'avais eu droit à plusieurs trains supplémentaires à destination de ce camp. Les forces armées ne détaillaient pas les cargaisons, et les faisaient voyager dans des fourgons fermés à bord de trains annoncés nulle part, et arrivant à Hawesgayle on Dales à l'improviste. J'ai même eu droit à l'un d'entre eux qui est venu me semer la zizanie lors de la manœuvre du train de nuit Liverpool-Édimbourg il y a trois semaines. Là, j'avais plusieurs trains d'annoncés, mais sans date et sans horaires d'indiqués...

L'Air Ministry, qui gère tout cela pour le compte de la RAF, pourrait au moins avoir la politesse de prévenir... C'était sensé être un simple centre logistique pour du matériel guère plus stratégique que des fournitures de bureau, et ce centre rénové à Fossdale tournait à l'installation militaire secrète. Les militaires et leur sens du secret parfois déplacé... J'avais un train de marchandises local d'attendu à 10h47 en provenance de Lancaster, via Kendal et Sedbergh, et une surprise sur le télétype : la fameuse draine Wickham allait m'être livrée le jour même par ce train.

Un énorme *URGENT!* – *POUR NOUS!* avait été écrit au crayon gras sur le télétype que Jim m'avait mis sur le dessus de la pile, sur mon bureau. Il oublie parfois de me prévenir verbalement pour des questions de service de ce genre, mais il me laisse toujours un écrit bien en vue pour que le message passe. Et il y en avait beaucoup d'autres ce jour-là : l'équipe technique de la signalisation devait passer pour préparer le remplacement du télétype, fonctionnant sur un réseau dédié du LNER, par un télex. Passage prévu dans le courant de la semaine prochaine. D'autre part, les horaires d'été entraient en vigueur lundi à minuit, et des essais de locomotives du LMS sur la ligne étaient prévus pendant l'été. Jim avait laissé sur son bureau le journal de la veille avec un gros titre qui a tout de suite attiré mon attention :

### *BERLIN COUPÉE DU RESTE DU MONDE*

*Un blocus de la partie occidentale de la ville et de ses deux millions d'habitants  
mis en place par les forces soviétiques en Allemagne*

*Le bras de fer autour de la nouvelle monnaie des zones d'occupation occidentales  
entamé par le Kremlin*

*“Nous n'abandonnons pas Berlin” a déclaré le président Truman à la Maison Blanche*

Ce genre de situation était vraiment ce dont personne n'avait besoin. Toute l'Europe continentale était en miettes, la famine menaçait partout, et les Soviétiques n'avaient rien trouvé de mieux que de vouloir jouer les gros bras parce qu'une nouvelle monnaie était introduite dans les zones d'occupation occidentales de l'Allemagne... Jim, qui avait combattu les communistes en Indonésie après la guerre, est rentré à ce moment-là :

« Hattie, tu as vu pour la draine ?

— Oui, j'ai vu ça, tu as eu le télétype quand ?

— Ce matin en arrivant, avec plein d'autres. Je l'ai trié en premier. Tu peux le lire si tu veux.

— Le télétype ?

— Non, mon journal, je l'ai fini. J'ai promis à madame Wiesziniak de lui donner un coup de main pour finir de mettre en place le buffet de la gare. Elle a été la seule à répondre à notre appel d'offre, quand British Railways a autorisé l'ouverture des procédures correspondantes à l'initiative des chefs de gare, on peut faire un geste pour elle.

— Vas-y vite, c'est un service que tout le monde nous demande... Pour le nouveau télex, ils vont faire quoi, les gars de la signalisation ?



— Pas grand-chose, voir où poser le branchement du nouvel appareil, et par où faire passer la ligne quand les équipes du GPO seront envoyées pour nous installer le nouvel appareil. Le réseau dédié actuel est hors de prix à maintenir et à faire fonctionner, autant passer sur un réseau public plus performant et moins cher, mis en place par des professionnels. Nous pourrions recevoir et adresser des télex dans tout le pays une fois que le branchement sera fait. British Railways veut couper les télétypes des anciennes compagnies au plus tard au 1<sup>er</sup> mars 1949.

— Ça ne gênera pas que l'on n'ait pas encore le téléphone automatique à Hawesgayle ?

— Ce n'est pas le même réseau. Tu as une interview du postier général de la ville en page 4 sur l'automatisation du téléphone à Hawesgayle si ça t'intéresse. »

J'ai pris le journal de Jim et je l'ai gardé de côté pour le lire plus tard au calme. C'était le tout nouveau *Wensleydale Courier*, récemment ouvert par une de nos connaissances, Sherwood Kittingsworth. Qui avait ainsi doté la région d'un titre de presse locale qui était très attendu.

Le samedi matin, mon époux part au travail, comme d'habitude (il ferme le lundi), et mes enfants sont à la maison, du moins en principe. Mon fils Harold est souvent avec ses amis, il s'est découvert une passion pour le hurling, la crosse celtique, sport typique de l'Irlande, qu'il n'est pas difficile de pratiquer dans une ville avec une forte minorité irlandaise comme Hawesgayle on Dales. Ma fille Lucy reçoit ses amies, ou va chez elles.

Sa meilleure amie est une petite rousse menue, du nom de Sally Perkins, qui vient souvent à la maison. Sally et Lucy partagent un goût certain pour la lecture, la poésie et, depuis peu, le théâtre. Elles préparent une pièce pour la fin de l'année, une histoire inspirée par *Alice au Pays des Merveilles*. Comme je suis au travail, j'ai confié la maison à Lucy en toute confiance. Elle fait parfois des bêtises mais elle n'a jamais rien cassé, elle est soigneuse, elle tient cela de moi.

Je comptais repasser à la maison pour le déjeuner à midi, pas que j'avais beaucoup de cuisine à faire, mais ça me faisait une pause bienvenue dans mon travail au quotidien. Pour ma gare, j'avais la chance d'avoir une équipe très professionnelle, qui pouvait se passer de moi quand je n'étais pas là. Certes, le trafic du week-end est moins dense que pendant la semaine, mais il y a quand même des dessertes. La fonderie se fait toujours livrer ses brames d'aluminium le samedi, ce qui me vaut une O4 avec une douzaine de wagons chargés, et les trains de service passent aussi le week-end.

Ce samedi 26 juin, la livraison de ma draisine était prévue pour onze heures du matin. Un train de service, tracté par une J94, une des 0-6-0 que nous avons récupérées de l'armée après la fin du conflit, devait m'amener cet engin à la gare. Jim n'était pas de service, il se préparait pour partir au Japon, et il avait son billet pour le local Hawesgayle-Lancaster de dimanche matin, avant de continuer vers Liverpool par l'express de la mi-journée. Ivor Mac Gregor, mon aiguilleur de l'équipe du matin, m'a averti de l'arrivée du train avec la draisine en venant me chercher dans mon bureau.

À l'heure dite, le train de service est arrivé à destination. Il comportait un wagon surbaissé, un des fameux warwells à bogies, qui avaient servis à massivement trans-

porter les tanks depuis et vers les ports du pays pendant la guerre, un wagon couvert avec quelques marchandises à livrer à Hawesgayle, et un fourgon de frein, occupé par ma cousine Joannie, qui avait pu décrocher un service du week-end. Comme c'est toujours le cas avec ma famille, j'ai été ravie de la voir, et je l'ai accueillie à l'arrivée en gare :

« Salut cousine ! Alors, tu as décroché des heures supplémentaires ? »

— Plutôt un échange de bons procédés avec un copain du dépôt de Darlington. Quand j'ai appris que la Wickham était pour toi, j'ai eu une proposition par Pete Gainsling, celui qui devait faire le garde sur ce train, pour le remplacer. Il prend ma place sur un train de cabotage lundi, il voulait passer le week-end en famille, le chef de dépôt a été d'accord.

— Gainsling, c'est le grand brun de Manchester ?

— C'est bien lui. Son frère est mécanicien depuis peu à Darlington, il a fini son apprentissage. Il est sur les nouvelles O1 et il fait la route vers l'Écosse... Johnny, c'est bon pour la manœuvre ?

— C'est bon Jo, on va pouvoir tirer le Warwell vers la grue dès qu'on a le signal ouvert pour la manœuvre. »

John Stroudwell, le mécanicien de la J94, un habitué des lignes des Dales sur tout ce que le LNER comptait de locomotives vapeur aptes aux dessertes locales, attendait qu'Ivor, mon aiguilleur, lui ouvre le signal pour avancer vers le point de refoulement, avant le passage à niveau d'Hawesgayle ouest, pour pouvoir ensuite reculer sur le faisceau de marchandises. Il y a une grue sur un quai de déchargement le long de la voie la plus au nord du faisceau, et elle sert pour décharger des marchandises de grande taille, ainsi que les caisses mobiles de fret livrées en ville.

Ce jour-là, elle devait servir à décharger du Warwell la fameuse draisine Wickham, et la mettre sur les rails. L'engin en question n'avait pas l'air impressionnant, c'était un véhicule qui, comparé aux locomotives à vapeur habituellement en service qui passent à la gare, était un petit châssis d'environ douze pieds (4m) de long, avec deux essieux, un banc au centre de la plate-forme pour s'asseoir, avec des contrôles au milieu, une face avant avec deux pare-brises rectangulaires découpés dedans, un de chaque côté pour voir devant, un toit qui recouvrait l'engin, grand ouvert sur les cotés, et une face arrière, identique à la face avant. British Railways nous avait affecté ce véhicule à la gare, et je ne voyais pas son utilité :

« C'est mignon tout plein cet engin, mais à part se promener avec, je ne vois pas ce qu'on peut faire. C'est trop petit pour tirer ne fût-ce qu'un wagon quatre planches vide, il n'y a ni tampons, ni attelage.

— C'est pour tes équipes de maintenance, expliqua Joannie. On en a trois au dépôt, et on s'en sert pour amener les outils et les fournitures aux équipes de maintenance sur les voies. Tom, ton contremaître, va être content d'avoir cet *outil* de travail dans sa panoplie.

— Je lui demanderai ce qu'il en pense demain, il n'est pas de service aujourd'hui. Il y a de la place dans la remise de locomotive, on va le pousser là en attendant d'en faire quelque chose d'utile.

— Je retourne à mon fourgon, indiqua Joannie. On va te déposer le fourgon à la halle de marchandises avant de rentrer avec les sept planches vides qui attendent sur la voie d'à côté. »

Un train de marchandises, qui remontait de Liverpool vers l'Écosse, est passé en gare à ce moment-là, s'arrêtant pour faire de l'eau. La J94 a dû attendre que le train continue vers Northallerton pour manœuvrer le fourgon à destination de la gare, puis l'équipe a fait la manœuvre, déposant le fourgon sur la voie de la halle avant de récupérer les sept planches vides et de repartir avec vers Darlington.

J'avais ensuite le croisement des deux trains de voyageurs de midi à gérer, celui en provenance de Lancaster, et celui en provenance de Darlington. Ils faisaient escale à Hawesgayle à midi, ce qui leur permettait, outre de déposer et de prendre des passagers, de se croiser sur les lignes à voie unique du réseau des Dales. Alors que j'aidais mon aiguilleur et l'équipe de la 2-6-4T Fairburn du train à destination de Darlington à refaire le plein d'eau, j'ai aperçu sur le quai une personne que je connaissais bien et que je ne m'attendais pas à voir ce jour-là. D'un signe de la main, cette personne m'a fait comprendre qu'elle voulait me parler, et je suis allée la voir :

« Bonjour superintendant Vernley, vous avez un prisonnier à transférer en train, comme le mois dernier ?

— Non, c'est une histoire de train aussi, du moins ce que j'en ai compris, et cela pourrait vous concerner. Puis-je vous parler de tout cela dans votre bureau, s'il vous plaît ?

— Tout de suite. Mick, tu t'occupes du reste, j'ai à voir avec monsieur le superintendant. Je passe dans mon bureau avant de rentrer chez moi pour déjeuner

— Pas de problème Hattie. »

Mick Dennisson, mon aiguilleur de l'équipe de l'après-midi, a géré le croisement des deux trains sans ma présence pendant que je recevais le superintendant Oscar Verney. Depuis l'affaire du meurtre de l'aviateur allemand pendant les premiers mois de l'année passée, je ne le voyais que pour des questions de déplacements professionnels de ses agents. Et, une fois, pour un transfert de prisonnier à Darlington. Cette fois-ci, le superintendant avait des informations inquiétantes concernant des menaces possibles sur les lignes de chemin de fer autour des Dales :

« Je me suis permis de venir vous voir en urgence parce que j'ai plusieurs informations concordantes, de la part de mes informateurs habituels, qui me permettent de dire que vos installations vont être la cible d'une possible attaque à l'explosif dans les semaines qui viennent. Et si je viens vous voir, c'est que je suis sûr qu'il n'y a aucun républicain irlandais d'impliqué dans cette affaire.

— Trop aimable... Vous n'avez pas plus d'idée sur qui pourrait avoir ce genre d'idée, et pour quel but ?

— C'est bien là le problème... Au moins, avec l'IRA, la question ne se posait pas, même si le gouvernement de l'Eire a sévèrement réprimé ce qu'il en restait pendant la guerre à l'occasion de ce qui est à ce jour leur dernière campagne militaire organisée<sup>3</sup>. Là, j'ai des informations par mes informateurs selon lesquelles des individus non identifiés auraient testé des bombes artisanales avec l'intention de s'en servir

---

3. La campagne du nord, de 1942 à 1944, a été une série d'attaques contre diverses cibles en Irlande menée par l'IRA. Elle a entraîné une répression policière efficace contre ses membres en Irlande du Sud, ainsi qu'en Ulster, qui a abouti à l'éviction complète de ce groupe paramilitaire dans les 26 comtés formant l'Irlande indépendante, ainsi que leur écrasement en Ulster, avec de nombreuses arrestations. Au sud, les membres de l'IRA arrêtés par la Garda Síochána, la police d'Irlande du Sud, ont été internés au camp du Curragh.

contre des installations ferroviaires non spécifiées. C'est nettement plus sérieux que les histoires de marché noir et de trafics divers qui constituent mon ordinaire.

— Et vous n'avez aucune idée de l'identité de ces suspects.

— Tant que je n'ai pas de quoi satisfaire, d'un point de vue légal, le procureur de la Couronne, je ne peux pas avancer de noms. Si vous voyez quelque chose de suspect, vous pouvez m'en parler en priorité, je ne tiens pas à rater quoi que ce soit là-dessus. Je ne suis sûr que d'une chose, parce qu'ils sont particulièrement surveillés, les milieux républicains irlandais locaux n'ont rien à voir dans tout cela. Pas plus que dans la fabrication du poteen que les trois pubs irlandais locaux ont en vente sous le comptoir à l'usage de leurs habitués discrets.

— Ils doivent s'y mettre au moins à trois, je ne vois pas du tout la même personne approvisionner un pub étatiste, un autre clairement pro-irréguliers, et un troisième ouvertement orangiste.

— Ce n'est pas trop ce que j'ai comme informations sur ce dossier, mais cette affaire est nettement plus opaque que mon histoire de chemins de fer visés par une possible attaque à l'explosif. . . Pour le poteen, ça ne m'étonnerait pas que quelqu'un ayant facilement accès à du charbon en grande quantité dans le cadre de son travail tienne un alambic clandestin. J'essaye quand même d'en savoir plus, pas là-dessus mais sur les explosifs, je vous tiendrai au courant dès que j'aurais du nouveau. Je vous fais confiance pour garder l'œil ouvert miss Colson. »

Le superintendant est parti juste après, me laissant avec une histoire de plus sur les bras. Oscar Vernley est un homme très compétent, qui ne parle jamais à la légère, et n'avance rien sans qu'il ait de sérieux éléments appuyant ses enquêtes et son travail de surveillance de fond. Et ce jour-là, la dernière menace à la paix publique qu'il avait détectée me concernait directement, d'un point de vue professionnel. . .

**HAWESGAYLE ON DALES**

\* \* \*

FÉLINS ET WAGONS INATTENDUS

UN POINT CONTENTIEUX avec mon époux, c'est mon amour des chats. Ce sont les animaux de compagnie les plus aimables et les plus intelligents que l'on peut trouver pour moi, et j'ai toujours voulu en avoir à la maison. Mon époux, pas du tout, il les déteste, bien qu'il prétende le contraire. . . Pour faire une bonne action, je comptais convaincre un chat errant de venir s'installer chez nous en lui préparant un nid douillet en réparant et aménageant la niche du chien de l'ancien chef de gare.

J'avais installé une vieille couverture de mon temps à l'armée au fond de la niche, et j'attendais patiemment qu'un chat vienne profiter du logis pour pouvoir l'appriivoiser. Depuis que je suis enfant, j'ai toujours eu la touche qui fait que les chats m'apprécient, et cela ne tient pas seulement à leur donner à manger. J'ai profité de la soirée d'été du samedi 26 juin 1948 pour faire la poussière de la couverture de mon nid à chat improvisé, en rencontrant le scepticisme massif de mon époux :

« Encore à essayer d'attirer un des chats errants des environs Hattie ?

— Oui, il y en a un qui va bien finir par remarquer que j'ai arrangé cette niche à son attention. . . Cela demande juste un peu de patience, il va bien en venir un.

— En attendant, il y en a plusieurs qui ont bien vu qu'ils pouvaient venir ici pour pisser partout sans être dérangés. Si tu ne m'avais pas engueulé parce que j'ai flanqué mon pied au derrière de l'un d'entre eux, le jardin sentirait autre chose que leur merde.

— Si nous en avons un à la maison, il mettrait bon ordre à tout cela. Et puis, la cruauté envers les animaux, ce n'est pas un bon exemple à montrer aux enfants. De toutes façons, ça n'est jamais quelque chose de négatif que de se préoccuper du bien-être des animaux, et de leur trouver un abri.

— Ça t'a aussi valu de mettre la main par hasard sur la demi-douzaine de Lee-Enfield que ton oncle planquait dans sa grange pour ses copains de l'IRA, le jour où tu as voulu trouver un nid douillet à une de ces bestioles. . .

— J'avais sept ans, et ça a permis à mon oncle de mieux les cacher. Quand les Tans sont venus perquisitionner trois semaines plus tard, avant de mettre le feu à la grange, ils n'ont rien trouvé grâce à moi. . . Et quand ton frère nous confie George, les enfants sont contents de l'avoir à la maison.

— Stephen a fait couper George pour qu'il arrête de peupler son quartier avec sa progéniture, c'est pour cela qu'il est tranquille, en plus d'être énorme.

— Dans le même ordre d'idées, Sally, l'amie de Lucy, passe nous voir ici demain avec son chat, Rupert, qu'elle ramène de chez le vétérinaire. Il paraît que c'est une race particulière. . .

— Mouais. . . Je suis bien content de travailler le dimanche. . . Tu es de service lundi ?

— Non, je récupère, avec le mardi. Je ne vais pas trop pouvoir prendre des week-ends de libre, mon assistant part se marier au Japon, il sera de retour en septembre avec son épouse.

— Il en a du courage de faire un tel voyage. Tu m'as dit qu'il passait par le Canada.

— Question de bateau, il m'a dit qu'il avait facilement le mal de mer. Halifax-Vancouver, ça lui fera la moitié du voyage sur la terre ferme.

— Je te laisse avec tes chats Hattie, c'est l'heure d'aller me coucher pour moi. . . Bonne nuit chérie.

— À toi aussi chéri. . . »

Il n'y avait pas de chat en vue ce soir-là, et je me suis couchée tôt. Le lendemain, j'étais fidèle au poste en avance, mes équipes d'aiguilleurs faisant habituellement l'ouverture de la gare. Je voulais ne pas rater le départ de mon assistant, qui prenait le train du dimanche matin vers Lancaster, le 07h35 en provenance de Darlington. Jim avait retenu de son expérience à l'armée l'art de voyager léger. Il avait seulement deux valises avec lui quand il a pris le train, et il m'a expliqué sa logique :

« J'ai l'habitude de toujours me débrouiller sur place pour trouver ce que je n'ai pas besoin de faire suivre. Je ne prends que des vêtements pour le voyage, le reste, j'achèterai en chemin. Je ne pars pas dans une contrée sauvage, même si elle est exotique.

— J'ai vu que le Japon manquait de tout comme nous. C'est un ensemble d'îles qui a été lourdement bombardé par les Américains.

— Pas partout. Ma belle famille vit à Hokkaido, l'île qui est tout au nord de l'archipel, et ils n'ont pas été attaqués en masse par l'aviation américaine. Par contre, vers la fin de la guerre, avec la prise d'Okinawa, ils ont vite eu peur que les B-29 partant de cette île ne puissent mener des missions sur Sapporo, la grande ville de l'île. Depuis Tinian, ils n'avaient pas l'autonomie nécessaire, et les américains se concentraient sur des villes plus au sud. Ils ont eu peur de prendre une bombe atomique sur la figure à Sapporo, les Américains les lâchant sur des villes intactes pour l'impact psychologique sur la population. Hiroshima et Nagasaki ont été bombardées pour cette raison, les Américains les ont laissées intactes exprès pour qu'elles soient entièrement anéanties par leurs bombes atomiques. Et il y a au moins une dizaine de villes comparables, dont Sapporo, qui n'ont pas été touchées exprès parce qu'elles pouvaient être entièrement détruites avec des bombes atomiques. Mon beau-frère travaille à Kokura, une ville qui était prévue comme cible d'une attaque atomique américaine, qui n'a pas eu lieu pour cause de fin de la guerre. Elle a échappé de peu d'ailleurs, elle aurait dû être bombardée à la place de Nagasaki. Elle a été sauvée par le mauvais temps qui y régnait ce jour-là<sup>4</sup>. Mais bon, on voit encore des traces des destructions. Tokyo a

4. Toutes ces données historiques sont authentiques.

été rasée aux deux tiers par les bombardements, et tout n'est pas encore reconstruit. . . Voilà mon train. »

Bien à l'heure, le local en provenance de Darlington entrainait en gare sur le quai numéro 2, un autre local, en provenance de Darlington via Richmond, Reeth et Thwaite, venait en sens inverse et s'arrêtait sur le quai numéro un à la même heure, avant de remonter vers Darlington par la ligne des Wensleydales et Northallerton. Jim est ainsi parti pour son mariage à l'autre bout du monde, un mois de voyage aller et autant au retour. . .

Ce jour-là à la gare, je devais quasiment tout faire en dehors du travail des aiguilleurs. Jim m'avait formée à utiliser le télétype pour émettre et recevoir des messages de service, et j'allais devoir me passer de ses services. J'avais appris à taper à la machine à écrire pendant mon service dans la Home Guard, et ça me servait bien pour le télétype. Je devais aussi tenir le guichet, et j'ai eu des ventes ce jour-là.

J'ai pu prendre une pause à midi pour retrouver mes enfants à la maison pour le déjeuner. Ma fille Lucy avait invité son amie Sally pour un repas avec mon colcannon d'été. J'y met de la salade verte à la place du chou, et des oignons doux de saison, spécialité de la campagne des alentours Galway. Pour le reste, purée de pommes de terre, lait et beurre. Pour accompagner des saucisses grillées ou des tranches de lard grillé, ou du fromage, c'est un plat irlandais qui plaît à tout le monde.

Sally avait ramené le chat de sa famille depuis le vétérinaire, qui l'avait gardé en pension suite à une vilaine infection qui nécessitait des soins et une surveillance constante. L'animal, prénommé Rupert, était bien au calme dans son panier, et Sally m'a demandé si elle pouvait le faire sortir pour qu'elle puisse lui donner à manger et à boire :

« C'est l'heure où il prend son déjeuner, comme nous, Madame Colson. Je ne vais pas le faire sortir dans la chambre de Lucy parce qu'il salirait tout avec ses croquettes, j'ai tout ce qu'il faut pour lui.

— Nous allons le faire sortir dans la cuisine, ai-je répondu, mais il faudra que tu sois à côté de lui, car in ne va pas être rassuré d'être dans un endroit qu'il ne connaît pas.

— D'accord. Si je suis avec lui, il va être sage. . .

— Mraou ?

— Oui Rupert, je vais te donner à manger.

— Allons-y Sally, répondit ma fille. Maman, il me connaît Rupert, je peux rester.

— D'accord, mais vous ne l'approchez pas trop pendant qu'il mange, il ne faut pas qu'il se sente enfermé. . .

— Mrouf ?

— Oui Rupert, répondit Sally, Madame Colson elle pense à toi. »

J'ai vu des chats de toutes sortes tout au long de ma vie, mais c'était la première fois que je voyais cette race d'animal. Rupert est un chat tigré tout en rondeurs, mais avec une particularité anatomique qui m'a fait penser qu'il avait été victime d'un accident, quand je l'ai vu sortir de son panier pour prendre son repas :

« Oh la pauvre bête, il a le museau tout plat. Il s'est pris une porte dans la figure ?

— Heu, non madame Colson, répondit Sally, gênée. Rupert est un exotique shorthair, c'est une race de chat qui a le museau tout plat de naissance. Papa l'emmène à des

concours de chats pour lui trouver des chattes pour qu'il fasse des petits comme lui... »

Malgré son museau laissant à croire à une mésaventure, Rupert est un chat des plus aimables. J'ai tout de suite eu un excellent contact avec lui. Au plus grand étonnement de Sally, il est même monté sur mes genoux après son déjeuner. Ce qui n'est pas fréquent, Sally m'ayant confirmé que Rupert n'a pas le contact facile.

Le lundi 28 juin 1948, je me suis retrouvée seule au travail, et cela pour une longue période. J'allais devoir faire tourner la gare à moi toute seule ou presque, en plein été en plus, pendant la saison où le trafic est le plus intense. Des trains supplémentaires sont rajoutés pour les gens qui viennent voir leur famille à Hawesgayle, ou partent en congé ailleurs pour voir leurs parents. Il y a aussi la grande foire d'été de la mi-juillet qui attire du monde en ville, et remplit plusieurs trains. Elle a lieu le troisième mercredi de juillet, et c'était le 21 cette année.

Outre son activité industrielle, Hawesgayle on Dales est la grosse ville de marché de l'ouest des Dales, et les ventes de bestiaux vont bon train entre Richmondshire et Lancashire. Cette année, nous avons une nouveauté avec un stand du fabricant de tracteurs agricoles Fordson. La traction animale était toujours dominante pour l'agriculture, mais les plus jeunes agriculteurs se dotaient systématiquement de ces machines pour leur exploitation.

Pour la gare, nous en étions toujours à employer des chevaux pour tirer les wagons sur les voies de triage, sauf quand des manœuvres importantes nécessitaient que l'on fasse venir exprès une locomotive dédiée depuis Darlington ou Carnforth, soit une J50, soit une 3F Jinty. Carnforth allait justement nous allouer une Jinty avec son équipe de conduite pour l'été, et elle devait venir demain pour cause de train de brames d'aluminium pour la fonderie, suivi de la manœuvre des nombreux wagons de transport de bétail envoyés à Hawesgayle pour la foire de juillet.

Ce matin de juin, j'avais beaucoup de choses à voir. J'ai reçu plusieurs paysans des environs pour signer avec eux des contrats pour les livraisons de marchandises depuis la gare, en plus de ceux qui travaillent pour nous habituellement. Grosse nouveauté, j'ai signé pour la première fois un transporteur *automobile* routier, la maison Kenneth Arrington Limited. Cette charmante entreprise était montée par un jeune homme de la ville, qui avait pris un prêt pour acheter un camion à plateau Leyland Hippo. Monsieur Arrington est venu ce jour-là pour signer son contrat de prestation de service avec British Railways, et je lui en ai expliqué les termes :

« C'est un contrat avec un forfait de tonnes par miles mensuel à assurer, le tout sur calendrier prévisionnel, avec les horaires et les destinations définis pour le mois. C'est un volume minimum constant garanti, et ça n'exclut pas des extras en cas de besoin. La base est de cent long tons/miles mensuel, nous avons beaucoup de livraisons dans les fermes des environs, ainsi que pour les industries de la ville.

— Pas de livraison en ville ?

— Des fois, mais c'est un peu la "chasse gardée" des paysans des environs. Quand il s'agit de livrer en ville, je leur confie le contrat. Par contre, dès qu'il faut aller vite et loin, les camions, c'est ce qu'il faut. Ainsi que pour les charges lourdes. Nous sommes une région rurale, et la mécanisation des transports routiers n'est pas une



priorité immédiate pour British Railways dans les petites villes rurales. Surtout avec le rationnement de l'essence qui est toujours en vigueur.

— Je n'ai pas de concurrence pour le moment à Hawesgayle on Dales, je compte là-dessus pour monter mon entreprise et avoir rapidement une flotte de camions. Il y a de la demande, et vous n'êtes pas sans savoir que les paysans des environs font du transport plus par complément de revenu que comme activité principale.

— Gardez-le pour vous, mais j'ai comme priorité définie par British Railways de favoriser, à chaque fois qu'une offre existe dans ce sens, le transport routier automobile. Royal Mail emploie encore des fourgons à chevaux pour venir chercher et déposer le courrier à la gare, mais ça ne va pas durer longtemps, les cochers qu'ils emploient sont tous les quatre près de la retraite, et il n'y a pas de relève en vue. Il ne reste plus que les marchands de charbon pour employer des chevaux toutes l'année... »

Le modernisme arrivait petit à petit à Hawesgayle on Dales, déjà bien équipée par rapport au reste des petites villes des Dales, et cela commençait à se faire sentir. Avec l'association civique de la ville, le gros projet en vue était l'urbanisation du nord de la ville autour de la gare. Jusqu'ici isolée au milieu des champs, au nord de la ville Tudor, elle allait être rattrapée par l'urbanisation. Les vieux quartiers autour de Gayle Village, au sud-est de la ville, devaient être rasés et reconstruits à terme, et leurs habitants relogés dans les nouveaux quartiers au nord.

C'était ce que je voyais, et je participais aux débats de la municipalité à ce sujet en tant que conseillère technique de l'association civique. Ce que je voyais comme avantage à ce plan d'aménagement, c'était que j'allais enfin avoir le gaz à la maison. En effet, un gros chantier, prévoyant l'installation d'une conduite de distribution de gaz pour ce quartier, prolongée vers Gayle Village à l'occasion, allait me permettre d'avoir le gaz à la maison. J'y avais goûté quand je travaillais à York, et retourner au charbon pour m'éclairer et faire la cuisine était, pour moi, une régression notable. Sans parler que pour chauffer la gare, c'était aussi le charbon qui était obligatoire...

Cette journée de lundi a été des plus calmes, et j'ai pu aller un peu prendre l'air dans le cadre de mon travail. Je voulais voir de près à quoi ressemblait le chantier du triangle d'Appersett Junction. C'était aussi une occasion pour essayer la draine Wickham que ma gare avait récemment reçue en dotation. Entre deux trains, au milieu de l'après-midi, je me suis rendue sur le chantier avec mon contremaître, Tom, aux commandes du petit engin. C'est assez surprenant de voyager à l'air libre, au ras des rails, à bord de ce petit engin motorisé. Même si c'est pour à peine un mile et demi de voyage jusqu'à Appersett Junction.

J'ai fait ce jour-là connaissance du chef de chantier qui avait en charge la construction du demi-mile de voie ferrée, avec un aiguillage à chaque extrémité, qui devait permettre de passer de la ligne en provenance de Garsdale Head à celle à destination de Reeth sans devoir rebrousser en gare de Hawesgayle. Cette installation devait permettre à terme de répartir au mieux le trafic entre la ligne du Wensleydale et celle de la vallée de la Swale. Plus doter Hawesgayle on Dales d'une installation permettant de retourner une locomotive à vapeur.

Monsieur Corey Lymington, un homme dans la cinquantaine aux cheveux gris, de forte carrure, avec un visage carré aux traits marqués, discutait avec son contremaître des travaux à mener pour la journée. Le sol avait été creusé et les granulats nécessaires à la construction du soubassement de la voie étaient sur place. La pelle mécanique

déployée sur place devait servir à mettre le gros du matériau en place, tandis qu'une équipe d'une demi-douzaine de terrassiers devait faire à la main le travail de finition. Monsieur Lymington m'a présenté le chantier avec un enthousiasme communicatif :

« Ce n'est pas souvent que les chefs de gare viennent en personne voir ce qu'on fait pour eux, et je suis ravi que notre travail vous intéresse à ce point miss Colson.

— Je ne vous cache pas que ma gare a un grand besoin de cette voie supplémentaire, et je vois que vous êtes bien parti pour une inauguration en septembre... Pas trop de difficultés ?

— Techniquement, ça avance bien. Si nous avons du beau temps, nous tiendrons les délais pour la pose des rails en août. L'équipe qui est en charge des aiguillages est venue prendre les mesures ce matin, ça va aller vite, il n'y a pas des dizaines de miles à poser.

— Je ne sais pas si c'est votre entreprise qui a le chantier pour la bretelle de Kendal et la future jonction avec la West Coast Mainline, mais je peux vous confirmer que le chantier est ouvert. J'ai eu la confirmation de Darlington par télétype ce matin, les appels d'offres sont ouverts, et la région Midland pense pouvoir lancer les travaux de nivellement à l'automne, pour ouvrir le chantier l'été prochain.

— C'est pas mal, mon employeur, Grant Lyon Eagre, est intéressé par le chantier. British Rail a enfin eu les fonds ?

— C'est officiel. Le crochet de Kendal est en première place dans la liste des inepties à supprimer, il ne manquait que British Railways pour payer les travaux, le LNER et le LMS s'étant toujours renvoyés la balle pour passer à la caisse... Je ne vous dérange pas davantage, merci pour la visite.

— Avec plaisir miss Colson. Et bonne journée à vous. »

Nous devons ne pas traîner en route, Tom et moi, parce qu'un train en provenance de Kendal était attendu dans une demi-heure, et qu'il nous fallait libérer la voie. Et le train en provenance de Darlington, qui allait prendre le courrier de la journée à la gare, était attendu en sens inverse. La journée avait été calme, et j'étais contente de ne plus avoir que quelques tâches de routine à accomplir avant de rentrer chez moi.

Le train de la fin d'après-midi, qui prenait le courrier à la gare pour l'amener au centre de tri à Lancaster, était tracté ce jour-là par une A5, une locomotive-tender qui avait jusqu'ici été de service dans la banlieue nord-est de Londres, et était affectée depuis peu à Darlington. J'avais mon appareil photo avec moi pour quelques clichés de ce nouvel engin, jusqu'ici inconnu dans les Dales, et je comptais à terme le reproduire en modèle réduit. J'avais en tête cette perspective plutôt agréable quand je suis retournée au travail, mais cela n'allait pas durer.

Quand je suis revenue à ma gare pour finir tranquillement ma journée de travail, je suis tombée sur rien de plus qu'une manifestation. J'ai reconnu quelques postières dans la douzaine de manifestantes et, plus intéressant, Mary O'Brien, la femme qui avait fait le voyage en ma compagnie depuis Darlington vendredi dernier. Elle dirigeait visiblement la manifestation, qui se déroulait autant dans le calme que dans l'indifférence générale.

Le superintendant Oscar Vernley, notre chef de la police locale, avait envoyé sur place trois de ses agents pour éviter la bagarre, toujours possible. L'ambiance était au

calme pour le moment, et les revendications plutôt, disons, peu faciles à comprendre, surtout au vu des arguments développés par les manifestantes. La seule banderole déployée faisait état de ceci :

*NON À LA DESTRUCTION DE NOS CONDITIONS DE TRAVAIL !*

Quand à la menace sur les conditions de travail, elle était entachée, à mon humble avis, d'une forte subjectivité, à laquelle se rajoutait une part non négligeable d'interprétation personnelle, le tout de la part de Mary O'Brien, qui avait clairement organisé l'événement :

« Travailleuses, travailleurs, on vous ment, on vous spolie ! Par sa politique de soi-disant modernisation, le General Post Office veut déshumaniser complètement le travail dans les bureaux de poste ! Aujourd'hui, c'est le transport du courrier par charrette à cheval qui va disparaître, demain, ce sont vos postes de standardistes qui vont être éliminés, et après ? Va-t-on laisser le General Post Office vous remplacer par des machines pour distribuer les timbres et retirer de l'argent des comptes postaux des clients ? C'est toute une logique de société que nous dénonçons aujourd'hui, celle qui veut que l'on automatise tout et n'importe quoi au nom du progrès ! Refusons la déshumanisation de notre monde sous couvert d'un progrès qui n'est rien d'autre que l'exploitation des travailleurs pour le profit déguisée en amélioration des conditions de vie ! Oui aux chevaux, non aux moteurs ! »

J'aurais aimé que mon oncle Michael, le père de Joannie, soit là. Il n'a même pas l'électricité dans sa ferme, le téléphone, je n'en parle même pas, et son rêve est de pouvoir se payer un tracteur... Lui proposer de rester dans un pays arriéré, surtout gouverné par de Valera, sans rien changer à ses conditions de vie, il y a de quoi le faire hurler. Oncle Mike a toujours eu du mal à croire que, bien qu'habitant en Angleterre, je doive toujours me chauffer au charbon, et devoir solliciter une opératrice (pas toujours polie) pour passer un appel téléphonique... Même à Dublin, le téléphone est automatique, bien que ça ne soit pas toujours le cas au nord de la Liffey en dehors du port...

Le General Post Office avait engagé une politique de modernisation après la fin de la guerre avec, comme lignes de conduite, le téléphone automatique pour tous, et la fin de l'emploi de voitures à cheval pour transporter le courrier. Hawesgayle on Dales était toujours dans ces deux cas de figure en 1948. Les travaux pour ouvrir le nouveau standard téléphonique automatique étaient décidés, et le GPO allait profiter de la création du nouveau quartier de la gare pour l'installer dans un immeuble qui regrouperait aussi tous les services techniques et commerciaux relevant des services de téléphonie.

Pour les opératrices du standard actuel de la ville, elles seraient reclassées dans divers emplois plus intéressants, et avec des horaires moins contraignants que les 3x8, dans les services du GPO. J'avais discuté de tout cela avec le postier général de la ville lors des débats de la municipalité, et c'était un plan qui était très bien accepté par le public. À quelques exceptions près, qui venaient se faire entendre ce jour-là devant ma gare.

Le courrier est collecté par les trains de voyageurs locaux de la fin de l'après-midi et du début de soirée, c'est le garde du train qui prend avec lui les sacs postaux dans son compartiment à la queue du train. C'est une partie du travail de ma cousine

depuis qu'elle est certifiée comme garde avec capacité pour les trains de voyageurs, dix shillings de plus par semaine sur la paye. Sur les trains de marchandises, sur lesquels elle travaille toujours, il n'y a que la sécurité du train à prendre en compte. Celle des voyageurs, avec la surveillance de la descente et de la montée dans les voitures de ces derniers lors des arrêts dans les gares, nécessite une formation et une qualification supplémentaire.

J'ai eu la surprise de voir monsieur Henston, le postier général de Hawesgayle on Dales, accompagner ce jour-là son cocher, monsieur Maddenberry. Les quatre cochers du GPO de la ville ont tous plus de soixante ans, et ils ne verraient pas d'inconvénient à finir leur carrière dans un bureau. Quand à la relève, si vous ne lui parlez pas de permis de conduire une automobile, elle va chercher du travail ailleurs.

Monsieur Henston est un petit homme chauve de forte carrure, dans la cinquantaine, avec une épaisse moustache et des favoris châtain foncés qui encadrent son visage rond aux yeux verts. Ancien facteur, il avait monté tous les rangs du GPO pour avoir, depuis peu, le poste de directeur de la poste de Hawesgayle on Dales. La manifestation le faisait bien sourire, et il était bien plus préoccupé par le train en provenance de Lancaster, et celui devait s'y rendre en passant en sens inverse vingt minutes plus tard.

Suivant la destination du courrier, les sacs étaient envoyés soit au centre de tri de Darlington, soit à celui de Lancaster. Fait intéressant, le courrier pour l'Irlande du Sud passe par Liverpool, celui pour les six comtés<sup>5</sup> est envoyé à Édimbourg via Darlington.

La raison ? Le courrier international est regroupé à Glasgow pour tri et envoi par navire ou, depuis peu, par avion, vers les destinations sur l'Atlantique nord. c'est ainsi que l'Ulster est desservi par un avion postal depuis Édimbourg. Celui pour l'Irlande du Sud est regroupé à Liverpool pour prendre ensuite la direction de Dublin par la malle de Holyhead, un train postal spécial faisant la navette chaque nuit. Après, arrivé à North Wall à Dublin, c'est An Post et le chemin de fer irlandais qui s'occupent d'acheminer le courrier. Le centre de tri d'An Post est sur place, juste sur le port de Dublin, et il regroupe tout le courrier de la ville, ainsi que celui en provenance de l'étranger.

Il y avait cinq sacs pour les gardes des deux trains, trois pour Lancaster et deux pour Darlington, et ils ont été déchargés du fourgon à cheval du GPO. Kenneth Fernswaithe, mon contremaître de la halle marchandises, et un de ses manutentionnaires les ont chargés sur un chariot pour les emmener sur le quai. Au passage, je leur ai rappelé un point important concernant le service :

« Faites attention, on a un train de marchandises qui va croiser le 16h25 de Lancaster, c'est sur le quai 2 que le chargement va se faire. Ne traînez pas en route, vous n'avez plus que dix minutes pour traverser les voies par le passage planché.

— Ce sont les travaux à Appersett Junction qui font qu'on doit changer de quai ? s'étonna Kenneth. Normalement, quand il y a du courrier à bord, tu mets toujours le train sur le quai 1.

— Cette fois-ci, ça m'a été demandé par le centre du trafic à Lancaster directement, pour une raison qui ne m'a pas été précisée. Peut-être que la porte du fourgon du garde est bloquée côté droit, tout simplement. . .

5. L'Irlande du Nord rattachée au Royaume-Uni, terme employé par les Républicains irlandais.

— Et la manif, qu'est-ce qu'ils veulent ?

— Qu'on garde le téléphone manuel et les voitures à chevaux, pour résumer... »

Mon équipe de manutentionnaires s'est occupée des sacs postaux, et je suis retournée dans mon bureau pour régler les affaires courantes avant de finir ma journée de travail. Quelle n'a pas été ma surprise de voir que j'avais un télétype urgent me concernant, et avec des ordres bien précis :

*FM : BR Trafic North East Region - Darlington*

*TO : Mrs. Henrietta L. COLSON, chef de gare, Hawesgayle on Dales*

*OBJET : Trafic supplémentaire nécessitant votre présence*

*Bonsoir Mrs. Colson,*

*Un train spécial est attendu dans votre gare le 29 juin à 03h45. Il est à destination du camp militaire de Fossdale et relève de la sécurité nationale.*

*Votre présence est requise en gare pour assurer son acheminement vers sa destination, des manœuvres en gare étant requises en plus de l'ouverture de l'aiguillage donnant accès à la voie de service du camp, action relevant de votre compétence.*

*L'Air Ministry m'a fait savoir que cette opération était confidentielle. Vous veillerez à n'en communiquer les détails qu'au personnel concerné.*

*Cordialement,*

*Harold F. OXENBURY, directeur des opérations, BR Région Nord-Est.*

Encore une nuit où j'allais me lever en même temps que mon mari... C'est l'un des avantages que j'ai d'avoir épousé un boulanger, quand je dois me lever au milieu de la nuit pour aller travailler, je n'ai qu'à lui demander de me réveiller en même temps que lui. Et ce n'était pas la seule chose sortant de l'ordinaire que j'allais devoir traiter ce soir-là.

À l'heure, le train de Lancaster, à destination de Darlington via Northallerton, est entré en gare et a été dirigé sur la voie 2 par mon aiguilleur. Une fois à quai, le train de marchandises à destination de Lancaster a été libéré et s'est mis en mouvement. À la composition du train de voyageurs, j'ai vu qu'il y avait quelque chose qui n'allait pas. Deux fourgons à bogies pour train de voyageurs supplémentaires avaient été rajoutés en plus des trois voitures de services locaux sans interconnexion qui composaient habituellement le train. Ils étaient juste derrière la locomotive, sans raison apparente.

Rajouter des fourgons pour des envois urgents supplémentaires, du courrier ou des colis généralement, cela arrive, et rajouter un fourgon de grande capacité derrière un train, même local, c'est quelque chose qui arrive de temps à autre. Mais quelle ne fut pas ma surprise de voir débarquer trois douzaines de soldats en arme des

fourgons en question. Apparemment, cela avait quelque chose à voir avec le télétype que je venais de recevoir.

Avec mon habitude des choses militaires, due à ma participation pendant la guerre à la Home Guard, j'ai tout de suite repéré l'officier qui commandait l'unité, un lieutenant dont la tenue de combat ne portait aucun signe distinctif. En temps de paix, les militaires portent au quotidien des uniformes de service avec des signes distinctifs d'arme, de grade et d'unité.

Là, ils étaient tous en tenue de combat, et j'ai repéré celui qui était leur officier parce qu'il donnait des ordres au reste du peloton pour encercler la gare et contrôler les points stratégiques. J'ai poliment attendu qu'il ait fini son travail pour lui demander ce que j'étais sensé faire, et il est venu directement me voir pour me fournir les explications nécessaires :

« Bonsoir Madame Colson, lieutenant Smith, unité non identifiée de l'armée britannique. Un convoi spécial est attendu cette nuit et mes supérieurs m'ont dit que vous étiez une personne connaissant bien les opérations militaires.

— J'ai une certaine expérience pratique, et je peux dire à votre dispositif et à la disposition de vos soldats que vous avez déployé un dispositif de sécurité contre les saboteurs... Mon équipe d'aiguilleurs de l'après-midi va rentrer à la maison après leur service, ils ne vont pas manquer de parler de ce qu'ils ont vu à leur famille.

— Ce ne sera pas un problème, et il vaut mieux que votre gare continue de fonctionner avec ses mouvements de personnels habituels. Si nous retenons des gens sur leur lieu de travail alors qu'ils sont attendus dans leurs familles, ça sera plus révélateurs que s'ils rentrent chez eux après leur journée de travail. Après tout, vous avez un embranchement particulier d'un camp militaire à gérer, et ce type d'opération dans cette gare est prévisible. Vous avez la clef de l'aiguillage du camp de Fossdale, souhaitez-vous que j'envoie quelqu'un chez vous quand le train attendu sera là ?

— Merci de votre attention lieutenant, ça ne sera pas nécessaire. Mon époux me réveillera pour le train de nuit supplémentaire... Je vais quand même recommander à mon personnel de tenir sa langue, ça ne coûte rien de rappeler quelques principes de base. »

De mon équipe de guichetières, seule Mary Callaghan était là, sa collègue étant en congé. Comme elle est Irlandaise comme moi, le courant passe bien entre nous. J'apprécie sa grande discipline et ses compétences professionnelles, en plus de sa disponibilité, malgré le fait qu'elle soit mère célibataire. Je n'ai pas eu à lui faire une longue présentation de la situation, elle est suffisamment intelligente pour comprendre toute seule les tenants et aboutissants. Je l'ai vue discrètement à son guichet, et elle a confirmé qu'elle agirait en conséquence :

« Pas de problème Hattie, je n'ai que la voisine qui garde mon fils qui sait que je suis au travail. Tu connais ce genre d'opération il me semble ?

— Sécurisation de périmètre, j'ai fait ça moi-même pendant la guerre... Bon, notre équipe d'aiguilleurs n'est pas du genre à raconter sa vie partout, je vais voir avec eux. Merci pour ta participation.

— Nous sommes une équipe dans cette gare, faut bien qu'on rame tous dans le même sens. »

Mes aiguilleurs du soir n'ont pas fait d'objections, ils m'ont juste demandé si j'étais *autorisée* à leur dire quelque chose sur la présence des militaires. J'ai préféré leur dire que je n'en savais rien plutôt que de leur mentir, et ils m'ont dit qu'ils garderaient cela pour eux. J'ai pu rentrer chez moi après le travail et, en me voyant me coucher tôt avec lui ce soir-là, mon époux m'a demandé si je ne m'étais pas trompée sur mon calendrier professionnel :

« Chérie, tu ne m'avais pas dit que ta permanence de nuit pour tes trains était la semaine prochaine ?

— C'est bien le cas, mais j'ai un extra cette nuit. Je ne peux pas trop te dire de quoi il s'agit pour le moment, c'est quelque chose qui sort de l'ordinaire.

— Je m'en doute. . . Avec ton métier, les choses qui sortent de l'ordinaire, c'est une occurrence qui n'a rien d'étonnant.

— Et de ton côté, ça se concrétise, cette histoire de lever le rationnement sur le pain ?

— Ça devrait se faire pendant l'été d'après ce que j'ai compris. Tant mieux, je pourrais vendre plus, ce n'est pas la demande qui manque. Et le nouveau quartier autour de la gare, la municipalité va commencer les travaux quand ?

— À l'automne, ils sont en train de signer les contrats en réponse à leurs appels d'offre. Si j'ai du nouveau avec l'association civique, je te le dirais. La première tranche, ça va être la rue entre ici et l'usine à gaz, en haut de Lancaster Road, avec les logements et les commerces.

— Ils ont un nom pour cette artère ?

— Axe transversal nord – Rive gauche Ure. . . Ils ont parlé d'un concours pour le nom.

— Ça serait bien Wensleydale Avenue. . . Ils n'ont pas prévu de relier cette rue à Market Square ou Appersett Road ?

— Pas tout de suite. La municipalité veut un mélange de commerces et de logements dans cette zone. Dans un premier temps ils vont voir ce que ça va donner avec la nouvelle rue. . . Chéri, j'ai cru voir un chat rôder dans les environs, tu crois qu'il a trouvé ma niche ?

— Je ne pense pas, je n'ai rien vu de cet ordre en allant travailler. . . Bon, on peut éteindre, je te réveillerai en même temps que moi pour ton train. Bonne nuit chérie.

— Toi aussi. . . »

C'est un des inconvénients du métier, vous devez parfois vous lever au milieu de la nuit pour des raisons de service. Cette nuit-là, j'ai pu me rendre au travail et arriver à l'heure pour voir ce fameux train mystère arriver en gare. J'étais la seule, en plus de l'équipe de soldats qui sécurisait le périmètre, à savoir qu'il se rendait au camp de Fossdale. Mon équipe d'aiguilleurs de nuit a été surprise de me voir, car je n'étais prévue à ces heures-là que la semaine prochaine :

« T'es insomniaque Hattie, ou tu as besoin de faire des heures supplémentaires, comme Jim, pour te payer un long voyage ?

— Ni l'un, ni l'autre, ma présence est requise. . . On a une nuit magnifique avec un ciel dégagé, c'est au moins un avantage. Dis-moi Phillip, elles ont l'air bien tes tomates cette année.

— Crottin de cheval fourni par un de nos livreurs. . . Je devrais trouver autre chose quand tout le monde sera passé à l'automobile. Sans indiscretion, il a eu son contrat, ton beau-frère ?

— Oui, ça a été signé à Darlington, j'avais prévenu la direction régionale que je ne pouvais pas traiter ce marché moi-même pour cause de conflit d'intérêt. . . Je crois qu'il arrive, notre mystérieux convoi. »

En effet, en provenance de Northallerton, une locomotive-tender 0-6-0 J94, un engin fabriqué en grande série pendant la guerre, est arrivée en tête d'un train de ce que j'ai vu être, de loin, des fourgons. J'ai aperçu les feux de position blanc latéraux du fourgon de queue, et le train est venu s'arrêter à quai sur la voie 1, celle qui est juste à côté du bâtiment de la gare. Il y avait une équipe de conduite standard, et j'ai pu voir une équipe de manœuvres venir du fourgon de queue.

Il y avait une douzaine de wagons que j'ai pris à première vue pour des CCT de 30 pieds de long. Habituellement, le fourgon employé par les chemins de fer britanniques fait 17 pieds de long (*5,18 mètres*), comme tous les wagons à deux essieux, standard fixé en 1890, mais des fourgons de grande longueur existent pour des transports spéciaux. Au LNER, ils sont appelés CCT, et désignés Fruit D par le GWR. Ils sont employés généralement pour le transport d'automobiles, et je n'avais jamais vu, de tout ma carrière, une rame complète de ce type de wagons.

En allant voir l'équipe de conduite de la locomotive, j'ai été intriguée par ces véhicules et je suis allée voir s'il ne s'agissait pas d'un type nouveau développé, à titre expérimental, par la toute nouvelle British Railways. Quelle n'a pas été ma surprise quand j'ai vu que les inscriptions sur les flancs des véhicules indiquaient une origine des plus inattendue, surtout pour une petite gare comme celle de Hawesgayle on Dales :

*Deutsche Reichsbahn  
Brit. - US Zone  
Saarbrücken  
37 532  
Gbnhs*

Le chauffeur de l'équipe de conduite m'a informée de la provenance de ces véhicules :

« Bonsoir madame, c'est pas courant ce genre d'engin par ici.

— Plutôt, surtout au milieu de la nuit. Je ne pense pas que vous pouvez me dire quoi que ce soit sur ces wagons.

— On doit les laisser avec la locomotive au camp de Fossdale, et on les a pris à Northallerton. La seule chose que je peux vous dire, c'est qu'ils sont vides. Ernie, c'est bon pour le fourgon, il a été dételé ?

— On peut y aller. . . Madame, on a besoin que vous nous ouvriez la voie, on va laisser la rame sur la voie d'à côté avant de mettre le fourgon en tête du train, et de pousser le tout à destination.

— Je préviens mon aiguilleur, il n'y a pas de trafic à cette heure-ci. . .

— Excusez-moi Madame, vous êtes bien Miss Colson ? »

Un officier en uniforme de service des Royal Marines, un capitaine au vu de ses galons, est venu me voir à ce moment-là. Il m'a expliqué ce qu'il attendait de moi :



« Capitaine Nathaniel Allerson, Royal Marines, je suis la personne de référence pour la clef de l'aiguillage du camp de Fossdale, vous pouvez vérifier cela avec mon ordre écrit.

— J'ai été prévenue et j'ai cette clef sur moi... Tout est en ordre capitaine, nous pouvons convoier votre... équipement vers sa destination. L'express de nuit vers Liverpool n'arrive que dans une heure pour le changement de sens, ça nous laissera le temps de déposer votre train. »

La rame de fourgons provenant clairement d'Allemagne est partie en avant, laissant sur place le fourgon de queue. La J94 a ensuite poussé la rame sur la voie 2 avant de la dételer. Elle est ensuite allée chercher le fourgon sur la voie 1 pour le mettre en tête de ce singulier train, afin de guider l'ensemble vers l'embranchement particulier du camp de Fossdale, sur la ligne de Thwaite.

Une fois le fourgon attelé, la J94 est partie en queue du train pour pousser l'ensemble. Je suis montée avec le capitaine Allerson dans le fourgon pour pouvoir débloquent l'aiguillage donnant accès à l'embranchement en question. Dans la nuit noire, le convoi singulier est ensuite parti vers sa destination. Tout cela pour des fourgons vides, même allemands, ai-je pensé. Mais je n'avais pas tous les détails de l'histoire...

Comme j'ai pris un service de nuit en extra, je suis retournée au lit après que les militaires aient amené ce train à destination au camp de Fossdale. J'ai pris ensuite mon service en début d'après-midi, et j'ai eu l'occasion de tomber par hasard sur Mary O'Brien, l'agitatrice syndicale. Elle était de passage au buffet de la gare pour acheter le dernier journal. Devant une tasse de thé, elle commentait l'actualité, avec des idées que je ne partageais pas, avec Janet Wiesziniak, la tenancière du lieu :

« ...Non, mais, cette histoire de faire un pont aérien pour soutenir les secteurs occidentaux de Berlin en leur envoyant de quoi manger par avion, ça ne marchera jamais, c'est encore de la propagande américaine tout ça ! Washington veut refaire le Troisième Reich pour envahir l'URSS par pur impérialisme, et Staline ne fait que défendre toute l'Europe de l'Est ! Cette histoire de nouvelle monnaie pour relancer l'économie allemande, c'est de la pure propagande, le Reichsmark est suffisant comme monnaie allemande.

— Je ne suis pas experte en ces matières madame O'Brien, mais vous devriez en parler à notre chef de gare. Elle est versée dans la politique, et elle a de bonnes connaissances de l'actualité... Miss Colson, nous parlions justement de vous. Vous êtes originaire d'un pays qui a été colonisé par un empire, je ne pense pas que vous soyez complaisante envers une puissance coloniale quelle qu'elle soit.

— Une puissance coloniale l'URSS, on aura tout entendu ! protesta Mary O'Brien. Et puis, dans la zone d'occupation soviétique en Allemagne, la reconstruction du pays a vraiment commencé ! À l'ouest, les capitalistes en sont encore à démonter les usines.

— Ils doivent avoir commencé à prévoir de les reconstruire parce que j'ai vu toute une cargaison de valves pour l'industrie chimique, fabriquées par la fonderie de la ville, partir la semaine dernière pour une ville allemande du nom de Leverkusen, via Liverpool, commentai-je. Quand à la colonisation, j'ai l'impression que Staline veut se faire une Allemagne de l'Est à sa mesure, comme l'Empire britannique s'est fait une Irlande du Nord en 1922.

— Ah non, mais ce n'est pas du tout ce que disent des gens comme Walther Ulbricht ou Wilhelm Pieck<sup>6</sup>. Les puissances occidentales veulent couper Berlin du reste du pays pour asseoir l'impérialisme capitaliste en Europe dirigé par les USA ! Mais leur histoire de vouloir couper Berlin du reste du pays en faisant croire qu'ils vont approvisionner la ville par avion pendant des mois, ça ne tiendra jamais.

— C'est sûrement de la propagande américaine, mais c'est surtout Staline qui a fait couper les voies d'accès terrestres entre les zones d'occupation occidentales et les secteurs de Berlin sous la responsabilité des occidentaux, précisai-je. Si cette nouvelle monnaie allemande est destinée à ne pas marcher, autant la laisser s'effondrer, ça donnera du crédit aux Soviétiques... Et puis, en ce moment, il y a le plan que le président Truman a signé en avril, et qui porte le nom de son secrétaire d'État, monsieur George Marshall. Midland Foundries, la société à qui appartient la fonderie d'aluminium de la ville, a eu des commandes pour fournir des valves pour des usines chimiques en France et en Allemagne, et des raffineries en Italie. Même cet âne de Valera a demandé à en profiter pour installer l'électricité dans les campagnes en Irlande du Sud<sup>7</sup>.

— Oui, non, ça c'est de la poudre aux yeux, on n'en verra jamais rien de ce plan Marshall, répliqua Mary O'Brien. Mais tout cela, quand dans deux ou trois semaines, cette idée de faire un pont aérien pour soutenir Berlin aura échoué parce qu'impossible à mettre en œuvre, on en reparlera de la propagande américaine, je vous le dis ! En attendant, je vais retourner au GPO, une manifestation est prévue pour défendre les postières qui vont perdre leur emploi à cause du téléphone automatique que l'on veut imposer en ville. Bonne soirée ! »

Le départ de miss O'Brien a visiblement été perçu comme un soulagement par Janet, qui savait pertinemment que je n'avais pas la moindre sympathie pour les communistes, même irlandais. Comme elle me l'a dit, son époux était encore moins tolérant à ce genre de personne :

« Heureusement que mon mari n'est pas là parce qu'il se serait mis en colère. Déjà, les Russes, anciens colons de la Pologne, il ne les aime pas, et encore moins s'ils sont communistes... Et en parlant de nazis, Staline, il s'est bien arrangé avec Hitler il y a de cela bientôt dix ans pour se partager la Pologne avec lui !

— Des gens comme ça, vous en avez partout... Elle n'a pas mauvais fond miss O'Brien, mais c'est comme tous les gens qui mettent leur esprit critique en berne parce qu'ils adhèrent à une idéologie par conviction personnelle. Il n'y a pas que des gens qui sont communistes, socialistes, conservateurs ou autres par pur goût du pouvoir, une grande majorité le sont parce qu'ils y croient.

— Vous semblez avoir une certaine expertise en la matière miss Colson.

— J'étais sous-officier dans la Home Guard, et j'ai eu des cours par l'armée britannique pour apprendre à commander les gens. Et cela comprenait de la psychologie.

---

6. À l'époque, été 1948, membres de la direction du SED (Sozialistische Einheitspartei Deutschland, Parti Socialiste Unifié allemand, formation communiste fabriquée par l'URSS pour assurer sa mainmise politique sur la zone d'occupation soviétique en Allemagne. Par la suite, Walther Ulbricht a été premier secrétaire du SED entre 1950 et 1971, puis chef d'état de la RDA à compter de 1960 jusqu'en 1971, et Wilhelm Pieck premier président de la RDA de 1949 à 1960.

7. Authentique. Le plan d'électrification des campagnes irlandaises, mené entre 1949 et 1960, a été financé par un prêt accordé au titre du plan Marshall.

— Ce qui semble manquer à miss O'Brien... En parlant d'Irlandaise, nous avons recruté pour l'été un extra, une cuisinière qui vient de Dublin et qui cherchait du travail en Angleterre. Elle est là pour l'été, elle fait des contrats temporaires, c'est sa spécialité. Et elle est cuisinière.

— Si elle débute, ça lui fera une bonne carte de visite de dire qu'elle a travaillé dans un fish and chips. Il faut faire vite, bon et bien sans rien gaspiller.

— Je ne pense pas qu'elle débute Fiona, elle a l'air d'être de votre âge, et elle nous a dit qu'elle faisait des extras dans des restaurants parce qu'elle travaillait habituellement à la ferme d'un de ses oncles, du côté de Mullingar, le reste de l'année. Vous aurez l'occasion de la voir au restaurant le midi, et ça ne m'étonne pas qu'elle soit demandée, elle est très douée... Elle a un cousin qui travaille à Hawesgayle, et elle est hébergée chez lui, c'est pour cela qu'elle vient dans une petite ville comme la nôtre.

— Ça doit la changer de Dublin une petite ville comme la nôtre...

— Ça n'a pas l'air de la déranger plus que ça, elle m'a dit que Mullingar, c'est pas tellement plus grand que Hawesgayle... Sinon, c'est quoi cette histoire de refuser le téléphone automatique sur laquelle miss O'Brien fait une fixation ?

— Ne cherchez pas à comprendre, ce sont encore des gens qui sont contre le progrès par principe... Nous n'aurions même pas l'eau courante et l'électricité chez nous si on les écoutait. En attendant, la municipalité a lancé les travaux pour la nouvelle avenue transversale de la rive nord de l'Ure. Ils vont urbaniser tout autour de la gare dès l'automne.

— J'ai vu ça avec mon mari, ils vont étendre le réseau de distribution du gaz avec les nouveaux logements. Vous êtes chauffée avec quoi chez vous ?

— Poêle à charbon, marche aussi pour la cuisine. C'est pour cela que j'attends le gaz avec impatience. J'avais le gaz de ville à York dans l'appartement que je louais avec mon mari avant la guerre, ça me manque. Vous faites comment, vous ?

— Mon mari a un contrat avec Calor Gas pour avoir du propane pour son fish and chips, cuisine, eau chaude et chauffage. Ils nous ont installé un porte-cylindres derrière le restaurant, et ils viennent nous les remplacer quand ils sont vides. C'est comme le gaz de ville à l'usage.

— Je ferais bien la même chose chez moi, mais c'est un logement de fonction, je ne peux pas faire ce que je veux. British Railways me payera l'installation au gaz quand la conduite arrivera sur Railway Square. Ils veulent aussi équiper la gare avec pour le chauffage et l'eau chaude... Je dois vous laisser, j'ai du travail, et vous allez avoir des clients potentiels avec le Liverpool-Édimbourg de l'après-midi qui va arriver dans une demi-heure. »

J'adore la compagnie de Janet. Comme mon époux, elle est des Dales, née à Leyburn. Et son époux est un émigré, comme moi... Ce jour-là, 29 juin 1948, je n'ai pas eu à m'occuper d'autres situations bizarres pendant ma journée de travail. Mais c'était sans compter sur ce qui m'attendait à la maison... Je suis rentrée après le travail, à cinq heures du soir, pour préparer le dîner. Il y avait des pois frais de saison que mon époux avait pu me trouver au marché, et j'avais à les écosser avant de les mettre à cuire.

Si j'avais un peu de temps de libre, je comptais finir le réglage de l'embellage de ma J50, ma seconde locomotive miniature entièrement faite maison à l'échelle OO. Il coïnçait un peu parce que je l'avais fabriqué trop serré, et je devais jouer de la

lime pour qu'il ait suffisamment de tolérances pour que les roues de ma locomotive miniature puissent tout simplement tourner. Je commençais à avoir un petit réseau dans le grenier avec une gare à une extrémité et une coulisse à l'autre.

Il me manquait des wagons, que je n'avais pas encore eu le temps de fabriquer et, surtout, un vrai contrôleur. Je faisais rouler mes trains avec une batterie 12 volts et un rhéostat, et je comptais acheter un vrai contrôleur dès que possible. Le problème étant que ce genre d'appareil coûte dans les £10<sup>8</sup>, plus que ma paye d'une semaine... Quand mes enfants sont rentrés de l'école peu de temps après, Lucy, ma fille, est venue me voir directement. Elle avait quelque chose d'important à me dire, et cela concernait la maison :

« Bonsoir maman, ça y est, on a un chat à la maison !

— Bonsoir chérie... Un chat, comment ça ?

— C'est Harold, il m'a dit qu'il y avait un chat qui avait trouvé la niche et qu'il s'y était installé! Il l'a vu ce matin en partant pour l'école.

— Je savais qu'un animal finirait par repérer notre niche... Tu as bien compris ce qu'il faut faire en pareil cas.

— Rester au loin et ne pas bloquer la sortie!... Maman, on peut aller voir? Le chat y est peut-être, on pourra lui donner à manger.

— D'accord, je finis mes petits pois et j'arrive... »

Ce que je craignais, c'est qu'un chat des fermiers du voisinage ne prenne ma niche pour une résidence d'été, au détriment du chat haret que je voulais attirer et tenter d'appriivoiser. Mais cela n'allait pas être le cas.



\* \* \*

8. 290 € en monnaie courante de 2022, un contrôleur du même type, analogique 12V pour une seule voie, coûte aujourd'hui entre 25 et 100 € suivant la puissance.

UNE SITUATION EXPLOSIVE

**M**A FILLE AVAIT DONC VU un chat entrer dans la niche que j'avais garnie d'une vieille couverture militaire et, sans trop y croire, je suis allée voir avec elle ce qu'il en était après avoir mis les petits pois à cuire, sous la surveillance de mon mari. Je ne sais pas si je vous en ai parlé, mais j'ai la chance d'avoir un époux qui aime autant faire la cuisine que la manger. Connaissant le comportement des chats haret, j'ai prudemment approché de loin la niche en compagnie de ma fille. A priori, il n'y avait rien à voir, à la grande déception de Lucy :

« Maman, il était là tout à l'heure le chat. Je l'ai vu de cette distance et il était entré dans la niche. Tu crois qu'on peut aller voir de près ? »

— Si nous sommes trop insistantes, il va s'enfuir et aller voir ailleurs. Ces chats ne sont pas comme George, toujours à sauter sur tes genoux pour se faire câliner. C'est même l'inverse et il vaut mieux. . .

— Maman ! Le voilà ! »

En effet, un gros chat avec la fourrure composée de bandes verticales noir et fauve est arrivé avec un petit passereau fraîchement capturé dans la gueule en guise de dîner. Sans prêter attention à notre présence (nous nous étions cachées à trente pieds de la niche, derrière le noisetier que j'avais planté en arrivant à Hawesgayle deux ans plus tôt), le chat est entré dans la niche pour dévorer sa proie. Lucy m'a demandé :

« Tu crois que si on lui donne à manger, il nous acceptera ? »

— Peut-être. . . Il est assez intelligent pour comprendre qu'il est chez les humains, et qu'il y a des contreparties au logis confortable. Le tout est de ne pas le faire fuir en étant trop insistant. Je verrais avec ton père pour le carton de poisson qu'il nous a fait acheter, c'est une occasion de le liquider. . . »

Le chat nous avait sûrement entendues car il a passé sa tête par l'ouverture de la niche pour observer aux alentours, avant de rentrer à l'intérieur. Pour un chat haret, c'était un animal splendide, gracieux, et qui était loin d'être malingre. Mon logement pour chat avait trouvé preneur, restait à voir si l'animal acceptait un peu de voisinage.

Le lendemain, mercredi 30 juin, j'ai croisé en allant au travail un nouvel habitant de la ville plutôt pittoresque : le chauffeur de taxi Pavel Ivanovitch Tourguenev. Après avoir fait de bonnes affaires à Manchester, ce brave homme dans mes âges était venu lancer sa compagnie de taxi à Hawesgayle on Dales sur le conseil d'un de ses amis de

la diaspora ukrainienne. Car vous vous doutez bien qu'avec un nom pareil, monsieur Tourguenev n'est pas originaire du pays de Galles.

Petit homme brun de forte carrure, il est doté d'une épaisse moustache qui le fait ressembler à Joseph Staline, mais en nettement plus sympathique. En bon professionnel, il fait les arrivées des trains avec son véhicule, un taxi Austin LL de 1938, couleur Bordeaux, et il trouve toujours des clients. Il fait aussi des courses à la demande sur appel téléphonique à son garage, et il ne se plaint pas du travail qu'il a.

Ce matin-là, monsieur Tourguenev avait laissé un mot sur son taxi, garé devant la gare, indiquant à ses clients potentiels qu'ils pouvaient le trouver au buffet, et qu'il n'allait pas tarder à revenir. Je m'y suis rendue de ce pas, ayant moi aussi besoin d'une bonne tasse de thé. Comme je m'y attendais un peu, j'ai trouvé monsieur Tourguenev au buffet, en train de déguster une tasse de thé en compagnie de madame Wieszniak, la jeune et sympathique tenancière du lieu, mais aussi avec Mary O'Brien... Naturellement, cette dernière était en train de faire de la propagande pour son projet d'abolition du téléphone automatique.

Compte tenu que monsieur Tourguenev m'avait dit un jour qu'il avait émigré, avec sa famille, quand le Directorat ukrainien, l'état indépendant monté par Symon Petlyoura à la fin de la Première Guerre Mondiale, avait été écrasé par les bolchéviki deux ans plus tard. Sentant visiblement que cela risquait de ne pas passer compte tenu de la personne, Mary O'Brien ne tentait pas avec lui la carte de la sympathie pour Joseph Staline. Elle n'arrivait pas, néanmoins, à intéresser notre chauffeur de taxi à la révolution anticapitaliste, faite d'un avenir radieux et d'un téléphone avec opératrices :

« ...Et c'est un monde inhumain, et entièrement à la merci des machines, que le GPO nous prépare avec la suppression des standardistes!... Mais attends! Avec cette horreur de téléphone automatique, les gens à qui vous voulez parler ne seront plus que des numéros à composer sur un cadran, et quand vous les appelez, c'est directement une sonnerie qui vous dit que quelqu'un veut s'adresser à vous! Et vous n'avez plus l'opératrice qui vous met en communication!... Ah, Miss Colson, je disais justement à monsieur Tourguenev que le téléphone automatique était une horreur, mais vous n'êtes pas de mon avis, et monsieur Tourguenev est plutôt pour ce soi-disant progrès.

— Si ça peut éviter à mes clients de se faire insulter par la malpolie de service parce qu'ils m'appellent parfois tard le soir depuis la gare, je suis pour! répondit monsieur Tourguenev. Et puis, j'ai autre chose à faire que d'attendre que vos standardistes arrêtent de s'emmêler avec les fiches de leurs standard pour enfin me passer la communication! La semaine dernière, un de mes clients a dû attendre *dix minutes* pour m'avoir au bout du fil, la standardiste ne retrouvant plus ma ligne sur son tableau...

— Ah, vous aussi vous avez à faire à cette hystérique via vos clients? demandai-je. C'est la même qui m'a insulté en direct quand j'ai appelé ma mère et ma tante à Enniskillen. "Qu'est-ce que vous... m'ennuyez à appeler ce pays de sauvages", l'Ulster appréciera... Il paraît aussi que j'ai un accent et que ça ne facilite pas la communication...

— Et puis, le GPO m’a dit qu’il aura toujours besoin des standardistes pour les communications interurbaines, m’a dit monsieur Tourgenev. Pour le moment, la technique ne permet pas de les automatiser. . .

— Non mais encore heureux ! répliqua Mary O’Brien. En tout cas, si vous vous retrouvez un jour dans un monde où tout est automatique, il ne faudra pas vous étonner.

— Ce n’est pas ce qui va me déranger le plus, conclus-je. Je viens d’un coin de l’Irlande où, par certains aspects, on est resté au XVIII<sup>e</sup> siècle, j’aimerais bien profiter de la Révolution Industrielle et passer le cap du monde tel qu’il était avant 1850. Et je ne suis pas la seule parmi les Irlandaises. J’en connais une qui ne manque pas de dénoncer ce qu’elle appelle la culture de l’arriération, bien mise en avant par des réactionnaires comme de Valera.

— Ah, c’est une Irlandaise que vous connaissez qui parle de ça ? répliqua Mary O’Brien en se resserrant une tasse de thé. Ils n’ont pas tous émigré ceux qui veulent vivre au xx<sup>e</sup> siècle ?

— Pas celle là. Elle écrit dans le *Irish Insurgent* auquel je suis abonné. Son nom est Fiona O’Brennell. »

Curieusement, à ce moment-là, Mary O’Brien s’est étranglée en avalant de travers son thé. Visiblement perturbée, elle m’a demandé :

« Et. . . Vous la connaissez, Fiona O’Brennell ?

— Personnellement non. Je lis ses articles dans le *Irish Insurgent* auquel je suis abonné. Elle ne mâche pas ses mots, c’est un vrai plaisir de la lire. J’aimerais bien la rencontrer, et je suis sûre qu’elle vous plairait. Pendant la bataille de Dublin, au début de la guerre civile, elle a commandé un peloton d’exécution qui a fusillé plusieurs combattants de l’Irish Citizen Army qui avaient rejoint les rangs des irréguliers. Traîtres à la classe ouvrière dûment châtiés a-t-elle expliqué un jour par écrit. Vous qui aimez bien les solutions radicales, je pense que ça doit vous plaire quelqu’un qui est aussi strict qu’elle.

— Mouais. . . Elle a aussi humilié en public sa propre cousine. . .

— J’ai vu la photo qui a été prise quand elle l’a faite marcher sur les quais de la Liffey en direction de la prison de Kilmainham. C’est pas mal la coupe de cheveux à ras à la tondeuse, l’œil au beurre noir et le panneau *J’ai trahi la classe ouvrière* autour du cou. Ça plairait beaucoup au maréchal Staline, que vous admirez tant, ce genre de méthode. . . »

Pour toute réponse, Mary O’Brien a fait la moue avant de partir à une énième réunion syndicale pour préparer la Révolution et partager une tasse de thé avec des Camarades de lutte. Dès qu’elle est sortie de la gare, monsieur Tourgenev l’a gratifiée d’une invective bien sentie :

« Comme on dit chez moi à ces gens-là : *idi nakhouyi!*<sup>9</sup> Tous des tyrans ces bolchéviks, pas un pour sauver l’autre !

— Je ne vous donne pas tort du tout. . . Vous allez avoir des clients, l’express de Liverpool va arriver dans cinq minutes. »

Monsieur Tourgenev est reparti à son taxi, et j’ai repris mon travail. Il n’y avait rien qui sortait de l’ordinaire ce jour-là, sauf la visite du superintendant Vernley. Il m’avait

9. “Va te faire en\*\*\*er” en russe comme en ukrainien.

parlé quelques jours plus tôt de menaces sur la sécurité des chemins de fer, et il avait du nouveau à me proposer. Sous la forme de l'identification d'un suspect. Nous avons vu cela dans mon bureau, et ce qu'il avait trouvé avait de quoi m'inquiéter :

« Miss Colson, je ne pense pas que vous vous opposiez à ce que l'argent de vos impôts paye mon service pour qu'il accomplisse des missions bien plus sérieuses que d'aller ennuyer des mères de famille qui distillent du poteen en douce dans leur cave pour arrondir leurs fins de mois... Je pense que j'ai trouvé quelqu'un qui pourrait vous intéresser, d'autant plus qu'il travaille sur le chantier de la bretelle en cours de construction.

— C'est quelle sorte de criminel ?

— Le genre qui va vous plaire : ex anti-traité de la guerre civile, passé à l'IRA, évadé de la prison de Mountjoy<sup>10</sup> en juillet 1939, et réapparu depuis peu. C'est Brendan Hillery, le contremaître de votre chantier ferroviaire. De son vrai nom Brendan McCarthy. »

Le superintendant Vernley m'a tendu un avis de recherche établi par la Garda Siochana, la police nationale irlandaise, au nom de Brendan McCarthy. Recherché pour être membre d'une organisation séditeuse en trois lettres commençant par I, illégale depuis 1936 grâce à de Valera qui l'a poignardée dans le dos dès qu'il n'en a plus eu besoin pour arriver au pouvoir... Comme le superintendant m'avait parlé de menaces sur la sécurité des chemins de fer, j'étais plutôt contente qu'il ait trouvé un suspect. Restait à savoir ce qu'il allait faire, ce que je lui ai demandé :

« Dites-moi, je ne pense pas que vous ayez, pour le moment, de quoi l'inculper de quoi que ce soit. Vous voulez sûrement que je garde un œil sur lui ?

— Si possible. Ce sont ses relations qui nous intéressent. Nous savons qu'il a été embauché en mars 1946 par son employeur actuel, Grant Lyon Eagre, sous son pseudonyme, et qu'il donne entière satisfaction. Par contre, entre Mountjoy et son emploi actuel, mystère complet. Nous ne savons même pas comment il est entré en Grande-Bretagne, ses papiers du bureau des services de migration britannique à Dublin sont des faux.

— Et vous avez d'autres suspects possibles dans son équipe de cantonniers ?

— Sur les six, nous avons déjà exclu deux locaux, pas de casier et une enquête de voisinage qui n'a rien révélé, et un troisième, Irlandais originaire de Tralee, comté de Kerry, n'a aucune histoire criminelle ni implication politique. L'enquête pour les trois autres suit son cours, ils ont immigré en situation régulière, et la Garda Siochana n'a rien sur eux. C'est ce que l'on sait pour le moment...

— Vous me direz si vous avez du nouveau... »

J'avais vraiment besoin de ça : un ancien de l'IRA qui tourne autour de mes trains... Pour le moment, il n'y avait pas de casse, mais je sentais vaguement que ça n'allait pas durer.

C'était le jeudi 1<sup>er</sup> juillet 1948, et il faisait un temps magnifique avec un grand soleil sur les Dales, pour changer. Comme je n'avais pas mon assistant pour me faire la conversation, pour cause de traversée de l'Atlantique (il m'avait dit six jours pour arriver à Halifax, il serait au Canada samedi), j'ai pris le poste de radio de chez moi

---

10. Prison à Dublin.



pour avoir une présence dans mon bureau pendant les pauses. J'avais un peu de temps vers dix heures pour écouter le bulletin de la BBC.

Ce n'était pas tous les jours que je déplaçais le poste de radio familial, un Philips acheté début 1939 avant la naissance de ma fille, parce qu'il pèse dans les 30 livres (15 kg). Vu l'actualité de cet été 1948, c'était des plus importants pour moi d'avoir des nouvelles de ce qui se passait dans le monde. J'attendais surtout d'avoir des nouvelles du pays, le nouveau gouvernement Fine Gael de John Costello comptait faire enfin la République avec cette Irlande du Sud qui n'était plus un État Libre depuis 1937, mais quelque chose d'indéfini appelé Eire, merci de Valera pour la constitution rétrograde contre laquelle j'avais voté, et qui interdit le divorce mais pas le poteen. . .

En ce début du mois de mai, c'était une actualité internationale bien plus sérieuse qui était sur le devant de la scène, comme l'avancait la BBC. Depuis que Staline avait fermé tous les accès terrestres à Berlin depuis les zones d'occupation occidentales, c'était la mobilisation générale aussi bien chez les américains et leur nouvelle US Air Force <sup>11</sup>, que du côté de notre Royal Air Force. Et cela n'allait pas être sans problèmes selon les commentateurs :

*« . . . Bien que monsieur Ernst Reuter, maire des secteurs occidentaux de Berlin, soit confiant quand aux capacités des aviations occidentales d'amener les 1 500 tonnes de vivres journalières nécessaires à la vie de la ville, la capacité des aérodromes de cette dernière pourrait ne pas suffire pendant l'hiver, quand il faudra transporter du charbon pour assurer le chauffage et l'électricité de la ville, triplant le tonnage nécessaire. La base de la RAF de Gatow et l'aérodrome de Tempelhof devront être suppléés par un troisième aérodrome selon les déclarations de Lord Robertson, notre gouverneur militaire en Allemagne. Des pourparlers seraient entamés avec les forces d'occupation françaises pour qu'un site libre dans leur secteur, vraisemblablement dans le quartier de Tegel, soit réservé à la construction en urgence de ce nouvel aérodrome. . . Canada : après que le premier référendum sur le sujet n'ait pas abouti à une majorité nette pour une option concernant l'avenir de ce dominion, le gouvernement du Labrador et Terre-Neuve vient de confirmer que la question du rattachement au Canada, ou de l'indépendance du dominion, serait de nouveau posée aux électeurs le 22 juillet. . .*

— Hattie, je peux te voir ?

— Entre donc Tom, j'étais en pause. . . C'est pour les traverses sur la section vers Askrigg ?

— Tout à fait, j'aurais besoin de ton aide pour obtenir de quoi les remplacer. »

Thomas Norton, le contremaître de mon équipe de cantonniers rattachés à la gare d'Hawesgayle, avait repéré des traverses en mauvais état sur la section entre Hawesgayle et Askrigg. Elle étaient fendues dans le sens de la longueur, et menaçaient l'intégrité de la voie. J'avais signalé la situation et j'attendais des traverses de remplacement d'un instant à l'autre, la direction régionale à Darlington avait approuvé ma demande. Par contre, je n'avais toujours pas la date de livraison, au grand dam de Tom :

« Depuis mon télétype de mardi, je n'ai pas de nouvelles, mais je te confirme que Darlington m'a bien répondu que ces travaux d'entretien étaient prioritaires. . . Tu sais quand elles ont été remplacées ?

---

11. Créée en juillet 1947 en détachant l'aviation terrestre de l'armée de terre, l'US Army, pour en faire une arme indépendante.

— D'après les registres de maintenance, au début de la guerre. C'était le LNER qui avait la charge de la section, ils ont vraisemblablement radiné sur les matériaux. . .

— Pour une voie qui est sensée supporter des charges de 23 long tons par essieu (23,37 tonnes métriques), avoir des traverses qui se fendent sous la charge comme des allumettes de mauvaise qualité, c'est pas sérieux. Tu es sûr qu'il n'y a pas des problèmes avec le soubassement de la voie ?

— Certain, il a été soigné à cause des caractéristiques du site. C'est sur une ligne droite à l'aplomb du signal de ralentissement qui prévient de l'approche de la gare d'Askrigg. C'est une sortie de virage en plus d'une zone de freinage à cet endroit-là, et si tu radines sur la qualité des traverses, ça se voit. Sur le reste de la ligne, c'est le même lot d'après les registres de maintenance, mais ça se voit plus dans des endroits où les trains doivent ralentir. On n'a pas ça à l'entrée d'Hawesgayle. »

Tom m'a montré les registres de maintenance, avec les références des traverses employées, et il était facile pour quelqu'un du métier de repérer ce qui n'allait pas, ce qu'il m'a pointé immédiatement :

« Pour faire des économies sur cette section, ce sont des traverses en pin qui ont été utilisées. Le problème, c'est qu'elles sont trop légères pour des sections devant supporter des charges trop importantes.

— Comme devant un signal de ralentissement à la sortie d'un virage, bien vu. . . Darlington, ils nous envoient quoi, comme traverses ? Je n'ai pas demandé le type.

— Chêne massif créosoté. C'est le modèle standard pour tout le réseau. Je pense qu'à terme, on ne fera pas l'économie de devoir changer toutes les traverses de la section. Heureusement qu'ils n'ont pas radiné sur la ligne de la Buttertubs Pass. Tu me feras un inventaire des sections sur lesquelles tu estimes qu'il faut remplacer les traverses par ordre de priorité, nous préparerons le remplacement des sections correspondantes avec ce qu'il faut, à l'occasion des travaux de maintenance habituels. C'est du rail de 121 lb/yard<sup>12</sup> sur toute la section, non ?

— Tout à fait, ils n'ont pas pu radiner jusqu'au bout. Je te fais cet inventaire et on pourra faire la commande.

— Il n'y a pas de trains en provenance de Northallerton cette après-midi entre deux heures et quatre heures et demie, et rien en sens inverse, on pourra aller voir sur place.

— Deux heures et demie, ça te va ?

— Tout à fait. On jette un coup d'œil, je veux voir comment ces traverses se fendent. »

Ce jour-là, dans mon quotidien de chef de gare, j'avais aussi à gérer un client du chemin de fer qui avait fait une commande en gros, et l'attendait avec une certaine impatience. J'avais nommé monsieur Halton, le postier en chef de la poste centrale de Hawesgayle on Dales. Les composants du fameux standard automatique de la ville devaient arriver par rail directement depuis les usines de la compagnie Plessey à Ilford, près de Londres. Il devait me prévenir de la date à laquelle l'expédition de ces composants devait se faire, et c'était la raison de sa visite dans ma gare ce matin-là :

« Bonjour madame Colson, merci de me recevoir, j'ai pu avoir la confirmation par Plessey de l'expédition des standards automatiques pour la ville, elle aura lieu lundi

---

12. 60 kg/m.

prochain, et je ne sais pas quand ils seront livrés. J'ai un bordereau de British Railways auquel je ne comprends rien.

— Je vais vous décoder tout cela monsieur Halton... Moui, c'est un numéro de train avec deux triages de référence, Temple Mills à Londres, et Decoy Yard à Doncaster, les points où le wagon sera trié. Depuis Doncaster, les dessertes locales sont emmenées à destination par un train de cabotage qui part de Darlington. Il est alimenté par des trains de marchandises de desserte locale qui partent des triages à destination des gares de marchandises dans un secteur précis. Doncaster Decoy Yard dessert les gares de marchandises le long de l'East Coast Main Line jusqu'à Newcastle.

— Et ça va se passer comment pour mon wagon ?

— Ça dépend de l'heure de départ de chez Plessey à Ilford. Les trains de ramassage aux embranchements particuliers circulent pendant les creux de trafic, le matin passé neuf heures, tard le soir, ou pendant l'après-midi. Certaines industries, comme les mines de charbon ou les raffineries, ont des dessertes de nuit. Après, au triage, une grosse unité comme Temple Mills ne s'arrête pas, votre wagon est regroupé dans un train à destination de Doncaster Decoy Yard. Généralement, les trains de liaison dans ce genre roulent la nuit, ou pendant des créneaux où il n'y a pas de trains de passagers. Arrivé à Decoy Yard, le train est coupé en sections qui correspondent à des tranches de wagons à livrer en fonction des gares desservies. La tranche de Darlington sera déposée à la gare, par exemple, dans la matinée, puis après, on a un train de cabotage qui livre les wagons dans toutes les gares des Dales, et qui part de Darlington le matin après l'heure de pointe. Vous l'avez raté d'une demi-heure aujourd'hui. Suivant l'heure de départ de votre wagon, il sera déposé par le train de cabotage du matin ou de l'après-midi du lendemain. Je peux vous avoir les horaires avec un télétype.

— Ce serait bien aimable à vous miss Colson. Je tiens surtout à éviter qu'une certaine agitatrice syndicale ne vienne perturber le déchargement de cet équipement, un contractant a été recruté par le General Post Office pour ce transport, un jeune homme dynamique du nom de Stephen Colson, quelqu'un de votre famille ?

— Mon beau-frère, le frère cadet de mon mari... Il attendait la livraison de son camion pour pouvoir travailler, je suis ravie de voir que c'est fait... Repassez me voir ce soir vers cinq heures, je vous aurai obtenu ces horaires.

— Merci beaucoup pour votre initiative miss Colson. »

Monsieur Halton a quitté la gare juste après. Comme lui, je ne voulais pas d'esclandre avec la livraison des marchandises destinées à la clientèle. Je ne suis pas du tout contre les syndicats, bien au contraire, mais se livrer à du sabotage pour des futilités, surtout contre l'avis de la majorité des gens, ce n'est pas une attitude que j'approuve. L'association civique de Hawesgayle on Dales, à laquelle j'appartiens, avait fait un sondage sur le sujet : 85% des sondés étaient favorables au téléphone automatique, dont acte...

Une partie intéressante de mon travail, c'est de me rendre sur le terrain pour voir ce que mes équipes de cantonniers ont à me rapporter comme faits sur l'état de la voie. J'ai à faire à des gens compétents qui savent que je suis là pour appuyer leurs demandes, parce que je sais qu'ils sont professionnels. Tom Norton m'a dit que c'était

ma grande différence avec mon prédécesseur, qui n'était intéressé que par son travail de bureau. Il était pas loin de la retraite, il faut dire. . .

Notre section de voie à entretenir, en direction de l'est, va jusqu'au pied du sémaphore d'avertissement placé à un demi-mile du sémaphore d'arrêt qui protège la gare d'Askrigg. La vitesse sur la ligne est limitée à 40 mph (64,5 km/h) un demi-mile avant le signal. Et, ce jour-là, j'ai pu constater l'utilité de la draine qui nous avait été attribuée. Il y avait un peu moins de 4 miles (6,5 km) à parcourir pour arriver au pied du signal en question, et le petit engin à moteur nous a épargné une longue marche, ou l'attente d'un train allant dans la bonne direction pour être déposés sur place.

Par cette radieuse journée de début d'été, nous nous sommes rendus sur place pour voir l'état de ces fameuses traverses fendues. Avant la guerre, toute la voie avait bénéficié d'un armement lourd, passant d'une capacité de 17 à 23 long tons par essieu, cela pour des besoins stratégiques. Outre la desserte de l'usine d'aluminium de Hawesgale on Dales, vitale pour la fabrication de pièces d'avions (Rolls-Royce s'y fournissait en blocs de moteurs Merlin pendant la guerre, entre autres), ce réseau dans les Dales pouvait désormais facilement transporter des charges lourdes entre les deux côtes de la Grande Bretagne, dans une région rurale avec peu de villes importantes pouvant aider des bombardiers ennemis à trouver des gros nœuds ferroviaires faciles à bombarder. Une voie unique dans un pays de bocages comme les vallées des Dales, c'est difficile à voir depuis un avion. . .

Nos aiguilleurs de l'équipe du jour nous ont sécurisé la ligne en prévenant, par le télégraphe électrique et ses fameuses boîtes à pings, nos collègues d'Aysgarth que la ligne était occupée. La gare d'Askrigg n'ayant qu'une voie de desserte pour leur halle à marchandises, et pas de voie de dépassement, elle est gérée en direct par celle d'Aysgarth. Mon collègue qui y est en poste se charge de la vente des billets et des chargements et déchargements de marchandises, en plus de la surveillance du trafic. Un poste tranquille pour un chef de gare débutant, ou pas loin de la retraite, le cas de mon collègue Murray Tenner.

Le sémaphore du signal d'avertissement ouest d'Askrigg était laissé sur voie libre, sa palette horizontale jaune pointant vers le haut à 45 degrés par rapport à l'horizontale. Les sémaphores sont des signaux qui comportent une ou plusieurs palettes horizontales qui pivotent vers le haut en oblique pour indiquer la voie libre. Quand la palette est parfaitement horizontale, elle indique soit que le prochain signal va imposer l'arrêt si sa palette est jaune, soit qu'il faut s'arrêter à ce signal si sa palette est rouge.

Mon travail ce jour-là était de voir l'état des traverses afin d'appuyer la demande déjà faite pour avoir un remplacement le plus vite possible. Tom avait fait un compte exact du nombre des traverses, et l'état de celles qui étaient en place justifiait à lui seul un remplacement prioritaire, comme je l'ai constaté :

« Tu as bien fait de m'alerter là-dessus, elles sont en piteux état! Les tirefonds tiennent par miracle, les semelles des rails ont presque cassé la traverse en dessous, et c'est un miracle qu'il n'y en ait pas une de déjà fendue en deux dans le sens de la longueur. Dix ans de trains de marchandises à 23 long tons par essieu, ça laisse des traces. Tu as des chantiers prioritaires en dehors de celui-là ?

— Pas pour le moment, mon équipe n’a rien repéré ailleurs. Et puis, vers l’ouest, c’est le chantier de la bretelle d’Appersett junction qui est en cours, c’est pas la peine d’y passer pour le moment. . . Hattie, tu as le passe pour les cabanes ?

— Oui, je l’ai sur moi, tu veux voir quelque chose dans celle-là ?

— Mike Dennisson, de l’équipe de l’après-midi, m’a dit qu’il avait repéré un de nos sémaphores en gare qui couinait anormalement, je compte graisser les axes de sa palette pour régler le problème. J’ai laissé un pot de graisse dans une des cabanes de la ligne, et je pense que ça doit être celle-là. C’est quand j’ai fait la vérification de ce signal le mois dernier, si je me souviens bien.

— Bon, on va récupérer ton pot de graisse s’il est là. Il va être quatre heures, on va devoir dégager la ligne pour l’express de Darlington qui va arriver en sens inverse, ne traînons pas. »

Et c’est dans ce genre d’occasion parfaitement banale que les choses les plus inattendues arrivent. Suivie par Tom, je me suis rendue à la cabane pour que l’on récupère ce fameux pot de graisse. Les cabanes de cantonniers le long des voies de chemin de fer sont généralement des petites constructions faites avec des traverses de récupération (enfin, celles qui ne sont pas fendues en deux pour cause de piètre qualité) et, de plus en plus, de petits abris en tôles d’acier galvanisé.

Celle-ci était en bois, et c’était un vieux modèle datant du LNER. J’ai ouvert la porte en déverrouillant le cadenas et je me suis servie de la lampe torche électrique que j’avais sur moi, ces abris ayant rarement une fenêtre, et étant de toutes façon assez sombres. Quelle ne fut pas ma surprise de voir, posé sur le sol, une machine infernale composée d’un gros réveil et d’un fagot de bâtons de dynamite, le tout relié avec des câbles électriques. Le réveil indiquait quatre heures moins une minute au plus, et j’ai tout de suite compris qu’il fallait se mettre à l’abri :

« TOM, FICHE LE CAMP ! »

Mon contremaître n’a pas eu besoin d’explications supplémentaires, et il s’est mis à courir à toute allure pour s’éloigner de la cabane, tandis que je faisais de même dans une direction perpendiculaire à la sienne. Mal m’en a pris parce que je me suis retrouvée à devoir franchir la voie, ce qui m’a quelque peu ralenti. Sans crier gare, la cabane a explosé dans mon dos, le souffle de l’explosion me jetant à terre. Des débris ont volé dans tous les sens, et c’est un miracle que je n’ai pas été blessée. Voyant que j’étais à terre, Tom est venu à ma rescousse :

« HATTIE ! ÇA VA ? »

— C’est bon, je suis juste un peu secouée. . . Et dire que je venais juste de récupérer cet uniforme chez le teinturier !

— Il n’est pas déchiré, tu n’auras pas besoin de bons de textile pour en avoir un autre.

— Je n’ai pas épuisé mon droit bisannuel à une tenue de travail complète avec British Railways faute d’uniforme à ma taille en stock, mais tant que je peux faire durer celui-là. . . Mais quel est l’espèce d’andouille qui a envie de faire sauter une cabane de cantonniers ? J’espère qu’il n’a pas piégé le téléphone du sémaphore !

— Tu appelles la police ?

— Je vais demander à Murray de le faire, je reste sur place en attendant qu’ils arrivent. . . »

Il y a toujours un poste téléphonique d'installé sur les mâts des sémaphores de la signalisation ferroviaire, avec des lignes dédiées pour appeler les gares situées de chaque côté du sémaphore. Celui-là avait trois possibilités d'appel, comme la plaque située à l'intérieur du boîtier l'indiquait clairement :

LONDON AND NORTH EASTERN RAILWAYS  
SYNDICAT DES DALES  
*Sémaphore approche Askrigg ouest*

*Pour appeler, veuillez presser les boutons suivants après avoir décroché le combiné :*

- 1) *Hawesgayle on Dales signalisation*
- 2) *Aysgarth signalisation*
- 3) *Askrigg gare*

Pendant que Tom déblayait la voie des débris de la cabane afin qu'ils ne provoquent pas un accident, je me suis préoccupée de passer l'alerte et de faire appeler la police. Murray Tenner était à son poste, et j'allais lui mettre un peu d'animation dans son quotidien :

« *Askrigg Gare bonjour.*

— *Bonjour Murray, c'est Hattie, de Hawesgayle. J'aurais besoin que tu appelles la police en urgence pour leur dire de venir au sémaphore où je suis, approche Askrigg ouest. Un insensé a fait voler en éclat la cabane des cantonniers.*

— *Doux Jésus Hattie, il y a des blessés ?*

— *Par chance, non, mais je dois porter la poisse aux cabanes de cantonnier des Dales. Quand je n'y trouve pas de cadavre, elles manquent de peu de m'exploser à la figure... Je t'envoie Tom dès qu'il a dégagé la voie des débris de l'explosion, je reste sur place en attendant la police. On a une draisine avec nous, il faudra que tu la gares sur la voie de ta halle marchandise pour faire passer l'express de Lancaster dans une demi-heure, je préviens Aysgarth pour leur dire de le ralentir si on n'arrive pas à tout nettoyer à temps.*

— *D'accord Hattie, j'appelle la police tout de suite, et je leur dis de passer au sémaphore pour que tu t'occupes de la suite avec eux.*

— *Merci Murray, et à tout à l'heure. »*

Par chance, il n'y avait pas grand-chose comme débris à enlever des voies, l'explosion avait plus ouvert en deux la vieille cabane en traverses qu'autre chose. Par acquis de conscience, j'ai quand même fait une vérification complète du sémaphore afin de voir s'il n'avait pas été endommagé. Tout était fort heureusement en ordre de ce côté-là. Et Tom a retrouvé son pot de graisse, intact, qui avait été projeté dans un arbre des environs par l'explosion...

L'explosion visiblement criminelle de la cabane de cantonniers, avec une motivation des plus inexplicables d'un point de vue rationnel, était un sujet d'enquête intéressant de plus pour le superintendant Vernley, qui s'est déplacé en personne pour mener l'enquête en personne. Il avait fait suivre son responsable local de po-

lice scientifique, qui se démenait comme un beau diable pour recueillir des preuves matérielles.

Mon témoignage et celui de mon contremaître ont été soigneusement recueillis par des policiers, tandis que les trains dont le passage était prévu à cet endroit ont pu circuler normalement. Tom avait soigneusement vérifié la voie avant de prévenir les postes d'aiguillages de Hawesgayle, Askrigg et Aysgarth. Ce que je voyais, c'était que j'allais devoir faire un rapport à la direction régionale de Darlington en heures supplémentaires, mon époux ayant été prévenu que je rentrerais tard.

J'avais terminé ma déposition quand je suis allé voir l'inspecteur Wallace Rexton, le responsable de la partie police scientifique à Hawesgayle on Dales. Il avait pris des mesures et soigneusement fait des calculs pour déterminer sommairement la puissance de la charge explosive dont j'avais failli être victime, et il était aussi perplexe que moi :

« Vu les effets de l'explosion que j'ai calculés, et votre témoignage, je ne vois comme explication qu'un test d'une charge de démolition en conditions opérationnelles réelles comme motivation. La cabane a bien été oblitérée, mais sans plus.

— Et pour pas grand-chose, expliqua Tom. British Railways a l'intention de les remplacer progressivement par des cabanes en tôle, plus pratiques et moins vétustes, au fur et à mesure qu'ils pourront en acheter. Hattie et moi, nous avons fait un inventaire pour notre secteur, avec un état par degré de vétusté. Il a été adressé à la direction régionale pour suite à donner.

— Et elle était dans quel état celle-là ? demanda le superintendant.

— Plutôt correct, elle pouvait attendre, répondis-je. Celle de la Buttertubs Pass, qui marque notre limite nord avant que nos collègues de Reeth ne prennent le relais, est prioritaire, c'est la plus dégradée. Elle prend l'eau, ce qui n'était pas le cas de celle-là. Ça nous gênera le temps que Darlington nous en envoie une neuve. Comme l'acier de construction n'est pas disponible en grande quantité à ce jour, ça peut prendre plusieurs mois, voire un an ou plus. Ou alors, ils nous envoient un wagon fourgon de réforme à titre de bricolage en attendant mieux, ils ont fait ça sur la section entre Richmond et Reeth.

— Bref, cela ne peut être le fait de quelqu'un de votre équipe miss Colson et mister Norton, résuma le superintendant. D'autant plus que l'absence de cette cabane va vous gêner plus qu'autre chose pour le travail au quotidien, surtout si vous devez attendre des mois pour avoir une remplaçante. . . Et pour l'heure de l'explosion, point de vue rapport avec le trafic ferroviaire, est-ce que cela a quelque signification ?

— Il semblerait que les auteurs de cet attentat aient voulu exclusivement casser du matériel, commentai-je. Le trafic est à son plus bas en milieu d'après-midi, sauf trains de marchandises supplémentaires. Entre deux et quatre heures de l'après-midi, c'est là où vous avez le moins de train qui roulent dans une journée d'exploitation. L'heure de pointe du trafic passager ne commence pas immédiatement, les gens qui ont fait ceci peuvent facilement le savoir. J'ai tous les jours, à la sortie des classes et pendant les vacances scolaires, des gamins de tous âges qui viennent dans ma gare noter la composition et les heures de passage des trains. N'importe qui avec un peu de sens de l'organisation, et de quoi prendre des notes, peut voir à quel heure tel ou tel train passe.

— Si nous n'avions pas décidé de voir voir l'état des traverses de cette section aujourd'hui, personne n'aurait vu la bombe exploser, précisa Tom. Je n'y comprends rien à cet attentat. . . »

Je suis rentrée ensuite en compagnie de Tom, derrière un train de marchandises, grâce à la draisine avec laquelle nous avons fait le voyage aller. Nigel, mon époux, s'était occupé du repas du soir avec les enfants, et j'avais droit à une salade de saison avec des pommes de terres sautées comme dîner. Nigel est aussi gourmand que moi, ce qui est un atout pour faire la cuisine, et il aurait fait un excellent cuisinier dans un grand restaurant s'il n'avait pas préféré choisir la boulangerie. Il avait tout préparé et mon assiette était prête quand je suis arrivée à la maison :

« Bonsoir chérie, quand tes collègues m'ont dit que tu allais être en retard, j'ai pris les choses en main. Westin, le marchand des quatre saisons à côté de ma boulangerie, avait des tomates et de la laitue, j'ai improvisé quelque chose.

— Bonsoir chéri, bonsoir les enfants. . . Mmmm ! À ce que je sens, tu as pu trouver du beurre pour les pommes de terre.

— Il nous restait des tickets de rationnement pour le beurre, j'en ai profité. C'est la crèmerie de la ville Tudor qui en a toujours en réserve. Et j'ai une bonne nouvelle : c'est confirmé, le pain ne sera plus rationné à compter du 24 juillet. Merci au Canada pour la farine, ils prévoient une bonne récolte de blé cette année.

— Tant mieux pour tout le monde, à commencer par toi. Tu pourrais vendre plus si tu n'étais pas tenu à pratiquer le rationnement. Les enfants, c'était comment à l'école aujourd'hui ? »

Nous avons parlé de choses et d'autres, comme dans tous les dîners de famille, et ma fille m'a beaucoup parlé du chat qui s'était installé dans la niche que j'avais aménagée à son intention. Elle avait essayé d'approcher l'animal, en vain, mais elle m'a dit qu'on pouvait quand même le voir de pas trop loin quand il sortait et rentrait. Lucy a tenue que j'aille voir avec elle, avant le coucher du soleil, si on pouvait apercevoir le chat en question depuis le jardin :

« J'ai fait attention à ne pas le déranger, comme tu m'as dit. Il a l'air de se plaire dans la niche, je ne sais pas si on va le voir ce soir.

— Ces chats sortent au crépuscule pour aller chasser, vu que personne ne leur donne à manger. J'essayerai de voir si le fait de lui donner le poisson immangeable que ton père a acheté va lui faire comprendre qu'on veut essayer de l'adopter.

— Tu crois qu'il acceptera de vivre chez nous, comme un chat ordinaire ?

— Ça, mystère. . . On ne sait jamais, mais ça vaut la peine d'essayer. . . »

Le gros chat rayé était plus intéressé par son nouveau logis que par notre présence pour le moment, mais je ne désespérais pas de pouvoir l'appivoiser un jour. Mais, en attendant, j'avais cette histoire de l'explosion criminelle de cette insignifiante cabane de bord de voie à régler. Le superintendant Vernley m'avait prévenu que des activistes de l'Irish Republican Army étaient à Hawesgayle on Dales, et il m'avait même donné le nom de l'un d'entre eux pour que j'ai un œil sur lui.

Ce matin du vendredi 02 juillet 1948, Sherwood Kittingsworth, l'ancien officier de marine numéro deux du camp de Fossdale, est passé me voir à la gare au titre de son nouveau métier, journaliste et rédacteur en chef du *Wensleydale Courrier*, le nouveau journal local qu'il avait monté après avoir été démobilisé avec les honneurs. L'édition de vendredi de son journal avait publié un article sur l'explosion criminelle de cette



cabane, et, d'un commun accord avec la police, je comptais ne pas donner de détails pendant le cours de l'enquête. La loi qui me permettait d'exercer une autorité de police sur le domaine des chemins de fer sous ma responsabilité était toujours valide après la création de British Railways, et j'étais donc dans la boucle, ce que j'ai dit à Sherwood quand il est venu me voir dans mon bureau :

« Désolé de ne pas vous renseigner plus en avant mon cher, mais les communiqués officiels sont du ressort de la police, en accord avec leur représentant local. Pour le reste, vous comprendrez que je ne vous donnerai aucun détail pratique, en dehors de vous confirmer qu'il n'y a pas eu de victimes, que la voie n'a pas été endommagée et qu'il n'y a pas de menace sur la sécurité des passagers et des marchandises transportées par rail.

— J'en prends bien note, je rajouterai "pas de commentaires" pour tout le reste, si vous n'y voyez pas d'opposition.

— Vous avez mon aval. Je suppose que vous menez votre enquête de votre côté.

— Comme tout bon journaliste... Ce qui me pose problème avec cet attentat, outre son côté insensé, c'est l'absence d'impact réel pour les chemins de fer, au-delà d'enrayer vos cantonniers en les privant d'une baraque de chantier bien commode... Politiquement, depuis qu'Israël est un état depuis ce printemps<sup>13</sup> et qu'ils ont arrêté leurs opérations militaires le mois dernier<sup>14</sup>, ils n'ont plus besoin d'envoyer l'Irgoun au front pour faire sauter tout ce qui est anglais...

— Ils ont aussi mieux à faire en ce moment... Ce n'est pas non plus l'IRA, du moins ce qu'il en reste depuis la fin de la guerre civile... Les rares attentats à l'explosif qu'ils ont tentés depuis 1923<sup>15</sup> n'étaient jamais contre des objectifs aussi dérisoires.

— Fabriquer une bombe à retardement –le superintendant Vernley m'a autorisé à publier ce détail– pour faire sauter une vieille cabane de cantonniers, c'est un gaspillage de ressources. Nous avons à faire à des terroristes idiots.

— Ou à une manipulation faite par des gens qui ont des objectifs bien précis, et qui veulent nous tromper sur leurs vraies intentions... C'est un pur avis personnel, mais si vous vouliez tester une bombe à retardement en conditions réelles, vous ne vous y prendriez pas autrement.

— Certes, mais quel est le but de le faire ainsi, au vu et au su de tout le monde?

— Ce qu'on appelle une opération sous faux drapeau à mon avis. Il est fortement vraisemblable qu'un groupe terroriste factice, ou des gens se faisant passer pour un groupe terroriste réel afin de faire porter le chapeau à ce dernier, revendiquent l'attentat dans un bref délai. Ça peut être des orangistes qui voudront faire accuser l'IRA, ou l'inverse.

— Ou rien de tout cela, je trouve cette thèse trop évidente. Il y a une forte communauté irlandaise, du nord comme du sud, à Hawesgayle on Dales, et ce brave superintendant Vernley n'aurait pas mieux à faire que d'aller fouiller dans ses fiches pour trouver deux ou trois douzaines de suspects à interroger dans chaque camp.

— C'est peut-être le but. Mais je ne vois pas pourquoi. Et, surtout, pour qui... Personne en ville n'a intérêt à semer la zizanie dans la diaspora irlandaise locale.

13. 14 mai 1948 exactement.

14. 11 juin 1948 plus précisément.

15. Date de la fin de la guerre civile irlandaise (juin 1922-mai 1923).

— Croyez-moi, je pense que s'il y a une revendication, elle n'aura rien à voir avec les Irlandais. »

Si toutefois il y en avait une... Je pensais à l'IRA parce que le superintendant Vernley avait, quelques jours plus tôt, fait état de la présence d'un suspect qui lui avait été signalé par la Garda Siochana. J'avais ainsi tendance à faire le lien, mais l'analyse de Sherwood Kittingsworth était plus exacte. Et la suite lui a donné raison.

Dans le cadre de mon travail au quotidien, je n'ai pas eu à répondre de nouveau à des menaces terroristes ce jour-là. Toutefois, vers le creux de trafic du milieu de la matinée, autour de dix heures, le superintendant Vernley est venu me voir pour faire discrètement le point de la situation avec moi. Comme je ne m'y attendais pas, c'était un groupe terroriste parfaitement inconnu qui avait revendiqué la destruction de la cabane de chantier, ce que le superintendant m'a expliqué dans mon bureau :

« J'ai tellement abusé de votre hospitalité ces derniers temps que j'ai pensé que vous ne verriez pas d'inconvénient à ce que je vous rapporte un peu de thé hors rationnement. C'est mon frère qui est en Inde, en train de superviser le rapatriement des dernières unités de notre armée encore sur place, qui m'en a envoyé une livre. Pur Assam tout frais, dernière récolte. Comme vous avez bon goût, j'ai pensé à vous pour vous en faire profiter.

— Holà, mais il ne fallait pas, c'est un vrai produit de luxe... Mmmm! Rien que le parfum, ça fait envie. Ma théière est vide, je vais en faire de celui-là, il sera meilleur s'il est partagé. Vous êtes comme moi pour le thé : noir, sans rien dedans.

— Je ne prends du lait que dans celui du petit déjeuner, et j'ai toujours détesté le goût du sucre dedans. Ce qui est plutôt un avantage par les temps qui courent, mon épicerie habituelle n'en a plus en vente en ce moment... J'ai pu obtenir l'identité des démolisseurs de baraques de chantier des chemins de fer. Ou, plutôt, de ce qu'ils prétendent être... »

Le thé du superintendant était une vraie merveille, et la nouvelle qu'il venait me communiquer avait de quoi rendre encore plus perplexe sur la situation que ce dont à quoi l'on pouvait s'attendre. Le superintendant avait reçu une lettre anonyme revendiquant l'attentat, et elle ne provenait pas de l'IRA :

« J'ai préparé un communiqué de presse que je vais vous faire lire pour approbation et éventuelle correction, n'hésitez pas à reformuler tout ce qui vous paraît nécessaire de revoir... »

— Je vous fais confiance là-dessus, vous avez des capacités de rédaction conséquentes mon cher... "Armée Capitaliste pour l'Anéantissement du Bolchévisme", nous ne sommes pas le premier avril, et cela ressemble à une caricature fabriquée par le ministère soviétique de la propagande. Leur communiqué est à la limite du sketch de music-hall : "Contre la soviétisation de la Grande-Bretagne, nous avons attaqué l'immonde entreprise *publique* British Railways, confiscation ignoble de la propriété privée par l'État crypto-bolchévique Labour, en tirant notre premier coup de semonce contre le collectivisme hideux qui vise à nous priver de nos libertés et de notre droit inaliénable à la propriété privée"... La seule chose que j'ai vraiment à lui reprocher au gouvernement actuel, c'est son ineptie en matière économique, mais

tant que monsieur Marshall n'aura pas mis son plan en action, toute l'Europe sera à la même enseigne.

— Ce n'est pas sûr que les Conservateurs aient pu faire mieux avec tout ce qui manque actuellement. J'ai besoin de refaire le papier peint dans ma chambre et j'attends depuis six mois que Meltonburry, dans le faubourg sud, veuille bien m'en vendre... Vous trouvez du contreplaqué pour vos trains miniatures ?

— Une seule planche de six pieds sur quatre (*1m80 sur 1m20*) que j'ai pu avoir parce que mon beau-père a eu un client qui a annulé une commande le mois dernier. J'ai trouvé récemment une adresse à Liverpool pour acheter des rails de chemin de fer miniature par correspondance, mais je m'égare... J'espère que ces imbéciles ne vont pas s'en prendre à l'hôpital local sous prétexte que monsieur Bevan<sup>16</sup> nous a instauré un système de santé public ! Il ne vous reste plus qu'à trouver de quel cirque ces clowns se sont échappés mon cher.

— Ne le prenez pas mal, mais l'IRA ne se permettrait pas un tel niveau d'amateurisme, même avec leurs troupes fortement mises à mal par votre premier ministre sortant, Eamon de Valera. Soit ils font des essais, et ils le font discrètement, soit ils passent à l'attaque, et ils font mieux que de mettre en pièce une innocente cabane de cantonniers.

— J'ai passé le message à ma direction régionale à Darlington, ils m'ont demandé une confirmation par voie postale. Si je pouvais leur envoyer une copie votre rapport préliminaire, cela me permettrait d'avoir du remplacement. Même un fourgon décrépit fera l'affaire... Et du côté des menaces avérées, vous n'avez pas des pistes plus sérieuses hors IRA ?

— L'Irgoun<sup>17</sup> qui nous a gratifié par le passé de nombreux attentats, dont celui contre l'hôtel King David à Jérusalem il y a deux ans, a été intégrée dans l'armée israélienne, et ils ont mieux à faire maintenant. Les indépendantistes indonésiens n'ont plus de raison de nous attaquer depuis que l'on s'est retiré de chez eux... Je pense plutôt à des provocateurs communistes qui veulent attiser les tensions sociales.

— Dans le même ordre d'idées, vous avez pu faire votre enquête sur Brendan McCarthy ?

— Je suis dessus. Gardez-le pour vous, mais j'ai des éléments qui me permettent de penser que McCarthy pourrait être à la tête d'un groupe clandestin de l'IRA infiltré chez nous... Par contre, il avait un alibi le jour de l'explosion de votre cabane de chantier, il était au travail à la tête de l'équipe de cantonniers qui construit votre bretelle à Appersett junction... Je ne pense pas que cet attentat ridicule ait quelque chose à voir avec lui.

— Vous avez des informations de la part de votre collègue en charge de la partie police scientifique de l'enquête ?

— Selon ses calculs, la charge était tout juste suffisante pour détruire la cabane, et cela avait été soigneusement calculé en conséquence. Une certaine contradiction avec un travail d'amateurs, cela dit en passant. Le réveil qui a servi de minuterie est un modèle banal qui ne nous apprendra rien, et la partie détonateurs et explosifs a été volée dans une carrière des environs, et revendue au marché noir par un de nos

16. Aneuryn Bevan, ministre de la santé du gouvernement labour de Clement Atlee (1945-1951).

17. Organisation paramilitaire sioniste clandestine qui a été à l'origine de nombreux attentats contre les troupes britanniques en Palestine après la Seconde Guerre Mondiale.

trafiquants locaux. Celui qui m'a dit qu'il trouvait les acheteurs louches, mais qui n'a pas voulu m'en dire plus.

— Mmmmm... Si c'est celui auquel je pense, il ne dira rien à la police, mais il pourra faire un geste pour certains membres de sa clientèle. Ces gens-là sont commerçants, ils sont sensibles à des propositions de bonnes affaires. »

Je pensais à quelqu'un que je fréquentais bien, au grand dam de mon époux qui préférait que l'on soit bien en dehors des affaires de ces gens-là. Mon, disons, fournisseur faisait les marchés de la région, et il était officiellement colporteur. J'ai pensé à lui parce que le samedi qui venait était celui de la foire à la brocante à Hawesgayle on Dales, et il avait son stand sur la place du marché de la ville.

Hawesgayle on Dales est dotée d'une place du marché au nord-est de la ville Tudor, place construite à l'extérieur des remparts de la petite ville historique, qui date de la fin du moyen-âge. Elle a été construite après la fin de la guerre des roses, en 1494, à partir de l'union des villages de Hawes et de Gayle, ce dernier restant jusqu'à aujourd'hui un bourg à part, avec un caractère de petit village rural typique des Dales, bien que relié depuis au reste de la ville par les faubourgs sud. La place du marché date du début du xvii<sup>e</sup> siècle, 1617 plus exactement, quand Hawesgayle on Dales est devenue une importante ville de marché dans les Dales.

J'ai des relations avec quelqu'un de, disons, peu recommandable, et qui fait des ventes sous le manteau de produits difficiles à trouver. Entre autres, certains produits alimentaires hors rationnement. Je suis allée le voir le matin du samedi 03 juillet 1948, et il avait son stand. Mick Barrington, tel est son nom, est un grand gaillard brun avec une fine moustache, tout mince, dans les trente ans au plus, et il m'est très utile quand j'ai besoin de certains extras. Comme des profilés et des feuilles de laiton pour fabriquer mes locomotives miniatures, ou une gourmandise qui finira par me tuer, dixit mon époux.

Ce jour-là, Mick Barrington faisait dans quelque chose d'utile et de difficile à trouver sur le marché ces derniers temps : des ustensiles de cuisine. Avec sa gouaille habituelle, il faisait de la bonne réclame pour une marque bien connue des professionnels de la cuisine dans les îles britanniques en général, et en Irlande en particulier. Devant des clients potentiels visiblement intéressés, il exposait toutes les qualités de sa marchandise :

« ...Et vous avez d'excellents couteaux de cuisine, entièrement en vrai acier inoxydable de Sheffield, dans toutes les dimensions, idéal pour vos besoins aussi bien professionnels que domestiques! Vous avez la parure complète spécial restaurant, mais aussi la possibilité d'achats à l'unité, à partir de seulement 7 shilling 5 pence la pièce! Profitez-en, les stocks ne vont pas durer! Des authentiques couteaux de la maison McCreaghan de Belfast, LA référence en matière de coutellerie et d'articles de table dans tout l'Empire Britannique!... Seulement 10 shillings le couteau d'office à lame de 10 pouces!... N'hésitez pas, mes stocks sont limités, un seul article par personne! Je commence par vous madame, vous êtes partante pour le 10 pouces d'office vous m'avez dit... Mais bien sûr, 9 shillings 7 pence ½ le couteau à pain! Bien vu ma chère, c'est le dernier qui me reste... »

J'ai attendu que Mick Barrington finisse ses ventes pour venir le voir pour une affaire, disons, assez personnelle. Il me connaît bien et il a tout de suite compris ce qui m'intéressait :

« Et notre chef de gare en civil, bonjour miss Colson. Je n'ai pas votre article préféré en ce moment, mais j'attends un arrivage de chocolat suisse dans le courant de la semaine, passez me voir à Leyburn pour le marché du mercredi, j'aurais sûrement ce qu'il vous faut : au lait, si possible avec des noisettes, et sans ticket de rationnement.

— Ça serait avec joie, mais je n'ai pas les cinq shillings nécessaires pour une tablette en ce moment. La maison Peco m'a lessivée avec les cinq yards de rails pour mon train miniature que je leur ai acheté.

— Hem... C'est désormais dix shillings la tablette, quinze avec des noisettes... J'ai beaucoup de demande, et la Suisse, c'est plutôt loin... Même le chocolat américain est devenu introuvable. J'essaye d'avoir du français ou du belge, mais ce n'est pas évident. J'ai du tissu hors rationnement si cela vous intéresse, entre deux et cinq shillings le yard.

— Peut-être plus tard pour mes enfants, ma cadette a des vêtements qui commencent à être trop petits pour elle. J'ai plutôt une proposition de vente à vous faire mon cher.

— Genre irlandais qui commence par P ?

— Habituellement à dix shillings le quart<sup>18</sup>, mais je peux faire un geste et descendre à -/7/6 si j'ai des informations concernant certains produits que vous ne vendez pas habituellement. Vous n'avez pas tout dit au superintendant Vernley, et je pense que si vous avez comme argument mon produit typique en revente, vous pourrez en savoir plus.

— Vous savez faire des affaires miss Colson... La personne qui sait fait plutôt dans le gibier sans licence. Si vous voulez une grouse à faire rôtir, c'est 10 shillings, prévoir un délai. Je ne lui ai pas demandé s'il aurait des clients pour votre spécialité, je vais voir avec lui. -/7/6 le quart pour le meilleur P que l'on peut trouver hors Irlande, ça permet de sérieuses marge à la revente... Vous n'êtes pas volaille dans votre famille il me semble, si je me souviens bien.

— Pas vraiment... Dites-moi, en chocolat français, vous avez quoi ?

— Meunier ou Poulain, leurs deux grandes marques, différent du suisse, mais pas mauvais du tout. 7 shillings la tablette ceux-là, les Français ont moins de problèmes de rationnement que nous. Je vous en met en réserve ?

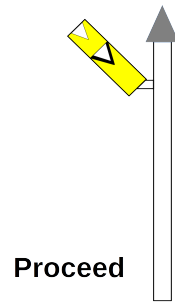
— Pas cette fois, mais je retiens la référence. Si je ne vous vois pas mercredi à Leyburn, je repasserai ici samedi prochain. C'est bien parti vos couteaux.

— Eh oui, la qualité, ça paye toujours. »

Mick Barrington a toujours des marchandises à vendre dont il ne faut pas trop demander la provenance, mais il a comme grande qualité celle de ne jamais tromper le client sur la qualité des produits qu'il vend. Si vous êtes discret, vous pouvez faire de bonnes affaires avec lui. J'aurais bien aimé un de ses couteaux à découper pour la maison cela dit en passant...

---

18. 1 imperial quart = 1,137 litre.



\* \* \*

FISH AND CHIPS AU MENU

**L**E DIMANCHE MATIN, mon époux est au travail, il ferme l'après-midi et la journée du lundi. Je passe la matinée avec mes enfants, surtout ma cadette, Lucy, mon aîné ayant atteint l'âge où il va le plus souvent avec des camarades. À sa demande, et grâce à une affaire de Mick, j'ai pu lui offrir ce qu'il demandait le plus : un accordéon. Ce qui me conduit à faire une mise en garde à tous les parents : si vous offrez un instrument de musique à un de vos enfants, vous allez souffrir pendant les trois à six premiers mois pendant lesquels votre enfant apprend à jouer de l'instrument en question.

Harold, mon fils avait choisi l'accordéon parce c'est un instrument de marins, en plus de faire partie du folklore irlandais. Pour le répertoire, je lui ai conseillé de venir me voir pour des raisons, disons, de bon voisinage, car j'ai eu droit à des remontrances de la part de la mère de son ami Sidney McLachlan à qui il a appris "Come on ye Black and Tans"<sup>19</sup>.

Comme le père de l'enfant en question est le président de la loge Orangiste locale, et originaire de Portadown, cela n'a pas été des plus facile à gérer en tant que parent... Mon mari lui a ensuite expliqué que le répertoire de chants de sa mère, c'est à éviter par défaut... Par chance, j'ai aussi des chansons qui plaisent à une large audience, comme "Star of the County Down", ma favorite hors musique, disons, très "irlandaise". Ce jour-là, Harold m'a demandé, pour l'apprendre, que je lui chante la marche militaire que je chantais avec les copines quand j'étais dans la Home Guard :

« C'est "Men of Harlech", et ça serait mon assistant Jim Cerridwen qui pourrait te la chanter mieux que moi, et en gallois en plus<sup>20</sup>. Tu sais, la guerre est finie, ça serait mieux que tu t'orientes vers des chansons civiles, non ?

— La guerre finie, avec toi, ça dépend laquelle... Quand tu t'es battue avec la mère de Sidney parce que tu lui as dit ton histoire de six comtés, tu n'avais pas l'air d'avoir fini la guerre d'indépendance ce jour-là.

— Ça, ce n'est pas pareil, c'est un différend politique... Si les chansons galloises t'intéressent, et il y en a de jolies, passe voir moi assistant un jour où il n'y aura pas

---

19. Rebel Song irlandais des Républicains, raillant les paramilitaires britanniques déployés en Irlande pendant la guerre d'indépendance.

20. "Men of Harlech" est une marche militaire britannique, d'origine galloise.

trop de trafic, et où il sera de service à la gare le samedi ou le dimanche... Attends, j'ai quelqu'un qui vient nous voir... »

C'était un des messagers du General Post Office, employé par la poste qui venait me remettre un télégramme. Comme je m'y attendais, c'était Jim, qui était arrivé au Canada, et il me donnait de ses nouvelles :

*Arrivé Halifax – Paquebot bien – Part Montréal train nuit – Prendrai photo locomotive arrivée demain – Jim*

J'étais bien contente pour lui, surtout d'avoir de ses nouvelles. Il avait fait des frais pour envoyer un télégramme, le mot coûtant autour de 2 pence vers le Canada depuis la Grande-Bretagne, ça ne devait pas être moins cher dans l'autre sens. Avant que l'on ne parte avec mon époux pour un déjeuner en famille au nouveau fish and chips de Railway Square, tenu par Boleslaw Wiesziniak, Lucy a tenu à me montrer le chat qui s'était installé dans la niche vide du chien. Comme elle m'a expliqué, elle restait à l'écart pour ne pas l'effrayer :

« Le chat me connaît maintenant, il ne me crache plus dessus quand il me voit. Je reste à l'écart, comme tu m'as dit, pour ne pas l'effrayer. Tu vas lui donner à manger ?

— Je vais voir si le poisson en conserve que ton père a eu la mauvaise idée d'acheter lui plaît... Tu l'as vu ?

— Il est dans la niche, je l'ai vu entrer... Tu crois qu'on arrivera à le convaincre qu'on veut être ami avec lui ?

— Pas forcément, mais nous aurons essayé. Les chats, ils sont très intelligents et ils ont leur caractère, nous verrons avec celui-là. »

Le gros chat rayé était dans sa niche, sur la couverture que j'avais mise à son attention. Il nous avait vues, Lucy et moi, et notre présence ne semblait pas l'incommoder. Il avait le gîte, et je comptais le gratifier du couvert dès que je pourrais.

À propos de couvert, notre nouveau voisin, Boleslaw Wiesziniak, avait ouvert son fish and chips sur la place, pas loin de notre maison et de la gare, et il attirait une clientèle familiale locale, autant que de passage. Quand j'y suis allée ce dimanche 4 juillet 1948 en famille, j'ai vu des passagers du 11h45 en provenance d'Édimbourg via Darlington venir s'installer pour un repas. Il faut dire que l'établissement annonçait bien la couleur en façade :

### *THE BRITISH FISH AND CHIPS*

*Authentique cabillaud pané, arrivages quotidiens d'Atlantique Nord*

*Nos chips sont faites avec les pommes de terre des Dales !*

Et, bien sûr, il y a des spécialités locales :

*Ne manquez pas notre Cumberland Sausage ! 7 ¼ p avec son assiette de légumes*

*Meat Pie faite maison (légumes au choix sans supplément) : 6 ½ p*

*Yorkshire Puddings fait maison : 1 ½ p l'unité*



*Nos desserts : Yorkshire Curd Tart et Tarte à la Rhubarbe – 3p la part*

Et d'autres un peu plus exotiques :

*En toute saison, demandez nos Pierogis ! - 6p l'assiette de 12*

*Notre soupe d'été : Chlodnik - 5p le bol*

Ce qui manquait à notre ville jusqu'ici, c'était un bon fish and chips. Il y en a bien un dans les faubourgs sud, près de la ville Tudor, mais son propriétaire n'est pas un bon cuisinier, rien n'est cuit correctement chez lui. Ici, Boleslaw, le mari de Janet, la tenancière du tout nouveau buffet de la gare, faisait tourner son commerce avec un succès indéniable. Ce dimanche midi, nous avons pris en famille la dernière table disponible, et c'était une petite jeune de la ville, Amelia, qui assurait le service :

« Bonjour miss Colson, merci de venir nous voir, vous ne me connaissez pas mais vous connaissez sûrement mon père, Walter Fergusson. Vous lui avez obtenu un contrat pour des livraisons d'essence avec votre direction régionale à Darlington.

— Fergusson Haulage limited, je m'en souviens ! Et vous êtes serveuse ici ?

— Un travail que je prends pour l'été, j'ai une place en école hôtelière à York en septembre. J'apprends aussi en travaillant un peu en cuisine, la cuisinière qu'a embauchée monsieur Wiesziniak pour l'été. . .

— *Amy, la commande du 4 est prête ! Tu prendras ta nouvelle commande après !*

— J'arrive ! »

J'ai reconnu une compatriote avec le fort accent de Dublin de la cuisinière, qui avait celui des quartiers populaires nord de Dublin en plus. Amelia Fergusson est retournée en cuisine pour prendre la commande, et nous avons tous pris un fish and chips. Cette spécialité britannique de poisson pané frit dans sa chapelure, avec des pommes de terre frites, est un de mes mets favoris de la cuisine populaire britannique.

J'en fais parfois à la maison quand j'arrive à avoir assez d'huile pour faire frire à la poêle avec le rationnement, et c'est ce que j'aime le plus quand je prends un repas à l'extérieur. L'absence d'un décent fish and chips à Hawesgayle on Dale était pour moi un manque certain. Autant j'ai mon préféré à Darlington, le Yorkshire's Fisheries, pas loin de la gare en plus, autant le seul de Hawesgayle on Dales ne m'attirait pas à cause des piètres compétences de cuisinier de son patron.

Et, désormais, j'avais enfin un bon fish and chips dans ma ville, grâce à l'initiative de monsieur Wiesziniak. Je n'ai pas manqué de remarquer que l'endroit était rapidement devenu un lieu de rencontre pour la communauté slave de Hawesgayle on Dales. La municipalité avait donné son accord pour un festival des cultures slaves, qui devait avoir lieu le 15 juillet de cette année pour sa première édition, et j'ai reconnu dans les clients attablés ce jour-là deux personnes qui avaient soutenu cette initiative, membre de l'union civique locale dont je suis membre. Sans parler de la famille de la table d'à côté de la nôtre, que je ne connaissais pas, et qui ne parlait pas un mot d'anglais entre eux. . .

Amelia devait revenir pour prendre la commande, mais ce fut la cuisinière qui est venue à sa place, car elle était appelée à une autre table pour faire l'addition. Dans ces petits établissements, les rôles du personnel sont partiellement interchangeables,

une de mes cousines, qui travaille dans un pub à Galway, me l’a expliqué un jour : elle sert aussi bien au comptoir qu’en salle, en plus de faire le ménage à la fermeture, et la plonge en cas de besoin. La cuisinière est venue prendre notre commande, et j’ai pu voir à quoi ressemblait cette femme originaire de Dublin nord, à en juger par l’accent :

« Excusez-nous, nous sommes un peu chargés en ce moment, le patron est avec moi en cuisine, ce n’est pas la travail qui manque.

— Tant mieux pour vous, c’est toujours bon les affaires qui marchent. En plus, je vais faire simple : quatre fish and chips avec une assiette de légumes verts de saison, et nous partagerons une bouteille d’eau gazeuse... Dites-moi, c’est quoi ce... kvas, que vous avez dans les boissons ?

— Une spécialité ukrainienne, c’est une boisson faite avec du pain, de l’eau de la levure et du sucre pour la recette de base. Je connais parce que j’ai quelqu’un dans ma famille qui est originaire de Kharkov<sup>21</sup>, en Ukraine... Sans indiscretion, vous êtes du Connacht, je reconnais l’accent.

— Bien vu, de Galway plus précisément. Et vous, de Dublin nord.

— Plus marqué que le mien comme accent dublinois, je ne pense pas que ce soit possible. Fiona Murphy, je travaille ici pour l’été avant de revenir au pays. Vous avez un emploi ici ?

— La chef de gare, c’est moi. Mon époux, ici présent, est boulanger en ville.

— Monsieur, ça ne serait pas vous par hasard qui tenez la boulangerie Colson dans la ville Tudor ?

— Moi même madame Murphy. Je dois refuser du monde à cause du rationnement, mais il paraît que ça va bientôt être fini pour le pain.

— C’est annoncé pour la fin du mois à ce que j’ai lu... J’y retourne, j’ai encore des plats à préparer. »

Ce jour-là, j’ai vraiment apprécié d’avoir enfin un bon fish and chips dans cette ville, et pas loin de ma maison en plus. En un mot pour la cuisine, excellent : poisson visiblement frais, bien cuisiné, pas du tout gras, et avec des haricots verts comme légumes de saison. L’ambiance, disons, mi-exotique mi-locale de l’endroit était un plus qui le rendait très sympathique.

Par contre, il y avait quelque chose qui m’intriguait, la cuisinière, miss Murphy. Petite femme blonde et mince dans mes âges, avec un visage rond aux traits fins et de magnifiques yeux noirs, elle me donnait bizarrement une impression de déjà vu. J’avais la claire impression de l’avoir vue quelque part mais je ne pouvais pas dire où, ni pourquoi.

Le mercredi 07 juillet 1948, outre une lettre de Jim postée depuis Halifax, j’ai eu la visite à la gare du superintendant Vernley, qui est venu me voir pour son enquête concernant l’explosion criminelle de ma cabane de chantier. Il avait des informations concernant la nature de l’explosif utilisé, et ce n’était pas quelque chose d’encourageant :

---

21. Notre personnage emploie ici le nom russe de la ville de Kharkiv, en Ukraine, qui faisait partie de l’URSS en 1948.

« Le laboratoire de police scientifique de Manchester m'a confirmé que l'explosif utilisé contre votre cabane était un explosif militaire, Composition B, RDX et TNT. Quelque chose qui n'a rien à voir avec ce qu'on peut trouver habituellement dans des attaques à la bombe, comme celles de l'IRA.

— Les irréguliers emploient plutôt de la gélignite ou du Nobel 808. . . Et c'est plutôt de la gélignite qui est employée dans les mines et les carrières, du moins à ce que j'en sais.

— Oui, mais de moins en moins. Pour des raisons pratiques, le nitrate-fuel est en train de remplacer la gélignite et la dynamite pour des emplois industriels, ça serait hors de propos de détailler ici. La Composition B était l'explosif employé dans les caches de la Home Guard, et dans les charges de démolition prépositionnées sur les ouvrages d'art pendant la guerre. Le pont sur l'Ure de la ligne vers Garsdale était miné avec des charges de Composition B pour pouvoir être détruit en cas de débarquement ennemi, par exemple.

— Je sais, j'avais une dotation de charges de Composition B et une liste d'objectifs à détruire avec quand j'étais dans la Home Guard à York. Je devais couper l'East Coast Mainline avec mon groupe en faisant sauter le pont sur l'Ouse à la sortie de la gare. Il n'était pas préminé à cause des bombardements, et j'aurais eu à poser les charges moi-même avec mon peloton. . . Par contre, pour le Royaume-Uni, tout ce qui était armes et explosifs était stocké dans des caches spéciales en cas d'invasion. Et tout a été récupéré par les autorités à partir de septembre 1944.

— Et il y a eu des manques à l'inventaire d'après ce que j'ai pu savoir par l'état-major de la Royal Army, que j'ai consulté à ce sujet. C'était inévitable, et il se peut aussi qu'une partie ait fini dans les mains de la pègre via le marché noir. Il y a aussi la possibilité qu'une partie des charges de Composition B parachutées aux groupes de résistance en France, en Belgique et aux Pays-Bas aient fini par être vendues sous le manteau à des personnages indécents.

— C'est tout à fait vraisemblable, mais j'ai la vague impression que ce groupe de terroristes hypercapitalistes, qui font sauter une misérable cabane de chantier branlante avec un puissant explosif militaire, n'est que de la poudre aux yeux. Je ne sais pas pour vous, mais ça cache quelque chose. Et même, je pense qu'il y a un objectif bien plus sérieux derrière cette attaque de pacotille, exception faite du fait que j'aurais pu y rester, ainsi que Tom Norton, mon contremaître.

— Le minutage était prévu pour que la cabane explose entre deux passages de trains. Vous n'auriez pas été là pour votre histoire de traverses fendues, votre collègue de la gare d'Askrigg aurait juste entendu l'explosion, et serait allé sur place pour voir le résultat. Je suis d'accord avec vous pour dire qu'il s'agit d'une opération de diversion, mais reste à savoir *de quoi* elle est sensée nous détourner.

— Ça a peut-être un rapport avec les Américains qui ont repris l'ancien camp de prisonniers de Fossdale. Officiellement, c'est pour stocker des médicaments de première nécessité à destination de Berlin avant de les envoyer en Allemagne.

— C'est vrai, j'ai vu qu'il y avait des camions de l'US Navy, et des marins américains, qui gardaient ce centre. Mais, franchement, je ne vois pas qui pourrait y gagner à détruire des stocks de médicaments. . . Vous avez l'information par votre employeur ?

— British Railways m'a mis dans le coup parce que des wagons de fournitures sont attendus pour le camp de Fossdale, c'est comme cela que j'ai eu l'explication. . .

Même Staline ne se donnerait pas tant de peine pour détruire ce genre de produits, ça serait de la mauvaise publicité pour lui.

— Surtout que les Américains peuvent remplacer tout cela rapidement. . . Je vous laisse, je continue l'enquête, et je vous tiens au courant. »

Le même jour, j'avais à la fois une livraison particulière à surveiller, et une manifestation de protestation devant la gare, dirigée par la journaliste Mary O'Brien, contre la mécanisation du General Post Office. Il y avait en tout et pour tout une demi-douzaine d'excités plus ou moins communistes qui voulaient lutter contre l'automobile. . . Le train de cabotage de la mi-journée a déposé sur le faisceau de triage deux CCT<sup>22</sup> qui ont amené à Hawesgayle on Dales les quatre fourgonnettes Austin A40 destinées au General Post Office local.

Ce jour-là, le transport hippomobile du courrier a véritablement pris fin à Hawesgayle on Dales. Mon équipe de manutentionnaires a aidé à décharger les véhicules avec la rampe de la voie de garage prévue à cet effet pour ce type de wagons. Des employés de la poste les ont fait rouler hors des wagons en mettant en marche leur moteur et enclenchant la marche avant, sous la supervision de monsieur Ronald Henson, le postier général de Hawesgayle on Dales. Pendant que je réglais les papiers de la livraison dans mon bureau, je lui ai demandé ce qu'il en était des cochers et de leurs véhicules :

« Pour ceux qui n'ont pas l'âge de prendre leur retraite, une indemnité de fin de contrat est prévue. Ce sont des paysans du coin, ils ont la possibilité de se retourner vers les travaux des champs avec leurs chevaux, j'ai fait attention à ça avant de passer commande des fourgonnettes. Le GPO a prévu de terminer tout ce qui est traction hippomobile pour ses services d'ici 1950. . . Vous n'avez pas le même problème avec vos marchandises il me semble.

— J'ai depuis peu des contrats avec des transporteurs locaux pour des livraisons avec des camions depuis la gare vers des destinataires, ou aller chercher des marchandises chez des expéditeurs. Avec le rationnement de l'essence qui s'est assoupli, je peux proposer ce service. Les paysans du coin préfèrent utiliser leurs prairies pour des moutons plutôt que pour des chevaux, et cultiver des pommes de terre plutôt que du fourrage, ça rapporte plus. J'ai encore des contrats, entre autres pour tirer les wagons de la gare de marchandises quand il faut faire un peu de triage, mais ça ne va pas durer. British Railways parle de nous doter de locomotives de triage à moteur à piston.

— C'est la marche du progrès à ce qu'il paraît, comme le standard téléphonique automatique en cours d'installation pour la ville. Plus rapide, plus pratique, moins cher, tout cela grâce à l'automatisation.

— Vous comptez licencier des standardistes ?

— Non, le trafic interurbain augmente, et il n'est pas encore automatisé celui-là. Mais on parle déjà en haut lieu de l'automatiser, même si ça ne se fera pas tout de suite parce que l'infrastructure n'est pas prête. »

Les quatre fourgonnettes postales sont ensuite parties vers la poste centrale de la ville, avant de commencer leur service le lendemain matin. Les derniers cochers employés par le GPO avaient encore le courrier à amener au train du soir ce mercredi-

---

22. Covered Carriage Truck, wagon de transport couvert, type de fourgon fermé, à cette époque à essieux et de grande longueur, spécialement destiné au transport de véhicules automobiles.

là, et leur contrat ne s'arrêtait légalement que le lundi de la semaine suivante. Ce soir-là, monsieur Paxton, un des contractants du GPO, a assuré le dernier service hippomobile, marquant la fin d'une époque. Ce dont il n'était pas mécontent, d'après ce qu'il m'a dit :

« Je n'ai pas encore l'âge pour prendre ma retraite, mais, franchement, ça me manquera pas de ne plus faire le transport du courrier. C'est un sacré boulot de s'occuper d'un cheval toute l'année.

— Je peux vous avoir des contrats pour le triage des wagons dans ma gare si vous avez besoin de gagner quelques livres.

— Merci de votre sollicitude madame Colson, mais j'ai d'autres plans. Je vais garder mes chevaux, mais je compte faire quelque chose de plus intéressant avec que de transporter des marchandises... Est-ce que ça vous dirait de faire une promenade en calèche dans la campagne environnante pendant l'été, pendant une heure, pour 10 pence par adulte et la moitié par enfant de moins de treize ans ?

— Pourquoi pas, c'est un prix honnête, et la campagne est jolie. Vous pouvez proposer la montée à la North Rakes Hill, qui surplombe la ville. L'été, quand il fait beau, vous pourrez facilement vous faire jusqu'à £5 par jour, si ce n'est plus. Vous avez quelque chose de prévu pour l'hiver ?

— Je fais des meubles comme passe-temps, c'était pour ma famille et moi au début, mais je vais en faire sur commande pendant les mois d'hiver. On arrive de nouveau à avoir du bois de menuiserie avec le rationnement qui s'assouplit, ça me fera un bon revenu, et une bonne raison pour rester au chaud chez moi, à la ferme. Et mes chevaux, ça leur fera des vacances à la mauvaise saison ! Pas de marchandises en retour ?

— Pas ce soir monsieur Paxton. Merci d'être venu, et faites-moi savoir quand vous ouvrirez votre petit commerce. »

Ce soir-là, le train qui emportait le courrier à Lancaster était à l'heure, et il y avait deux sacs de courriers et une demi-douzaine de colis à envoyer. J'ai supervisé le chargement avant de rentrer chez moi pour le dîner, ce qui m'a permis de faire la connaissance de quelqu'un qui venait à Hawesgayle on Dales pour le travail. Susan Johnson, ma guichetière qui était de service en soirée avant que le guichet de la gare ne ferme à sept heures, avait quelqu'un à renseigner et j'ai tout de suite vu, à l'uniforme, que c'était un marin américain. Apparemment, c'était pour une question pratique :

« Non monsieur, il n'y a pas de téléphone public à la gare, et je ne sais pas si on peut vous autoriser à employer celui du service, je dois demander à ma chef de gare. Sinon, si vous descendez au Railway Hotel, ils ont un téléphone pour leurs clients... Hattie, monsieur veut appeler un numéro dans les environs, le buffet est fermé et il n'y a pas de cabine téléphonique autrement qu'en ville, peut-on faire quelque chose pour lui ?

— C'est possible... Bonsoir monsieur, comme ma guichetière vous l'a dit, nous n'avons pas de téléphone public dans les parages, je vais pouvoir vous laisser passer un appel depuis mon téléphone de service, je suppose que vous venez pour le service dans les environs.

— En effet madame. Contre-Amiral Feargal O'Brennell, United States Naval Overseas Transportation Service. Je suis détaché au camp de Fossdale et je dois appeler pour que l'on vienne me chercher.

— Vous êtes loin de la mer amiral, et le camp a été rattaché à la RAF quand on a rapatrié les derniers prisonniers de guerre en Allemagne l'automne passé.

— Cela fait partie des joies du métier... Je devais arriver plus tôt dans la journée mais j'ai eu un empêchement, et j'avais dit que j'allais appeler à mon arrivée pour qu'on m'envoie une voiture.

— Je vais vous mettre en communication avec mon téléphone de service, désolé pour le dérangement. C'est par ici, je vous prie... Vous êtes originaire de Dublin à ce que j'entends.

— J'ai émigré aux USA pendant la Première Guerre Mondiale, et j'ai fait carrière dans la marine marchande, entre autres... Ce serait un peu long à vous expliquer... »

Décidément, il y a des gens intéressants qui viennent nous voir à Hawesgayle on Dales. Et ça me paraissait un peu excessif d'envoyer un amiral pour traiter en personne d'un stock de médicaments...

Le jeudi 8 juillet 1948, le lendemain de l'arrivée en ville de l'amiral O'Brennell, il y a eu une certaine animation en ville quand une colonne de camions de l'armée américaine l'a traversée pour se rendre au camp militaire de Fossdale, guidée par des soldats de la Royal Army qui les ont attendus devant la gare, justement. C'était une unité de l'intendance, des Royal Engineers, qui ont pris un thé au buffet de la gare quand j'ai pris mon service du matin. Ils ne parlaient pas du tout du service, ce qui est à la fois normal et très professionnel, et semblaient intéressés par les facilités récréatives de la vie locale :

« ...Les trois cinémas de la ville ont une programmation variée, et vous avez les programmes dans le journal local que je vends, le *Wensleydale Courier*, expliqua Janet Wiesziniak. Le Splendid, dans les faubourgs nord, près de la ville Tudor, il fait beaucoup dans les comédies. Vous avez aussi le Royal, sur Lancaster Road, après l'usine de Midland Metals, qui est plutôt orienté grand films.

— J'y ai vu le mois dernier *Hamlet* avec Laurence Olivier, intervins-je. On a les grandes sorties nationales un mois après le reste du pays vu que l'on est une petite ville, et parfois avec un certain délai pour les films américains. Le Yorkshire Pictures, du côté de Gayle Village, va passer *Le Trésor de la Sierra Madre*, un film d'aventures, avec mon acteur américain préféré, Humphrey Bogart. Depuis que je l'ai vu dans *Casablanca* pendant la guerre à York, je ne rate aucune de ses performances. Même s'il faut attendre six mois pour que ses films sortent dans le pays.

— Harry, c'est pas toi qui l'a vu à Francfort, quand tu étais avec les américains, celui-là ?

— Ouais Pete, il est sorti en janvier, le cinéma qui projette des films en anglais près de l'aéroport l'a eu une semaine après sa sortie aux USA. Madame, vous avez bon goût, c'est un chef d'œuvre, vous n'allez pas le regretter... Terry, les Américains, ils ont dit qu'ils seraient là à quelle heure ?

— Dix heures au plus tard, répondit ledit Terry, visiblement le sergent en charge du groupe. Qu'ils ne se pressent pas trop, car le thé est bon ici. »

J'ai reconnu l'insigne du corps des Royal Engineers sur l'uniforme des soldats, et je me suis bien douté qu'ils étaient là pour cette histoire de médicaments stockés pour les Allemands au camp de Fossdale. Une demi-douzaine de camions militaires

américains GMC, bâchés et à six roues est arrivée une demi-heure après, avec visiblement un officier américain qui commandait le convoi depuis une jeep. Guidés par les soldats du Royal Engineers Corps, le convoi a pris la route du camp de Fossdale peu avant l'arrivée en gare du train de Lancaster de 11 heures 05.

Petit détail graphique qui a été important pour moi à cette époque, le changement de livrée des véhicules dont je contribuais à la gestion et au bon fonctionnement. Depuis janvier 1948, British Railways remplaçait progressivement les livrées des locomotives des quatre grandes compagnies qui, depuis 1923, se partageaient les chemins de fer du pays, par les siennes.

British Railways avait commencé à appliquer son nouvel écusson sur les reliquats de commandes de locomotives des quatre grands qui n'avaient pas été livrées avant le 1<sup>er</sup> janvier 1948, date de la nationalisation. Pour les machines anciennes, l'inscription BRITISH RAILWAYS sur les flancs des tenders, ou des caisses à eau des locomotives-tender, était appliquée en première intention.

Pour mon ex-employeur, cela se traduisait par le remplacement des lettres LNER ou NE aux emplacements en question. Le changement de livrée d'une machine ne se fait que quand elle passe en grande visite en atelier, généralement une fois par an, ou une fois tous les deux ans, suivant le mileage parcouru par la locomotive et son type de service. Une petite J15 qui fait des trains de desserte locale roulera moins qu'une Pacific A4 qui tracte des trains de voyageurs express entre Londres et Édimbourg, et elles n'auront pas les mêmes exigences quand à l'intervalle de leurs visites en atelier.

Dès lors, des livrées intermédiaires, gardant celles des anciennes compagnies, mais marquant a minima l'existence de British Railways par l'inscription dont je vous ai parlé plus haut, étaient ce qu'il y avait de plus courant en ce milieu d'année 1948, à peine plus de six mois après la nationalisation des chemins de fer. Très rares alors étaient les locomotives avec la livrée complète prévue pour British Railways, un écusson avec une figure stylisée de lion enjambant une roue à rayons symbolisant le chemin de fer, et une numérotation des locomotives à l'échelle nationale, avec un code précis pour chaque ancienne compagnie.

Pour les locomotives ex-LNER, il était prévues qu'elles soient numérotées dans les séries 60000, celles du LNER ayant les plages 40000 et 50000 de réservées, Southern Railways ayant la plage 30000 et le GWR tous les numéros inférieurs à 10000. La plage 10000 était réservée aux nouveaux diesels prévus, et à ceux déjà déployés, et la plage 20000 pour les locomotives électriques, essentiellement ex-Southern Railways, le seul réseau à en disposer en masse.

La première locomotive que j'ai vue en livrée nouvelle complète de British Railways a été la L1 numéro 67732 en avril 1948, lors d'essais avant mise en service sur les lignes des Dales. Ce modèle avait été commandé par le LNER, et la commande était désormais prise par British Railways. Et elle portait le nouvel écusson de British Railways, appelé "lion cycliste" par les conducteurs de locomotives, selon ma cousine Joannie qui est rattachée au dépôt de Darlington comme garde de trains.

Ce jour-là, j'ai vu ma deuxième locomotive ornée du fameux lion cycliste : la Black Five numéro 44749, livrée récemment, et mise en service depuis Lancaster, entre autres sur les lignes des Dales. C'était elle qui tractait le local Darlington-Lancaster de la fin de matinée. J'avoue que j'ai trouvé la nouvelle livrée de British Railways très réussie, l'écusson avec le lion sur sa roue était graphiquement très percutant, genre "Britannia

règne sur les rails"... Entre les constructions de nouvelles machines et les passages en atelier, cette livrée était amenée à se généraliser dans les mois qui allaient suivre.

Pour le moment, ma préoccupation était surtout de faire tourner ma gare. Mon assistant Jim m'avait envoyé une carte postale de Vancouver, Canada, dans laquelle il me confirmait qu'il embarquait pour la Japon après un voyage en train à travers le Canada "magnifique", selon ses termes. Une lettre avec le détail allait suivre, le temps qu'elle vienne depuis la côte Pacifique du Canada. Ce jour-là, j'avais deux choses à voir en plus du travail.

En premier lieu, Sherwood Kittingsworth, ancien officier de la Royal Navy affecté au camp de Fossdale, désormais rédacteur en chef du *Wensleydale Courrier*, m'avait prévenu hier soir au pub qu'il comptait passer me voir au travail pour me donner quelques informations intéressantes sur une personne qui faisait beaucoup parler d'elle en ville ces derniers temps : miss Mary O'Brien. À part manifester contre tout et n'importe quoi, celle qui se prétendait journaliste ne semblait pas vraiment s'intéresser à la vie locale. Sauf pour traiter de nazis les Slaves des Dales et du Lancashire voisin qui s'étaient donné du mal pour organiser en ville un festival des cultures slaves.

Sherwood est venu me voir discrètement sur mon lieu de travail pour me faire le point sur ce qu'il savait sur cette personne. Il avait des connaissances bien placées dans les services de renseignement, et il pouvait m'avoir des informations précises sur bien des choses. Il avait enquêté sur cette Mary O'Brien, et il avait trouvé bien peu de choses, mais cela avait un intérêt certain. Nous en avons parlé dans mon bureau entre deux trains :

« Merci de me recevoir Hattie, est-ce que vous avez des nouvelles de notre ami, le superintendant Vernley ? Il devait interroger les ouvriers qui travaillent à la construction de la bretelle d'Appersett Junction, ils sont tous des anciens de l'IRA à ce que la Garda Siochana lui a dit.

— Il y a beaucoup d'anciens de l'IRA de nos jours, ça ne veut plus rien dire. De Valera leur a joué un tour pendable en révisant la constitution sur leur dos en 1937 pour en enlever tout ce qu'il pouvait du Traité de 1921, celui qui a créé l'État Libre. La seule chose qui reste à faire, c'est de s'appeler République d'Irlande, et c'est en cours.

— John Costello, le nouveau Taoiseach<sup>23</sup>, a promis d'y arriver rapidement, ça enlèvera un argument de plus à l'IRA... Pour notre amie Mary O'Brien, ce qui est curieux, c'est que je n'ai pas trouvé de traces d'elle ni en Irlande du Sud, ni au nord. Pour une agitatrice communiste, c'est plutôt curieux. Elle vous a donné des éléments de sa biographie ?

— À part qu'elle est née à Dublin, qu'elle a une sœur qui travaille à la poste irlandaise, rien. Elle semble être un peu plus âgée que moi. Vous avez quoi de votre côté ?

— La confirmation qu'elle serait rentrée en Grande-Bretagne via la Suède en novembre 1944. Elle était employée de maison dans une riche famille de Königsberg, et elle est partie avant l'arrivée des Soviétiques. Invérifiable, sauf à demander des renseignements à ce sujet au MVD, le Ministère des Affaires Intérieures Soviétique, leur police politique... La ville s'appelle désormais Kaliningrad, du moins ce qu'il en reste,

23. Désignation gaélique officielle du premier ministre irlandais, chef de l'exécutif.



et ce n'est pas vraiment une destination touristique aujourd'hui. Après, miss O'Brien s'est trouvé une vocation de journaliste, et a commencé à écumer la Grande-Bretagne.

— Des publications ?

— Quelques articles de propagande sans intérêt dans des feuilles de chou communistes à petit tirage, pas de quoi aller loin. Elle fait un peu d'agitation pour le Communist Party of Great Britain, entre deux petits boulots. Après, pour trouver la trace de quelqu'un qui a travaillé en Allemagne pendant la guerre en venant d'un pays neutre, ce n'est pas facile avec quasiment rien comme informations. O'Brien, c'est l'un des noms de famille les plus courants en Irlande, pays bien connu pour exporter sa population. . . Mes contacts auprès de la Garda Síochána, comme du Royal Ulster Constabulary, n'ont pas de trace d'une agitatrice communiste sous ce nom.

— Si elle a travaillé dans l'Allemagne nazie, elle a forcément dû avoir un visa pour se faire.

— J'ai mes contacts qui poursuivent les recherches. Il est soupçonné qu'elle serait une ex-IRA, mon contact auprès de la sécurité militaire irlandaise m'a dit qu'il poursuivait les recherches. Elle aurait pu être recrutée avant juin 1941 comme agent par les Soviétiques pendant son séjour en Allemagne, voir venir directement d'URSS sous une fausse identité. Avec la bataille qui faisait rage sur le front de l'Est, infiltrer un agent derrière les lignes nazies n'était pas un exploit insurmontable passé janvier 1945. Je sais, de source sûre, que certains d'entre eux se sont fait passer pour des réfugiés des régions de l'Est du Reich.

— En tout cas, elle a un authentique accent de Dublin. J'ai l'oreille à ça, une imitatrice m'aurait immédiatement alertée.

— Les services secrets irlandais ont une liste de leurs concitoyens ayant quitté le pays pour vivre à l'étranger pour des raisons peu avouables, et constituant ainsi une menace potentielle pour la sécurité de leur pays. J'ai demandé à un de mes contacts de la vérifier. »

Nous en étions là avec cette personne. Je pensais que nous ne trouverions rien, ou alors, rien de bien intéressant, et que le dossier allait être clos sur un simple cas d'excentrique exaltée aimant un peu trop Staline. Mais il ne faut jurer de rien. . .

Le vendredi 9 juillet 1948 au matin, avant d'aller au travail, ma fille Lucy m'a montré quelque chose de nouveau dans la niche occupée par le chat haret que j'avais réussi à attirer. Elle avait vu quelque chose d'inattendu, et elle comptait me le montrer. Pour ne pas déranger l'animal, nous nous sommes cachées à l'autre bout du jardin et, avec mes jumelles militaires récupérées de la Home Guard, j'ai attentivement observé la niche pour voir ce qu'il en était :

« Maman, j'ai bien vu des chatons, j'en ai compté deux. Le chat, c'est une maman, et elle a fait des petits ici !

— Ça doit expliquer pourquoi elle apprécie l'endroit. . . Voilà, elle sort pour aller chasser. . . Je les vois, il y en a deux. . . »

Lucy avait bien repéré deux nouveaux locataires de la niche : des chatons dont l'animal qui s'était installé chez nous était visiblement la mère. Par l'entrée de la niche, je pouvais les voir, en train de téter leur mère : un petit rayé noir et fauve, tout

le portrait de celle-ci, et un autre, très différent, rayé noir et blanc. Ils n'avaient pas les yeux ouverts, et ils devaient avoir trois à quatre jours au mieux. Lucy m'a demandé :

« Tu crois que l'on pourra en adopter un ? »

— Là, ça ne dépend pas que de notre bonne volonté... Il faudra d'abord que les chatons nous acceptent comme nouvelle famille, et ça ne fonctionnera peut-être pas... »

C'est toujours émouvant de voir une chatte avec ses petits, mais, avec un animal haret, cela complique les choses. J'ai expliqué à ma fille la démarche à tenir dans l'intérêt de la petite famille : se tenir au large, ne pas toucher les petits, et faire attention à la mère. Lucy est ensuite partie à l'école et, une fois que j'ai rangé mes jumelles, je suis partie au travail.

La vie d'une petite gare comme celle de Hawesgayle on Dales a toujours quelque chose d'intéressant. Ce matin, j'ai eu un télétype m'indiquant qu'un envoi spécial pour le camp de Fossdale devait arriver dans l'après-midi, et que le destinataire était prévenu... Et il n'y avait pas que les gamins amateurs de trains qui avaient repéré le nouveau buffet de la gare de madame Wiesziniak comme endroit intéressant : miss Mary O'Brien était sur place pour prendre une tasse de thé. Elle s'intéressait à la vie de la gare, et posait diverses questions :

« ...Dingue! Je ne pensais pas qu'il y avait autant de trains qui passaient ici, et même des trains de nuit!

— Je ne suis pas ouverte quand les trains de nuit passent en gare, mais il roulent en semaine et les week-ends. Nous sommes sur une ligne transversale entre Londres, les grandes villes des Midlands que sont Leeds, Manchester et Sheffield, Liverpool, et l'Écosse. On a un York-Glasgow qui passe en début d'après-midi, il continue vers Kendal, Carlisle et Glasgow. Sans parler des trains de marchandises. On a des trains locaux et des trains longue distance, mais notre chef de gare pourrait vous en parler mieux que moi... Miss Colson, bonjour, vous êtes en avance pour prendre votre service.

— J'attends une livraison de charbon, on a un train dédié qui va laisser des wagons sur la voie de triage pour les marchands locaux, je dois trouver quelqu'un pour la manœuvre, monsieur Butler n'est pas disponible, il a des contrats de labour en ce moment...

— Bonjour Miss Colson, je parlais avec Janet de tout ce qui se passe ici, c'est dingue! Je ne pensais pas qu'il y avait autant de trafic.

— C'est l'avantage d'être sur une ligne transversale importante, répondis-je. Cette gare est au centre du réseau des Dales, et British Railways veut le consolider, des travaux sont engagés en ce sens. Il était temps, l'ancien syndicat des Dales avait pour actionnaires deux compagnies de chemin de fer dont la principale activité consistait à tout faire pour ne rien payer. Au moins, la nationalisation a mis fin à cela.

— Et vous êtes nombreux à faire tourner cette gare ?

— Environ deux douzaines de personnes, hors équipe de cantonniers. Nous avons en gare les deux équipes de la halle de marchandise qui sont en 2x8, les aiguilleurs qui font les 3x8, trains de nuit obligent. J'ai aussi deux guichetières pour la vente des billets et l'administration générale. Et, pour la direction, moi-même et un assistant, qui est parti se marier à l'autre bout du monde... Des fois, nous sommes un peu juste quand il y a des pointes de trafic, mais ça passe.

— Bonjour Hattie, excuse-moi de te déranger, mais tu as un appel téléphonique, je te le passe dans ton bureau. »

Mary, l'une de mes deux guichetières en question, est venue me voir pendant que Susan, sa collègue, tenait le guichet. J'ai pu ainsi prendre congé de Mary O'Brien, et j'ai pris la communication dans le bureau. C'était le superintendant Vernley, qui avait quelque chose d'important à me communiquer :

« Bonjour madame Colson, j'ai quelqu'un à vous faire entendre, une personne qui a accepté de me parler en tant que témoin sur l'affaire de votre cabane de chantier. Si vous pouvez venir me voir pour dix heures, ça serait bien.

— C'est quelqu'un que je connais ?

— Pas vraiment, c'est un des ouvriers qui fait le terrassement pour la nouvelle bretelle de la jonction d'Appersett. Il a accepté que vous soyez là pour prendre sa déposition.

— J'y serai. Comptez sur moi, et merci de me prévenir. »

C'était quelque chose d'intéressant, et je pensais que ce témoin pourrait nous en apprendre beaucoup. Et ce fut le cas. Je me suis rendue au poste de police de la ville pour dix heures du matin, laissant à mes équipes la gestion de la gare. Le témoin en question n'était rien d'autre que Brendan McCarthy, ex-Hillery, qui travaillait avec Grant Lyon Eagre pour construire la bretelle d'Appersett. En dehors du fait qu'il était un ancien de l'IRA, signalé comme tel par la Garda Siochana, il n'avait pas de piste à nous révéler de ce côté-ci. Le superintendant Vernley m'a présenté la situation :

« C'est un de mes agents qui a été contacté par monsieur McCarthy, qui voulait déposer pour nous en tant que témoin, en étant sûr que la police anglaise n'avait rien contre lui au préalable, ce qui est bien le cas. D'après ses explications, je pense que l'on peut le rayer de la liste des suspects, lui et ses amis, mais il vous le dira lui-même.

— Nous allons voir cela, je vous laisse faire les présentations. »

Dans la salle réservée aux interrogatoires, monsieur McCarthy attendait patiemment, assis sur une chaise. Grand homme fort dans la cinquantaine, il était d'un calme conséquent, et plutôt ravi de pouvoir parler de ce qu'il avait à nous communiquer :

« Monsieur McCarthy, comme vous pouvez vous en douter, notre chef de gare est des plus ponctuelle. Miss Henrietta Colson, monsieur Brendan McCarthy.

— Enchantée monsieur, et ravie de voir que vous nous faites confiance. Le superintendant Vernley m'a dit que vous aviez vu des choses suspectes le long des voies de chemin de fer.

— Des gens avec des attitudes pas vraiment nettes si je peux vous le dire. Superintendant Vernley, je vous propose que l'on commence par la raison pour laquelle l'équipe dont je fais partie est composée en partie d'ex-membres de l'IRA, ça dissipera les malentendus.

— Nous vous écoutons monsieur McCarthy. J'ai déjà eu l'explication, mais je préfère que vous l'entendiez vous-même miss Colson.

— À votre accent, vous êtes de l'ouest, ça s'entend, me répondit Brendan McCarthy. Je n'aurais pas à aller trop dans les détails, vous connaissez... Je passe sur la partie où j'ai été membre de l'IRA, j'ai laissé tombé en 1939, après la nouvelle constitution, parce que je pensais que ça ne servait plus à rien d'y être, longue histoire faite courte... Après, je connaissait un ami bien placé dans le bâtiment, de mon temps de l'IRA, et j'ai eu du boulot en Angleterre grâce à lui. Les autres Irlandais de mon équipe, c'est pareil, tous des ex de l'IRA qui ont coupé les ponts et veulent vivre autre

chose. Moi, je veux gratter un peu ici avant d'émigrer en Australie. J'ai un frère qui est à Melbourne, il m'aidera pour débiter.

— Et, en attendant, vous travaillez pour Grant Lyon Eagre ensemble, grâce aux bons plans de votre ami.

— C'est cela miss Colson. C'est pas le travail qui manque ici, et personne ne se plaint que l'on veuille faire ce genre de travail, dans le terrassement. Et ça nous permet de voir des choses qui ne vont pas avec votre chemin de fer. Je ne parle pas des voies, mais de ce qu'il y a autour, et c'est quand la cabane a été détruite que j'ai parlé aux autres de notre groupe pour voir si on ne pouvait pas aider à coincer les gens qui ont vraiment fait le coup.

— Dites-nous comment vous avez vu ce que vous pensez être des mouvements suspects autour des voies de chemin de fer, demanda le superintendant. Vous avez l'œil à cela, d'après ce que j'ai constaté.

— Comme nous voulons tous gratter le plus d'argent possible pour diverses raisons, moi, c'est l'Australie, nous nous arrangeons pour faire des extras pour les gens du coin après nos heures de travail. Nous connaissons bien vos cantonniers, nous les voyons sur les voies quand ils font de l'entretien, et on est au pub avec eux après le travail. C'est comme ça qu'on a des plans. C'est l'un de vos cantonniers, Jarrod Ellingswaithe, qui m'a permis de voir qu'il y avait quelque chose de pas net avec cette cabane. Sa mère avait besoin de quelqu'un pour défricher et planter son jardin, elle habite à Askrigg, dans une maison pas loin de la gare. Il y avait £1 à gagner, et nous lui avons proposé de faire le boulot, Ernie Cafferty, un des terrassiers, et moi.

— Vous connaissez miss Colson ?

— Je sais qu'Ellingswaithe est de la région, mais je n'ai pas de détails sur sa famille. J'ai la configuration des lieux en tête, je vois quelle maison ça peut être. Une maison blanche à environ 300 yards au nord de la voie, le jardin étant du côté du chemin de fer, c'est ça ?

— Celle-là miss Colson. On voit le signal, la voie et la cabane qui a explosé. On y a été pendant plusieurs soirs de suite, Ernie et moi. Nous avons profité du beau temps et des soirées longues pour faire le travail, madame Ellingswaithe mère a tellement été contente qu'elle nous a rajouté dix shillings à ce qui nous était promis. Trois soirs de suite, les 29 et 30 juin, et le 1<sup>er</sup> juillet, nous avons vu un groupe de deux à trois hommes tourner autour de cette cabane. Comme on connaît les équipes de cheminots qui travaillent habituellement dans les environs, nous avons tout de suite vu que ceux-là n'étaient pas des gars de British Railways. Nous avons appris que l'équipe de la gare de Leyburn et la vôtre se partageaient la maintenance au quotidien des voies. Nous avons pensé qu'il s'agissait d'autres employés de British Railways que nous ne connaissions pas.

— Mon équipe de maintenance ne travaille pas le soir, sauf urgence, ai-je précisé, et ils n'étaient pas de service ces soirs-là. . . En plus, cette section est directement sous ma supervision à cause du signal avant la gare, j'aurais su si une équipe de cantonniers, même venant de Leyburn, avait été de service ce soir-là. . . Est-ce que vous avez vu ces gens travailler sur la voie ?

— Justement, c'est ça qui était encore plus suspect, précisa Brendan McCarthy. Ils ne semblaient pas s'intéresser au chemin de fer, et ils n'avaient pas d'outils à la main.

Juste, ils tournaient autour de la cabane et de ses environs. Les gars de votre équipe, quand ils se déplacent pour leur travail, ils ont toujours des outils avec eux, ça se voit.

— Ils devaient repérer les lieux, commenta le superintendant. Monsieur McCarthy, c'est bien que vous ayez l'œil, nous allons continuer l'enquête sur cette piste grâce à vous. Je pense que vous nous avez beaucoup avancés. . . »

Effectivement, d'après les dires du terrassier, il y avait eu clairement une préparation soigneuse de l'attentat, incompatible avec la simple destruction d'une cabane de chantier pour se venger de la nationalisation des chemins de fer. Ce n'était pas la préoccupation immédiate du superintendant, qui m'a demandé :

« À votre avis, McCarthy et ses copains de l'IRA, vous les croyez sincères ?

— Totalemment. Ils ont tout à perdre, et rien à gagner, à être impliqués dans une sale histoire qui ne les concernent pas. Les ex de l'IRA qui n'ont pas viré au banditisme sont toujours très prudents avec ce genre de problèmes, et ils les fuient comme la peste. Et dès qu'une affaire louche risque de leur porter tort, vous pouvez être sûrs qu'il s'empresseront de prévenir la police locale. Leur seule limite, ce sont les opérations de leurs anciens collègues, qu'ils ne vendent jamais.

— Comme témoins, ils sont efficaces. Ça se voit qu'ils ont de l'entraînement de qualité militaire pour le renseignement. . . Compte tenu de tout cela, nous pouvons les rayer de la liste des suspects, mais ça ne nous dit pas qui a fait le coup à leur place. »

J'ai indiqué au superintendant que je comptais aller à Askrigg pour voir si je ne pouvais pas avoir des informations par madame Ellingswithe mère, il a approuvé ma démarche. L'IRA n'étant pas dans le coup jusqu'à preuve du contraire, cela nous faisait repartir l'enquête à zéro, ou presque.

Le samedi 10 juillet au matin, je n'étais pas en service de jour, j'avais à surveiller le trafic de nuit, et j'en ai profité pour m'occuper de diverses choses à la maison. Après le déjeuner, je n'ai pas oublié une pensionnaire, et sa petite famille, en allant ouvrir une boîte de snoek, le poisson en conserve que mon mari avait acheté parce qu'il était pas cher, et on a compris pourquoi en le mangeant. Verdict : parfaitement insipide. . . Alors que, dans la cuisine, je remplissais une assiette pour le chat, sous l'œil intéressé de ma fille Lucy, mon époux m'a fait remarquer :

« Hattie, c'est vraiment la peine de donner ça à un chat que l'on ne peut même pas approcher ?

— Nigel, si tu tiens à finir toi-même les cinquante boîtes que tu as acheté pour £1 en promotion, je veux bien reconsidérer leur emploi en tant que nourriture pour chat. Ton frère n'en veut pas, et tes parents non plus, même données gratuitement. Sachant que l'Armée du Salut nous a dit qu'ils ne les prenaient pas non plus, si tu as une meilleure idée que d'essayer de faire manger tout cela à la chatte qui s'est installée dans le jardin avec ses petits, je prends.

— Papa, maman m'a dit que la chatte n'était pas convaincue que nous lui voulions du bien, expliqua Lucy. Et son on lui donne à manger, ça la fera sans doute changer d'avis.

— Mmmmmmm, je vous laisse faire. . . Hattie, je suis à la boulangerie, tu diras à Harold qu'il peut passer me voir, j'ai un de mes clients qui m'a proposé des livres de marins si ça peut l'intéresser.

— Je suis là toute l'après-midi, je lui dirais de passer, ne t'en fais pas. . . »

Lucy avait une après-midi sportive en vue avec ses amies, car elle avait un match de camogie de prévu sous peu. La Gaelic Athletic Association avait ouvert un bureau à Hawesgayle on Dales, et elle animait la vie locale avec de nombreux sports celtiques. Le camogie, le jeu de crosse celtique féminin, équivalent au hurling des hommes, a des pratiquants à Hawesgayle on Dales, et ma fille est la camarade de classe de Cynthia O'Connell, la capitaine de l'équipe des moins de dix ans.

Mon fils Harold était en course d'orientation avec ses amis, le père d'un de ses copains organisait des activités pour les jeunes au nom de l'association civique de la ville, dont je faisais partie. Mon mari au travail, mes enfants à l'extérieur, je me suis retrouvée seule avec la chatte et ses deux petits. J'avais à faire dans le jardin, et j'ai commencé en allant m'occuper de la petite famille féline.

Il y avait de l'amélioration dans l'attitude de l'animal, elle ne me crachait plus dessus quand je m'approchais de la niche. Certes, je gardais mes distances pour ne pas avoir l'air de l'agresser, et je me suis tenue à l'écart. La chatte m'avait entendue arriver, et elle est sortie de la niche pour voir ce que je pouvais bien lui vouloir. Je me suis arrêtée à cinq yards d'elle, et elle m'a regardée d'un sale œil, comme à son habitude depuis qu'elle ne me crachait plus dessus à chaque fois qu'elle m'apercevais. J'ai décidé de lui parler :

« Bonjour, c'est moi, Hattie. . . J'ai pensé que ça pourrait te plaire de manger quelque chose que tu pourrais aimer. Nous en avons plein à la maison, mon mari et moi, et personne n'en mange. Je t'ai apporté ça, je ne sais pas si ça va te plaire. . . »

J'ai fait doucement deux pas en avant, suscitant un grondement de menace chez l'animal, puis j'ai posé l'assiette devant moi avant de reculer. Perplexe, la chatte s'est approchée de l'assiette, et elle a précautionneusement reniflé le contenu de l'assiette. Elle y a ensuite goûté, et a visiblement aimé vu qu'elle n'a rien laissé. Mon mari dit que je suis ridicule avec ce que je pense de mes capacités à communiquer avec les chats, mais j'ai bien vu que notre pensionnaire était contente du repas inattendu. J'ai ramassé l'assiette, une fois vide, et je lui ai dit :

« Il y en a d'autres rien que pour toi, je reviendrai te voir tant qu'il y en aura. . . Tu vois, on peut s'entendre, toi et moi.

— Mmmrrrrrrrrrouuff. . .

— Hattie, tu es là ? »

C'était Mary Callaghan, ma guichetière de service ce samedi, qui venait me voir à la maison pour quelque chose d'urgent. Mon logement de fonction étant juste à côté de mon lieu de travail, c'était facile pour moi de répondre à une urgence. Ce samedi-là, c'était pour un télex avec une livraison non annoncée que j'allais devoir surveiller :

« J'ai reçu ça il y a à peine un quart d'heure, ça vient de Darlington, ils nous ont rajouté un train de marchandises supplémentaire en provenance de Lancaster. C'est pour les militaires de Fossdale.

— Merci de m'avoir prévenue, je prends mon service à dix heures de soir... Mmmmm, trois warwells tirés par une 4F, je me demande pourquoi les militaires se font livrer leur matériel au milieu de la nuit, ce train est prévu pour 23h45!

— Va comprendre avec l'armée, Hattie... Nous ne sommes pourtant plus en guerre et... »

À ce moment-là, un bruit de moteur retentit au loin dans le ciel, se rapprochant visiblement de notre position. Avec mon habitude d'ancienne de l'artillerie anti-aérienne, j'ai tout de suite cherché l'azimut et la déclinaison de l'avion en approche. J'ai vu, dans le ciel bleu, un point sombre en provenance de l'ouest-sud-ouest et, rapidement, la silhouette est devenue un gros avion quadrimoteur. Il devait naviguer à vue parce qu'il volait à basse altitude, et il a fait un tour au-dessus de la ville avant de repartir vers le nord-nord-est.

C'était un avion américain, commentai-je, j'ai reconnu l'insigne sur le fuselage et sous les ailes. Bleu foncé, c'est un avion de leur marine militaire. Je me demande ce qu'il peut bien faire ici, la base aérienne la plus proche est RAF Leeming, plus à l'est, et il n'en prenait pas vraiment la direction. Sans doute un vol d'entraînement...

Le soir, en prenant mon service, j'ai eu la surprise de trouver à ma gare l'amiral Feargal O'Brennell, qui venait me voir pour la partie livraison de la cargaison du train supplémentaire qui devait desservir ma gare en soirée. Le télétype de Darlington m'indiquait explicitement que les warwells devaient être livrés sur la voie de desserte du camp de Fossdale, et il fallait que j'accompagne le convoi avec la clef de l'aiguillage donnant accès à l'embranchement particulier desservant l'installation militaire. L'amiral a été déposé devant la gare par un soldat dans une jeep de l'US Navy, et il est directement venu me voir alors que j'allais entrer dans la gare :

« Bonsoir miss Colson, j'espère qu'on ne vous fait pas lever exprès au milieu de la nuit.

— Bonsoir amiral. Ne vous en faites pas pour cela, j'étais de service ce soir, pour les trains de nuit. J'ai été prévenue cette après-midi par ma direction régionale à Darlington. Je pense que votre cargaison doit être un secret militaire bien gardé.

— Ce sont des machines pour emballer des pilules. Les médicaments arrivent en vrac par avion depuis les États-Unis, et ils sont conditionnés et emballés ici avant d'être expédiés en Allemagne. Nous faisons des paquets avec des médicaments de première nécessité qui sont regroupés par lots, correspondant à des ensembles standards de plusieurs médicaments parmi les plus utilisés. Ça nous permet de couvrir rapidement les besoins des hôpitaux et des médecins de ville de façon simple, point de vue logistique : un seul paquet pour tous les besoins courants, distribués à l'unité ou en lots au prorata des populations couvertes.

— J'ai vu un avion à vous survoler la ville cette après-midi, c'était donc cela sa cargaison.

— Tout à fait, c'était un hydravion de transport Martin Mars en provenance directe de Norfolk. Il va y avoir plusieurs vols pour livrer les médicaments à Fossdale pour conditionnement. La Royal Air Force nous a indiqué un lac pas loin d'ici pour que nous l'utilisions pour pouvoir y poser notre avion, le Hury Reservoir . »

Les explications de l'amiral sentaient bon la version officielle qui cachait quelque chose de vraiment secret, j'ai l'art de repérer tout cela. La 4F qui devait livrer les warwells est arrivée depuis Garsdale avec sa cargaison à l'heure dite. C'est une petite

0-6-0 à tender pour trains légers de marchandises au physique des plus carré, que Jim appelle la brique à vapeur à cause de cela. Elle tirait les quatre warwells et un fourgon frein qui était dans le bon sens pour une marche arrière vers l'embranchement particulier de Fossdale.

Pour la cargaison, c'était autre chose. Quatre énormes caisses, une par wagon, étaient arrimées en place pour le voyage. C'étaient *officiellement* les machines à emballer les médicaments dont le camp de Fossdale allait avoir besoin. Elles étaient chargées sur des wagons plats à bogies surbaissés que l'on appelle des warwells chez British Railways. Ces wagons ont été fabriqués pendant la guerre pour transporter des chars d'assaut, et ils ont été par la suite récupérés pour des usages civils par les quatre grands, puis par British Railways. Les caisses qui remplissaient bien leur plateau surbaissé avaient visiblement fait un long voyage, à en juger par les inscriptions qui y étaient apposées :

*HENDERSON MACHINERY CORPORATION*

*Hartford, CT – États Unis d'Amérique*

*Livraison à : British Railways – Port de Liverpool, Merseyside – ROYAUME-UNI*

*Destination : RAF Fossdale – Hawesgayle on Dales, Richmondshire – ROYAUME-UNI*

*Contrat DoD USN 48-5128*

L'équipe du train a garé le convoi à quai sur la voie 3, et je les ai rejoints, en compagnie de l'amiral, pour leur donner des instructions :

« Bonsoir Messieurs, Henrietta Colson, chef de gare de Hawesgayle on Dales... Pour votre livraison, vous allez devoir faire le parcours en marche arrière pendant environ trois miles. Mon aiguilleur a bloqué tout le trafic et vous serez tranquille, je vous indiquerai où vous arrêter depuis le fourgon frein, j'ai la clef de l'aiguillage.

— Très bien miss Colson, me répondit le mécanicien de la 4F. On sera à l'heure pour rentrer à Kendal, le dispatching a prévu de la marge. J'attends votre drapeau. »

Pour la manœuvre, comme le fourgon devenait la partie avant du train, c'était à moi de surveiller la voie, et de prévenir avant l'aiguillage pour que le train puisse freiner. J'avais une lanterne je devais agiter pour autoriser le départ, et un verre rouge à mettre sur ma lanterne pour arrêter le train. Le signal donnant accès à la voie vers Thwaite a été ouvert par mon aiguilleur, et j'ai indiqué au mécanicien qu'il pouvait partir en agitant ma lanterne.

Le parcours vers le camp de Fossdale a été sans histoire, le train reculant au pas vers l'aiguillage donnant accès au camp. Il y a un signal fixe avant qui indique la proximité de ce dernier, et j'ai agité ma lanterne depuis le fourgon frein pour prévenir l'équipe de conduite. Le train a freiné en douceur, et s'est arrêté à moins de cinquante yards de l'aiguillage. J'ai remarqué qu'il y avait un peloton de soldats en arme qui gardaient les lieux. L'amiral est descendu du fourgon dans lequel il avait fait le voyage avec moi, et il a donné des ordres :

« Repos tout le monde... Miss Colson est avec moi, elle va rentrer à sa gare avec le caboose<sup>24</sup> une fois que le train aura livré les wagons.

— Compris amiral, je préviens le camp. » répondit un sous-officier.

---

24. Dénomination typiquement américaine pour un fourgon frein de queue de convoi.



J'ai remarqué que la Royal Air Force, qui gérait le camp, avait installé un téléphone de service près de l'aiguillage. C'était un soldat britannique qui l'utilisait, et il a prévenu de notre arrivée. La 4F a refoulé sa cargaison sur la voie desservant le camp, avant d'arriver à destination. Par rapport à ce que j'avais vu l'année passée, le camp avait subi quelques aménagements. Une sorte de hangar était construit à la place des baraques des prisonniers, et une voie de chemin de fer supplémentaire y rentrait droit dedans.

Les deux voies de garage du passé étaient toujours là, et l'une d'entre elle était occupée par les mystérieux wagons allemands qui étaient arrivés précédemment, à peu près dans les mêmes circonstances... Le fourgon a été laissé au bout de la voie de garage libre, et la locomotive a poussé les wagons à l'entrée du hangar. Une petite locomotive diesel, d'un type que je n'avais jamais vu, a ensuite tirés les wagons à l'intérieur.

La 4F est ensuite revenue chercher le fourgon de queue, et elle nous a ramenés à Hawesgayle on Dales. La locomotive a ensuite manœuvré pour se mettre en tête du fourgon frein et elle a du attendre que le train de nuit Liverpool-Édimbourg entre en gare pour pouvoir repartir. Il était trois heures du matin, et c'était l'heure à laquelle mon mari se levait. Une fois le train parti, Nigel est venu me voir en gare. Il fait parfois cela quand je suis de service, et il avait apporté le thé. Il connaît bien l'entrée du personnel et c'est par là qu'il passe :

« Bonjour chérie, j'ai apporté le thé avant de partir au travail, tu en prendras bien une tasse avec moi ?

— Avec joie chéri, j'ai mon réchaud de prêt dans mon bureau, et j'ai fini avec mon train. »

Comme tout couple, nous parlons de choses et d'autres à l'occasion de son petit déjeuner, qui est ma collation de milieu de service. Notre sujet de conversation du moment était les vacances à la mer que nous envisagions de pouvoir prendre enfin après des années de privations :

« J'ai eu des informations sur le prix des pensions à Whitby et Scarborough, on peut s'en tirer dans les 15 shillings la nuit, expliquai-je. Les repas sont en plus, mais on a droit à des cuisines collectives, ça nous limitera les frais.

— Maintenant que la boulangerie a sa clientèle, on va pouvoir souffler un peu, toi et moi... Mon cousin Roy à Ripon est d'accord pour qu'on passe les fêtes de fin d'année chez lui, on pourra commencer par ça.

— J'apporterai de quoi faire un Irish stew, ça ne se fait pas de débarquer dans la famille les mains vides... Ma mère doit être avec ma tante à Derry en ce moment, elle va sûrement m'envoyer un télégramme... Chéri, c'est moi où ça sent le brûlé ? »

J'ai tout de suite eu peur qu'un incendie ne touche la gare mais, en fait, il s'agissait d'un feu qui avait pris dans un des entrepôts du quartier industriel de North Gayle, à trois-quatre miles au sud-sud-est de la gare. Le vent rabattait la fumée vers nous et c'était pour cela que nous la sentions. Sans le savoir, c'était un événement qui allait avoir pour moi un intérêt certain.



\* \* \*

INCENDIE, THÉ ET HISTOIRE SLAVE

COMME AVEC TOUT INCENDIE, les pompiers de Hawesgayle on Dales, dont la caserne toute neuve, construite en priorité en 1940 en remplacement de l'ancien bâtiment, sont vite arrivés sur place. Le lendemain matin, dimanche 11 juillet 1948, j'ai eu des nouvelles par Susan Johnson, ma guichetière qui assurait le service du dimanche à la gare. Elle a un frère sapeur-pompier et c'est par lui qu'elle a eu des nouvelles de l'incendie. Elle m'a fait le point quand je suis venue la voir en prenant mon service de midi :

« Bonjour Hattie, tu étais de service cette nuit, pendant l'incendie ?

— Oui, c'était après le départ de l'Édimbourg-Liverpool. J'ai vu ça depuis la gare avec mon mari avant qu'il n'aille travailler. Tu sais ce qui a brûlé ?

— Un entrepôt près de la fromagerie. Il était loué par le *Wensleydale Courrier* pour stocker du papier avant impression. Millner and Sons, l'imprimeur, a son atelier à côté de l'entrepôt. Ça brûle bien le papier, d'accord, et ça m'étonne qu'un feu ait pris si facilement.

— Un accident est toujours possible, tu sais... »

Mais ça, c'était l'explication la plus évidente, et ce n'était pas forcément la bonne... Par règlement, repris en cela du LNER par British Rail, j'ai droit à deux journées de repos si je fais un service du week-end : le lundi et un jour de la semaine à ma convenance, en fonction des besoins du service. J'avais choisi le jeudi 15 juillet pour pouvoir assister au festival des cultures slaves organisé par des ressortissants de différents pays slaves émigrés dans les Dales, dont une notable communauté ukrainienne présente à Hawesgayle on Dales. C'était aussi la veille du dernier jour de classe, et les professeurs de mes enfants avaient organisé des sorties pour montrer cette initiative à leurs élèves.

L'union civique de la ville, dont je suis membre, avait beaucoup aidé à ce que cet événement ait lieu. J'avais une réunion lundi soir pour faire le point, ainsi que sur les retours de la municipalité concernant le plan d'aménagement de la ville, avec la nouvelle avenue prévue entre la place de la gare et Lancaster Road. C'était un projet majeur qui devait voir une vraie urbanisation de la rive gauche de l'Ure, avec la ville qui s'étendrait à terme jusqu'aux hameaux de Hardraw et Sedbusk.

Le lundi matin, mon époux est aussi de congé, il ferme le lundi et il en profite pour se reposer, bricoler un peu et faire le jardin avec moi. J'ai commencé la journée par une visite à notre famille de chats pour leur donner le poisson immangeable, sauf pour la mère, qui appréciait bien mon initiative, mais pas au point de se laisser caresser.

Comme tous les matins, je me suis rendue à la niche des chats, et j'ai posé l'assiette devant l'entrée. La mère n'était pas là, et j'ai pu jeter un coup d'œil à l'intérieur de la niche. Les deux chatons avaient ouvert les yeux, mais ils ne pouvaient pas encore marcher. En me voyant, ils m'ont accueillie en me crachant dessus vigoureusement, ne pouvant identifier cet être inconnu et, pour eux, gigantesque, en plus de deviner ses intentions :

« Ffffffffffffffffffffffffffffffffffttttt! . . . Ffffffffffffffffffffffffffffffffffttttt! »

— Bonjour les enfants, je viens laisser ça à votre mère, elle aime bien et elle n'a pas tout fini. . . Ne faites pas cette tête, je n'approcherai pas plus près. . . Voilà, votre maman va bien arriver. . .

— FFFFFFFFFFFFFFFFFFFFFFFFFSSSSSSSSSSSSSSSSSSSSSSHHHHHHHHHHHHHHHHHH! »

La chatte m'a fait comprendre que j'approchais sa progéniture de trop près à son goût. Venant de ma droite, elle s'est interposée entre l'entrée de la niche et moi-même. J'ai posé mon assiette et j'ai reculé prudemment afin de lui faire comprendre que je n'avais pas d'intentions meurtrières envers sa famille. Comme à son habitude, elle a pris le temps d'examiner l'assiette avec le poisson avant de finir par le déguster. Mon mari, qui avait prévu de bêcher le carré réservé aux pommes de terre ce jour-là, est sorti de la maison :

« Toujours avec ce chat Hattie ?

— C'est une chatte, et elle a deux petits. Nous n'allons sûrement pas réussir à l'adopter, elle est beaucoup trop sauvage, mais nous pourrions peut-être y arriver avec ses petits.

— Mmmm. . . George ne te suffit pas.

— Nous ne l'avons en pension que quand ton frère et Gina veulent bien nous le laisser. Les enfants sont d'accord pour avoir un chat, surtout Lucy. Et puis, un chat, c'est autonome, plus qu'un chien, tu le vois bien avec George quand ton frère nous le confie. Tu n'as jamais vraiment aimé les animaux, je me trompe ?

— Ce n'est pas ça Hattie, je n'ai jamais eu d'intérêt pour eux, c'est tout. Ma mère a ses abeilles, ça lui fait un travail, surtout en ce moment avec le sucre qui est rationné. C'est vrai que mon père, les animaux, il n'est pas non plus intéressé.

— Sauf par les termites et les vers du bois qu'il trouve parfois dans les grumes qu'il achète pour sa scierie. . . Mais là, je le comprends, ce n'est pas le genre de nuisance que je lui reprocherai de traiter comme il le faut. . . Tu n'as pas une connaissance qui s'occupe des chats, par hasard ?

— Peter Lowry, qui s'occupe du refuge pour animaux de la ville, son cabinet en ville est en face de la boulangerie. Il est vétérinaire de profession, tu pourras passer le voir. Je suis sûr que ta bestiole et sa famille l'intéresseront. . . »

Et mon époux s'est ensuite occupé de notre carré de pommes de terre à bêcher. En été, je fais pousser des fines herbes pour la cuisine, j'ai un petit carré dans lequel je plante du persil et de la sauge. Nigel m'a ramené d'Italie des graines de basilic, que je fais pousser dans un bac à l'intérieur. Cette plante a besoin d'être au chaud, ce qui n'est pas vraiment facile en extérieur dans les Dales, mais elle pousse bien.

Les Italiens font de la cuisine avec et, quand on y goûte, on comprend pourquoi. Il nous manque une épicerie italienne à Hawesgayle on Dales, dixit mon époux, il faut aller à York pour en trouver une, ce qui est un peu loin. Je fais des pommes de terre bouillies avec, j'assaisonne avec de l'ail et du persil, et tout le monde aime à la maison. Les Italiens mettent cela dans leurs pâtes, mais il est difficile d'en trouver en vente si on n'a pas une épicerie italienne dans sa ville, surtout avec le rationnement. J'étais allée voir nos poireaux, qui donnaient bien avec le temps qui était au beau, quand mon époux m'a appelé :

« Hattie, monsieur le superintendant Vernley pour toi !

— J'arrive ! »

Je me suis vaguement doutée que la visite du superintendant Vernley avait quelque chose à voir avec l'incendie de la nuit de samedi à dimanche. Me voyant au jardin, Oscar Vernley a commencé la conversation avec quelque chose qui n'avait rien à voir avec sa profession de policier :

« Bonjour miss Colson, vous en avez de la chance d'avoir des pieds de poireaux aussi vigoureux, je n'ai jamais réussi à en faire pousser chez moi.

— Ça doit tenir au sol, si vous les mettez bien au soleil, ils durent tout l'été. Si je trouve suffisamment de beurre, je vais pouvoir faire un colcannon avec. J'ai des pommes de terre du jardin de la récolte de début d'été, mon époux va planter la récolte d'automne.

— Mon épouse est plus dans les plantes d'ornement, mais elle a accepté que je consacre une partie de la serre à notre culture domestique de tomates. Nous avons aussi un prunier qui a bien pris... Je venais vous voir à titre professionnel pour l'incendie de la nuit de samedi à dimanche, j'ai du nouveau vous concernant.

— Il y a un lien avec l'explosion de ma baraque de chantier ?

— Oui. C'est un incendie criminel, qui a été revendiqué par le même groupe de capitalistes purs et durs que ceux qui se sont attaqués à votre baraque de chantier. »

C'était le fameux groupe clandestin "Armée Capitaliste pour l'Anéantissement du Bolchévisme", avec un nom caricatural qui n'avait, avant dimanche matin, qu'une seule action ridicule à leur crédit. Cette fois-ci, c'était un stock de papier qui avait été incendié, et un stock qui n'était pas à n'importe qui :

« C'était le stock de papier pour l'édition de lundi du *Wensleydale Courrier*. Notre ami Kittingsworth va devoir attendre mercredi pour publier, il a trois éditions par semaine plus une du week-end le samedi matin, ça va lui faire manquer des ventes en kiosque.

— Le *Wensleydale Courrier* est vendu à la gare au buffet de Madame Wiesziniak, je prends celui du mercredi et l'édition du week-end, pour les programmes de cinéma, et je n'ai pas l'impression de lire un brûlot communiste à chaque fois... Et pourquoi ils s'en prennent aux stocks de papier de ce journal? Sherwood Kittingsworth ne fait pas un pamphlet socialiste des plus incendiaires. L'article le plus anticapitaliste qu'il a publié à ce jour, c'était ma tribune en janvier, quand j'ai expliqué pourquoi la nationalisation pouvait être une bonne chose pour le transport ferroviaire.

— Le *Wensleydale Courrier* est accusé d'incitation au bolchévisme sans plus de précisions. Il faut croire que parler des coopératives agricoles qui se montent dans le *Wensleydale*, c'est une incitation à la création de kolkhozes...

— Vous n’êtes pas plus convaincu que moi par ce groupe hyper-capitaliste, et vous pensez que cela cache quelque chose.

— C’est bien le cas. . . Comme cible potentiellement intéressante, je ne vois que le stock de médicaments destiné aux zones d’occupation occidentales, stocké à Fossdale en attente d’expédition. . . Ce serait plus de la propagande communiste de le faire sauter, et encore, ça leur donnerait le mauvais rôle à ces capitalistes !

— Qui n’en sont peut-être pas. J’en viens à me demander si ça ne serait pas, en fait, des provocateurs travaillant pour le camp d’en face. . . Je ne vois pas des communistes partout, comme ce monsieur McCarthy aux États-Unis, ce sénateur récemment élu je ne sais où. . . Mais ça me semble possible.

— Pour détruire des médicaments, ça leur ferait une mauvaise publicité.

— Ce sont les militaires en poste à Fossdale qui nous disent que ce sont des médicaments. . . Je n’ai pas d’idée sur ce que ça pourrait vraiment être, mais je pense que c’est plus important que des médicaments, et que ça a quelque chose à voir avec l’Allemagne. »

À ce moment-là, le gros hydravion américain qui se posait sur le Hury Reservoir pour y être déchargé de sa cargaison, amenée par route à Fossdale sous escorte militaire, a survolé la ville, partant vers l’ouest en direction des USA. Il faisait visiblement la navette avec son pays d’origine, et il était déchargé sur le Hury Reservoir à son arrivée, puis ravitaillé en carburant pour repartir ensuite, en transportant du courrier ou des militaires américains rentrant au pays sur le chemin du retour.

Et, au bout de sa route, le camp militaire de Fossdale. . . J’avais la vague impression que les attentats et cette opération militaire étaient liées. Il me restait à savoir de quelle manière, sachant que les militaires ne me fourniraient certainement pas la moindre clef pour expliquer tout cela. . .

Le mercredi 14 juillet 1948 au soir, je suis passée pour changer au fish and chips de Monsieur Wiesziniak. Nous étions voisins, la ferme qu’il avait fait aménager pour son commerce lui servait aussi de domicile. Il ouvre le midi et le soir en semaine, et je voulais aller le voir, entre autres, pour le tout premier festival des cultures slaves, organisé avec la municipalité de la ville, et l’association civique dont je suis membre.

J’étais curieuse de voir ce qu’il en était des populations slaves qui résidaient dans notre ville, et de leurs pratiques culturelles. Monsieur Wiesziniak m’avait dit qu’il y avait déjà une importante communauté polonaise à Hawesgayle on Dales, et que des ukrainiens, en plus de la famille de monsieur Tourgenev, notre chauffeur de taxi abonné à la gare. Je vais habituellement au *Foggy Dew* deux ou trois fois par semaine après le travail mais, pour changer, j’ai fait un saut chez mon voisin pour prendre un verre de jus de pomme.

Les fish and chips n’ont pas le droit de servir de boissons alcoolisées au Royaume-Uni, c’est pour cela qu’ils servent des jus de fruits. Et du thé, ce qui faisait la joie, ce soir-là, d’une personne fort apte à repérer les théières de tout le pays, Mary O’Brien. . . Naturellement, en plus d’une tasse de thé, elle faisait le commentaire de l’actualité, assez chargée en ce début d’été 1948.

Ce qui l’intéressait le plus, c’était d’attendre que le pont aérien, qui servait à maintenir en vie Berlin face au blocus des Soviétique, échoue. Elle expliquait à monsieur

Wiesziniak, le patron des lieux, que tout cela était de la faute des occidentaux, un point de vue qui agaçait le tenancier des lieux, et qui avait du mal à rester poli :

« Mais attendez ! Ce sont les Américains qui ont provoqué l'URSS en créant leur monnaie dans leur zone d'occupation ! Ils veulent se servir de Berlin comme base avancée pour attaquer les forces Soviétiques, c'est évident !

— Il y a un statut de Berlin qui prévoit trois zones d'occupation occidentales, et une pour l'URSS. Statut que les Soviétiques ont signé, rappela monsieur Wiesziniak. Et puis, faire une monnaie allemande qui a une valeur supérieure à celle du papier sur lequel elle est imprimée, c'est plutôt quelque chose de positif pour relancer l'économie, et permettre simplement aux Allemands de se vêtir, se loger et manger.

— Trop fort ! Vous êtes Polonais et vous dites du bien des Allemands !

— J'étais à Brême à la fin de la guerre, trois ans plus tôt, quand on a rendu le *Zamieć*, le navire sur lequel j'ai servi, au nouveau gouvernement polonais *fabriqué* par les bolchéviks. Ce n'était pas beau à voir, toute la ville était en ruines, plus aucun bâtiment n'était intact. Je pense qu'on leur a fait suffisamment payer ce qu'a fait Hitler, il serait temps de passer à autre chose, non ? . . . Ah, madame Colson, vous qui étiez à York pendant le Blitz, je pense que vous pourrez expliquer à madame O'Brien ce que ça fait quand on est bombardé . . . Un jus de pomme, comme la dernière fois ?

— Avec joie, je ne m'en lasse pas, le patron du *Foggy Dew* va être jaloux . . . Ainsi, miss O'Brien ne se rend pas compte ce que c'est qu'un bombardement aérien ?

— Mais enfin, ces gens-là, les Allemands, ils ont tous été des soutiens du parti nazi ! reprit Mary O'Brien. Ce sont les occidentaux qui les ont maintenu au pouvoir à l'ouest, tout cela pour envahir l'URSS et ses alliés !

— Les Russes en Pologne, je m'en serais bien passé, maugréa monsieur Wiesziniak. J'ai des griefs envers les nazis, mais certainement autant envers les Russes. Si ce n'est plus.

— Tant que ça ? demandai-je.

— Ça remonte à 1772, quand le Tsar de Russie s'est partagé mon pays avec les Prussiens et les Autrichiens. En 1795, la Pologne a été entièrement colonisée au bout de trois partitions. Vous qui êtes Irlandaise, miss Colson, vous savez ce que c'est d'être colonisé. On y a eu droit entre 1795 et 1918 dans mon pays natal, et c'est pareil maintenant sous une autre forme avec Staline ! Et ce n'est pas ce Gomułka<sup>25</sup> et sa clique de crétins installés à Varsovie par des barbares qui vont assurer une *vraie* indépendance de la Pologne ! L'URSS compte une république de plus grâce à ces abrutis !

— Et c'est pour ça que vous laissez les Américains coloniser l'Allemagne et préparer une guerre contre l'URSS ?

— Pour la seconde partie, oui, en espérant bien qu'ils vont la gagner cette guerre, ça nous permettra de dégager les communistes de notre pays ! Quand à coloniser l'Allemagne, l'armée rouge le fait bien à l'est du pays, avec leurs pantins communistes !

— Je crois qu'on ne sera jamais d'accord monsieur Wiesziniak . . .

— Tout à fait madame O'Brien, et j'espère bien que le pont aérien de Berlin, dont vous prédisez l'échec complet, va river son clou à Staline !

---

25. Władysław Gomułka (1905-1982), premier secrétaire du Parti Communiste Polonais, et premier dirigeant de la Pologne communiste entre 1947 et 1948.

— Il faut 4 000 tonnes de fret par jour pour approvisionner la ville, les Américains n'ont pas réussi à atteindre la moitié de ce chiffre, et ils n'y arriveront jamais ! ponctua Mary O'Brien.

— Je ne parierais pas là-dessus, répondis-je. J'ai connu les Américains pendant la guerre, et je peux vous dire que, s'ils ont parfois du mal à se mettre en branle, quand ils ont trouvé la bonne méthode, ils y vont à pleine cadence et rien ne leur résiste. Je ne pense pas que l'on attende plus d'un mois avant d'atteindre les 4 000 tonnes quotidiennes transportées par avion. À la place de monsieur Staline, j'envisagerai d'aller voir ailleurs... »

Dépitée, miss O'Brien a fini son thé, et est allée voir ailleurs. Boleslaw Wiesziniak m'a tenu au courant de ses habitudes en ville, et j'en ai appris de bonne sur notre activiste politique préférée, si j'ose dire :

« Miss O'Brien connaît bien tout ce qui est débits de boisson en ville, elle a fait tous les pubs et tous les salons de thé pour faire sa propagande, sans parler des théières des locaux syndicaux qui la connaissent bien. Elle se dit journaliste, mais je ne sais pas pour quel journal elle peut bien écrire ! Certainement pas notre *Wensleydale Courier*, avec son papier qui a brûlé.

— Je suis au courant, j'ai vu ça avec mon mari dimanche matin, il est passé me voir avant de partir au travail, j'étais de service de nuit. Je doute que Sherwood Kittingworth publie un article de miss O'Brien appelant à la désobéissance civile contre le GPO à cause de la disparition prévue des demoiselles du téléphone... »

— À ce sujet, elle joue bien un double jeu miss O'Brien, indiqua Janet. Elle râle contre le téléphone automatique, mais elle fait ami-ami avec l'équipe qui doit l'installer à Hawesgayle on Dales.

— Il y a une équipe dédiée ?

— Quatre types venant de Manchester avec une camionnette, le même modèle que celles que le GPO a acheté récemment pour remplacer les chevaux, vous en voyez une tous les jours à la gare pour le courrier qui est transporté par train, il me semble. Ce sont des types particuliers, ils ne se mêlent pas avec les locaux, employés par le GPO, personne, à part notre postier général, ne sait ce qu'ils font vraiment, à courir toute la campagne. Ils sont logés en ville dans un meublé qu'ils louent à quatre, c'est tout ce que je sais les concernant. En plus du fait qu'ils discutent beaucoup avec miss O'Brien dans le local syndical de la poste centrale, dixit mon beau-frère qui est facteur... »

Je n'avais pas du tout suivi cette histoire de téléphone automatique, et je n'avais pas prêté plus attention que cela au problème. Monsieur Wiesziniak m'a expliqué que ces techniciens de Manchester devaient inspecter les lignes pour des raisons techniques, afin de voir s'il n'y avait pas de problèmes à les raccorder au nouveau standard automatique prévu sous peu pour la ville.

Ce soir-là, avant de rentrer chez moi pour réchauffer le colcannon que j'avais prévu pour dîner, j'ai fait un tour à la gare par habitude. Une des nouvelles camionnettes du GPO, une Austin A40, venait déposer le courrier au départ, et Kenneth Fernswaithe, mon chef de secteur de la halle de marchandises, s'occupait à le récupérer pour le train de 08h30 vers Darlington, et celui vers Lancaster vingt minutes plus tard. Plusieurs sacs de courriers étaient étiquetés en fonction de leur destination, ceux pour le sud du pays sont laissés à Northallerton pour être pris par le train postal vers Londres de



l'East Coast Mainline, ceux pour Liverpool et le pays de Galles changent de train à Lancaster.

Pour l'Écosse, ceux vers Carlisle et Glasgow sont déposés à Oxenholme pour remonter vers le nord par la West Coast Mainline, ceux vers Édimbourg sont déposés à Darlington, où le train postal de nuit vers l'Écosse les prend au passage. Ce soir-là, le courrier au départ était plutôt fourni, l'approche des vacances scolaires suscitait de nombreuses correspondances, les fermes des environs louant des chambres chez l'habitant, et le tourisme repartait, certes difficilement, après les privations de la guerre. Kenny m'a fait le point sur les marchandises à recevoir :

« La saison du charbon commence la semaine prochaine tu m'as dit Hattie. On a les casiers à charbon de dégagés, ça va être le temps pour les marchands de la ville de prendre leur tour pour faire le plein, tu as les calendriers des livraisons ?

— J'ai bouclé ça aujourd'hui, je peux passer dans mon bureau pour te le laisser si tu veux.

— T'en fais pas, ça peut attendre demain matin... Au fait, tu as eu au téléphone le technicien de Darlington ?

— Oui, j'ai pu l'avoir. Il m'a dit qu'il ne passerait pas avant la fin du mois, il est demandé de partout. Il doit vérifier si le terrassement de la bretelle d'Appersett Junction est fait correctement avant d'autoriser à poser les rails. Depuis le temps que l'on attend qu'elle soit faite, cette jonction !

— Avec le beau temps que l'on a en continu depuis la mi-juin, ça va vite les travaux. Tu sais quand est-ce qu'ils vont commencer pour le crochet de Kendal ?

— Septembre, pas avant. Les géomètres font les piquetages en ce moment, le chantier va pouvoir démarrer sous peu. »

Du côté des chemins de fer, l'activité habituelle se poursuivait. L'été, les marchands de charbon refont leurs stocks pour l'automne et l'hiver, et nous avons beaucoup de cinq et sept planches chargés de charbon pour les marchands locaux, qui arrivent le plus souvent sous la forme de rajouts aux trains de marchandises de desserte locale. J'ai noté de ne pas oublier de transmettre à Kenny le calendrier des livraisons, et je suis rentrée chez moi. C'était pour moi une journée de travail bien remplie, en attendant la suite.

Le jeudi 15 juillet 1948 a été marqué par le premier festival des cultures slaves de Hawesgayle on Dales. Organisé conjointement par la toute nouvelle association culturelle des peuples slaves de la ville, et l'association civique de Hawesgayle on Dales dont je suis membre, elle rassemblait les différents ressortissants des pays de l'ère culturelle slave présents à Hawesgayle on Dales, essentiellement des polonais et des ukrainiens. Il y a aussi des familles russes installées dans la ville, ainsi que la famille Medvedik, les voisins d'origine slovaque de la boulangerie de mon époux dans la ville Tudor, où ils tiennent une mercerie.

La municipalité avait permis l'installation sur la place du marché des différents stands tenus par des membres de l'association culturelle, tant pour vendre des spécialités, alimentaires ou pas, des pays concernés, que pour présenter des éléments culturels ou historiques concernant les pays concernés. C'est monsieur Tourguenev,

le chauffeur de taxi, qui m'a expliqué le choix de la date du 15 juillet pour le festival, pendant que je faisais le tour des stands en sa compagnie :

« Le 15 juillet, c'est la date du décès de Volodymyr 1<sup>er</sup> le Grand, le premier grand prince de Kiev, qui a christianisé ce qui était alors le Kievan Rus', le premier véritable État qui a réuni les peuples slaves entre la mer Noire et la mer Blanche. Il correspond sommairement aux territoires actuels de l'ouest de la Russie, de la Biélorussie, des États Baltes, de la Pologne à l'est de la Vistule, et d'une grande partie de l'Ukraine hors Crimée. Ce n'était pas un pays d'un seul tenant, comme nos États européens modernes, mais plus un rassemblement de peuples.

— Et Volodymyr 1<sup>er</sup> a converti les gens de ces territoires au christianisme, ça doit remonter à longtemps si je ne m'abuse.

— À la fin du haut moyen-âge, Volodymyr 1<sup>er</sup> a vécu entre 980 et 1015. C'est à lui que l'on doit le symbole de l'Ukraine, le trident... Il lui est aussi prêté l'invention d'une spécialité tant ukrainienne que russe, si cela vous intéresse de goûter. C'est ma belle-mère qui tient le stand avec Kyrill, mon plus jeune fils... »

Monsieur Tourguenev nous a présenté la spécialité en question, une boisson typiquement slave à la composition surprenante, et qui m'a tout de suite parlé :

« C'est du kvas, une boisson faite maison avec du pain de seigle grillé, trempé dans de l'eau, et qui est fermentée avec de la levure de boulangerie après qu'on y ait rajouté du sucre, du miel ou, pour la recette familiale des Tourguenev, du jus de pomme. J'y mets aussi de la cannelle, c'est mon épouse qui a l'idée, mais nous n'arrivons pas à en trouver facilement en ce moment avec le rationnement.

— Je connais, moi, c'est le chocolat... J'en prendrai bien un verre pour me faire une idée, je ne vous garantis pas que j'aimerai ça... 2 pence et demi, c'est très raisonnable.

— Je vous l'offre miss Colson... Je traduit pour ma belle-mère qui ne parle pas anglais, elle ne comprend que le russe et le tatar de Crimée... Ayshe, eto miss Colson, nachal'nik stantsii, zhena bulochnika ryadom s galantereynym magazinom mistera Medvedika. Ona interesuyetsya kvasom.

— Menya eto ne udivlyayet, vsem kto bral ponravilos', prodal pochti vse!<sup>26</sup> »

J'ai goûté la préparation traditionnelle slave et, autant vous le dire de suite, j'ai été conquise. Cette boisson a un petit goût amer, un parfum délicat de levure, elle n'est pas trop sucrée et très rafraîchissante. J'ai reconnu le petit goût de pomme de la recette de la famille Tourguenev, et je n'ai eu aucun mal à finir la pinte que j'avais achetée. De même que la suivante. J'ai demandé à monsieur Tourguenev de traduire pour sa belle-mère, une petite femme dans les soixante-dix ans, à la chevelure blanche, avec un visage rond aux yeux noirs légèrement bridés, avec des pommettes saillantes qui lui donne des airs de chinoise :

« Madame, si c'est vous qui avez fait cette préparation, elle est excellente. Vous avez une cliente de plus avec moi.

— Grand-mère Ayshe me dit qu'elle est ravie que ça vous ait plus, elle ne pensait pas que les Anglais en boirait.

— Tu peux ajouter les Irlandais, je suis de Galway. Colson est le nom de famille de mon époux. »

---

26. Traduction : Ayshe, je vous présente miss Colson, la chef de gare qui est l'épouse du boulanger qui est à côté de la mercerie de monsieur Medvedik. Elle est intéressée par le kvas.

— Ça ne m'étonne pas, tout ceux qui en ont pris ont aimé, j'ai presque tout vendu !

Cette charmante journée, qui devait s'achever par un gala de chansons traditionnelles slaves au théâtre municipal de la ville, a été quelque peu gâché par la présence de notre journaliste pro-communiste Mary O'Brien, qui avait trouvé le moyen de protester contre quelque chose en rapport avec la fête. Tatiana, la belle-sœur de Seamus Murphy, le patron du *Foggy Dew*, tenait un stand de vente de thé au goût russe.

Pour vous indiquer la différence fondamentale avec les Britanniques, les Russes boivent leur thé noir, sans lait, voire sans sucre. Il faut aimer, mais quand on apprécie le goût de la bergamote, c'est quelque chose à essayer, ce que j'ai fait ce jour-là. Entre deux tasses de thé russe, Mary O'Brien protestait contre le contenu du programme de chant :

«...Mais enfin, c'est un chant qui a été entonné par les nazis de Bandera<sup>27</sup> pendant l'occupation allemande! C'est dingue que l'on autorise cela dans ce pays!

— C'est l'hymne national ukrainien, composé en 1862 pour les paroles, et 1863 pour la musique, tempéra Tatiana, visiblement agacée. Pour référence, l'hymne national polonais *actuel*, employé par les communistes de Gomulka, a été écrit en 1820, et a été celui de la seconde république polonaise entre 1926 et 1939... Pour l'hymne ukrainien, il faudra m'expliquer ce qu'il contient de nazi...

— C'est dingue! Le *Deutschlandlied* est interdit en Allemagne, et il faudrait que l'on, autorise les émigrés de l'URSS à entonner en public des hymnes fascistes sous prétexte que ce sont des chants traditionnels! Mais où va t-on?... Ah, miss Colson, vous qui n'êtes pas du tout complaisante envers les fascistes, je pense que vous êtes d'accord avec moi pour dire qu'il faut interdire la propagande nazie dans ce pays, non?

— Oui, mais sauf si vous me prouvez que cette hymne national contient de la propagande nazie, ce qui m'étonnerait pour le milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, je ne suis pas plus pour son interdiction que pour celle de *The Sash my Father Wore*<sup>28</sup>, bonjour Tatiana.

— Bonjour Hattie... Miss O'Brien soutient que le fait que les Ukrainiens qui veulent avoir leur pays à eux, et ne plus faire partie de l'URSS, sont forcément des nazis. Ça doit vous rappeler quelque chose, non?

— Les empires qui ne veulent pas lâcher leurs colonies ont toujours ce genre d'arguments, mais il y a des limites à tout. Le Royaume-Uni a bien dû laisser l'Irlande devenir indépendante il y a vingt-cinq ans, et il a fini par lâcher l'Inde l'année dernière. Je ne donne pas dix ans avant que ce qui reste en Afrique comme colonies de sa gracieuse majesté le roi George VI, ne soit aussi indépendant. L'URSS, ce n'est rien d'autre que l'empire russe des tsars sous une autre appellation. Et je ne pense pas qu'il en restera quelque chose dans cinquante ans.

— Ah, vous y croyez aussi au discours des impérialistes américains? protesta Mary O'Brien. C'est dingue ce que les propagandistes de Washington ont réussi à faire avaler à l'Europe de l'Ouest, en plus de réussir à faire passer comme mensonges

27. Stepan Bandera (1909-1959), ultranationaliste ukrainien d'extrême-droite et collaborateur du troisième Reich en Ukraine occupée entre 1942 et 1944. Son Organisation des Ukrainiens Nationalistes s'est livrée à des crimes contre l'humanité pendant l'occupation nazie en assassinant froidement des Juifs et des Polonais dans ce qui est aujourd'hui l'ouest de l'Ukraine. Stepan Bandera a fui après la guerre en Allemagne de l'Ouest, où il a été assassiné par des agents du KGB en 1959 à Munich.

28. Chant orangiste qui est la signature des loyalistes nord-irlandais. Et très controversé en Irlande à cause de son contenu militariste.

auprès de la population de ce pays... Mais vous le verrez sûrement, l'URSS sera la grande puissance dominante de ce monde en l'an 2000, croyez-moi ! »

Mary O'Brien a fini son thé et est allé faire sa propagande ailleurs. Je ne pensais pas du mal d'elle mais, en matière de personne qui avale n'importe quoi comme propagande, elle était un bon exemple de ce qu'elle voyait chez les autres. Comme la plupart des gens dont les pays ont été assimilés de force dans l'URSS, Tatiana avait quitté le sien, la Russie, avec ses parents après l'arrivée des bolchéviks au pouvoir, et elle n'avait pas de raison de penser du bien de ce genre de personne. Comme elle me l'a dit, dès que l'on met "dictature" dans les statuts d'un pays, ça ne lui plaît pas plus qu'à moi :

« Elle est bien gentille miss O'Brien, mais si vous parlez de l'histoire récente de l'Ukraine avec monsieur Tourguenev, par exemple, il va en avoir des vertes et des pas mûres à vous dire sur les bolchéviks.

— Je n'ai pas abordé la question avec lui, mais il ne me semble pas plus enclin à la mansuétude envers monsieur Staline que ne l'est monsieur Wiesziniak, qui est polonais.

— L'Ukraine a été tout autant assimilée de force à l'Empire Russe qu'elle ne l'est à l'URSS actuelle. Si Pavel Tourguenev ne vous en a pas déjà parlé, je peux vous apprendre un mot qui est, pour les Ukrainiens, le symbole même de l'ignominie bolchévique : Holodomor. C'est le nom de la grande famine *intentionnellement organisée par Staline* en Ukraine entre 1932 et 1933. Il y a eu je ne sais plus combien d'Ukrainiens morts de faim, mais ça se compte en millions<sup>29</sup>.

— Pourquoi est-ce que ce genre de *crime* de la part d'un *dictateur* comme Staline ne m'étonne pas ? Vu le nombre de gens qui sont partis après l'arrivée au pouvoir des bolchéviks, je doute fort que l'URSS soit un pays de cocagne ! »

Surtout en l'absence de liberté d'expression, comme me l'a souligné Tatiana... Le soir, je suis allée avec les enfants au concert de chants traditionnels slaves au théâtre municipal, et j'ai adoré ma soirée. Il y avait, bien évidemment, une interprétation de l'hymne national ukrainien, que j'ai trouvé magnifique et pleine d'ampleur lyrique. Quand à la traduction des paroles en anglais, elle était dans le livret que j'ai acheté à l'entrée. C'est peut-être le vers de cet hymne qui parle d'ennemis disparaissant comme la rosée au soleil qui doit indisposer les bolchéviks...

Le lundi 19 juillet 1948, je suis retournée au travail après un weekend de repos. Le milieu du mois de juillet correspond toujours à un pic de trafic avec les trains supplémentaires mis en circulation à l'occasion des vacances scolaires, et l'absence de mon assistant, alors en route entre Vancouver et Tokyo, s'est faite ressentir. Le télétype crépitait en permanence, et j'ai eu cinq trains supplémentaires de passage à Hawesgyle on Dales rien que pour la matinée.

Mais avant d'aller au travail, j'ai eu l'occasion, avec ma fille Lucy, d'aller voir la petite famille de chats installée dans la niche que j'avais rendue confortable à l'occa-

---

29. Authentique, le nombre de victimes est estimé entre 3,5 et 5 millions, sur une population de 32 millions d'habitants à l'époque. Le caractère intentionnel de cette famine fait toujours l'objet de débats parmi les historiens 90 ans après les faits.

sion. Lucy m'a dit qu'elle avait vu les chatons prendre l'air devant la niche la veille au soir, et elle voulait me montrer tout cela avant que je n'aille travailler :

« Le petit brun et le petit noir et blanc sortent de la niche tous seuls, je les ai vus avec leur mère et je ne me suis pas approchée pour ne pas leur faire peur. S'ils sont réveillés, on va pouvoir les voir. Tu as du poisson pour leur mère ?

— Je n'ai toujours pas fini la caisse que ton père a acheté. À une boîte par jour, il y a de quoi nourrir les chats jusqu'à l'hiver. La mère chasse la nuit, tu repassera avec une assiette à midi, c'est l'heure où elle est d'humeur à manger le poisson.

— Oui maman... Pour midi, tu rentres à la maison où on mange sans toi avec papa ?

— Ça risque être la seconde solution, j'ai un trafic énorme en ce moment... Bon, j'ai cinq minutes pour aller voir les chatons avant d'aller au travail, ton frère est déjà parti ?

— Harold est avec son ami Bruce aujourd'hui, ils veulent réparer un bateau à voile que le père de Bruce a gardé chez lui. Par contre, je ne sais pas où ils vont le faire flotter.

— Il y a le Semerwater pas très loin, j'espère que monsieur Donnington a prévu un moyen de transport pour y aller... Bon, je dois me dépêcher, on y va... »

Ma fille avait prévu de passer la journée avec ses amies, la conjoncture économique ne nous permettant pas encore de prendre des vacances d'été en famille cette année, mais nous y pensions pour l'année prochaine. La fin du rationnement du pain était officiellement annoncée pour le 23 de ce mois, c'était déjà un progrès certain. J'avais enfin pu commander un nouvel uniforme de travail aux couleurs de British Railways, chaussures et casquette comprise, et il devait m'être livré d'ici septembre, mon nom étant inscrit en haut de la liste d'attente.

Dans notre jardin, l'initiative que j'avais prise de remettre en service la niche pour en faire profiter un chat haret de passage était clairement un succès. L'attitude de la chatte haret qui l'avait investie avec sa famille semblait évoluer au fur et à mesure qu'elle cohabitait plus ou moins avec nous. Certes, nous restions toujours à l'écart, ma fille et moi, mais elle ne passait plus en position de menace quand nous approchions ce qui était désormais sa niche. Bien à l'écart, ma fille m'a montré la petite famille qui prenait l'air. La chatte était allongée devant l'entrée, et ses deux chatons jouaient ensemble :

« Tu vois maman, ils marchent tous seuls désormais. Il va falloir faire attention, parce qu'ils sont à l'âge où ils courent partout. Tu crois qu'on va pouvoir prendre George en pension maintenant ?

— Le chat de ton oncle Stephen ? Je ne préfère pas... Ce n'est pas parce qu'il est châtré qu'il n'est pas potentiellement dangereux pour les petits. Nous avons eu du mal à faire venir cette chatte, ce serait dommage qu'elle s'en aille parce que George lui fait peur... Tiens, le petit noir et blanc nous a vues ! »

Pendant que le chaton à bandes noir et fauve tétait sa mère, le petit noir et blanc explorait les alentours immédiats de la niche et, nous voyant au loin, il nous a observées en poussant des petits miaulements de curiosité. Alors qu'il faisait mine de venir nous voir, sa mère l'a attrapé et vigoureusement léché, sans prêter attention à notre présence. Nous avons laissé tranquille la petite famille féline, et je suis partie au travail.

Ce matin-là, un train supplémentaire de jour, en provenance de Liverpool et à destination d'Édimbourg, a fait une halte à Hawesgayle on Dales à 11h23. Je devais le faire attendre à quai parce que le local en provenance de Darlington était en retard. J'ai eu l'occasion de prendre en photo la V2 ex-LNER qui tirait le convoi. Elle avait été repeinte dans les nouvelles couleurs de British Railways, avec l'écusson du lion cycliste. Ivor McGregor, mon aiguilleur de l'équipe de jour, m'avait confirmé que le local à destination de Lancaster avait été libéré par la gare de Leyburn, et qu'il serait là dans dix minutes. J'ai transmis la bonne nouvelle à l'équipe de conduite de la V2, ce qui a ravi les deux hommes :

« Voilà messieurs, j'ai pu obtenir que tous les trains montants soient garés en attendant votre passage, vous aurez la voie libre jusqu'à Northallerton quand le local va arriver. Il venait d'atteindre Aysgarth quand j'ai pris des nouvelles de mes collègues. Il y a un train de marchandises de cabotage derrière lui, vous risquez de devoir attendre un peu devant Aysgarth, le temps qu'il arrive et soit retenu sur la voie de croisement.

— Merci pour tout ce mal que vous vous donnez miss Colson, me répondit le mécanicien. Nous avons appris la veille seulement que notre train était programmé pour aujourd'hui. Tim, dans cinq minutes, tu fais monter la pression, on a la voie libre jusqu'à l'East Coast Main Line.

— Ça marche Harry, on a 150 psi<sup>30</sup>, je peux commencer à faire monter la pression.

— Tire pas trop sur le charbon, on nous a un peu trop reproché d'avoir la main lourde au dépôt. J'espère que les collègues ne vont pas trop râler qu'on leur passe devant.

— Passé midi, c'est la plage des trains de marchandises jusqu'à quatre heures, ce ne sont pas leurs marchandises qui se plaindront à la direction régionale d'arriver en retard à destination. . . »

Cinq minutes plus tard, le local en retard est enfin arrivé à destination, et j'ai pu lancer le supplémentaire sur la ligne du Wensleydale droit vers Northallerton, sans arrêt. Sans jouer les mauvaises langues, c'était une 2-6-4T Stanier 4P ex-LMS qui était à nouveau en retard, ce qui constituait un peu trop une habitude ces derniers temps. . . J'avais prévu de faire une petite pause en attendant que le train de charbon en provenance de Lancaster ne vienne déposer sa cargaison de 5 et 7 planches sur la voie de garage réservée aux livraisons de charbon, mais je n'ai pas vraiment eu l'occasion de pouvoir souffler cinq minutes.

En effet, monsieur Henston, le postier général de la ville, était venu avec deux de ses techniciens en déplacement à Hawesgayle on Dales pour soi-disant examiner l'installation téléphonique de la gare dans le cadre de l'automatisation du téléphone prévue sous peu. Techniquement, je ne voyais pas bien ce qui justifiait une telle attention, il n'y a qu'une ligne pour la gare (celle du télétype était toujours à part, car faisant partie du réseau télétype ex-LNER), avec un standard manuel pour le poste de Jim et le mien, en plus du poste des réservations au guichet. Mais le GPO a ses

---

30. Pounds per Square Inch (livres par pouce carré), unité britannique de mesure de la pression équivalente à 6895 Pascals, et couramment employée en Grande-Bretagne et aux USA pour les mesures de pression des locomotives à vapeur. La V2 LNER dont il est fait allusion ici a une pression de service maximale de 220 psi, soit 1,52 Mpa. Pour référence, un Pascal, l'unité SI, est une force de 1 Newton appliquée uniformément sur une surface de 1 mètre carré. Pression atmosphérique normalisée au niveau de la mer = 1 013 hectopascals.

raisons pour déplacer tant de monde, il faut croire. J'ai reçu monsieur Henston et ses deux techniciens entre deux trains :

« Monsieur Henston, quel bon vent vous amène ? Vous comptez faire une réservation pour un train postal dédié ?

— Bonjour miss Colson, ce serait avec joie, mais le trafic du courrier à Hawesgayle on Dales ne justifie malheureusement pas que l'on dédie un train postal entier à notre ville. . . Je suis venu voir, avec mes techniciens, pour les passages des câbles téléphoniques quand la ville sera automatisée. Vous dépendez du standard de Hawesgayle nord pour le moment, et ça pourrait ne plus être le cas.

— Vraiment ?

— L'augmentation prévue du trafic va faire que le secteur de Hawesgayle nord sera, à terme éclaté en trois secteurs : Lancaster Road Nord, Railway Square North Ure et East Hawes Burtersett. À l'occasion, le câblage de nos abonnés actuels sera revu pour minimiser sa longueur, et permettre d'avoir une meilleure qualité de son. Phil, tu as l'arrivée de la ligne pour la gare ?

— Elle est côté usine à gaz, je prends les cotes. »

Les deux techniciens ont soigneusement examiné tout le câblage téléphonique, y compris les boîtiers de raccordement du télétype, et ceux des interconnexions de signaux de voie, afin de ne pas interférer avec les autres installations selon monsieur Henston. Le point de branchement du téléphone est un poteau avec un boîtier situé en face de la fenêtre de mon bureau, le câble entrant dans la gare par un passage au-dessus de cette dernière, avant d'être tiré jusqu'au standard situé dans le local du personnel derrière les deux guichets de la gare. Selon monsieur Henston, l'urbanisation du quartier allait entraîner une révision du réseau téléphonique :

« Outre que la nouvelle Wensleydale Avenue va entraîner la révision du tracé des lignes téléphoniques, il se peut que les nouvelles lignes en ville soient désormais enterrées. C'est la politique du GPO dans les secteurs qui sont densément urbanisés, pour des raisons tant de sécurité des installations que de la qualité du service. Vous avez le téléphone chez vous, il me semble ?

— Obligation de service, ai-je répondu. J'ai un logement de fonction et l'abonnement de ma ligne est payé par British Railways. De plus, tous mes appels à destination de numéros professionnels de mon employeurs sont payés par ce dernier. Je peux aussi passer des appels personnels, qui me sont facturés comme n'importe quel abonné, mais, franchement, je n'ai personne à appeler. Ma famille en Irlande n'a pas le téléphone, et ma belle-famille n'a pas non plus le téléphone à domicile.

— L'automatisation permettra de réduire les coûts miss Colson, et rendra le téléphone pratique et abordable pour tous dans la décennie qui vient. Pour le moment, c'est l'automatisation qui est la priorité. Hawesgayle est le chantier prioritaire dans les Dales parce que c'est la plus grande ville, mais Leyburn et ses environs suivront. Ainsi que Bedale. . . »

Monsieur Henston et ses deux techniciens ne sont pas restés longtemps, mais ils ont soigneusement pris des mesures de la gare afin, selon leurs dires, de préparer les nouvelles connexions téléphoniques qui seront refaites à l'occasion de l'automati-

sation. C'était plutôt rassurant de voir ces professionnels porter attention à tous les petits détails de ces aménagements futurs...

Le mercredi 21 juillet 1948, j'ai eu la visite du superintendant Vernley à la gare. Il avait reçu les analyses du laboratoire de la police scientifique de Manchester sur des échantillons que ses équipes avaient recueillis sur les lieux de l'incendie criminel du stock de papier du *Wensleydale Courier*. Comme il fallait s'y attendre, c'était une bombe incendiaire. Mais d'un type particulier, qui n'avait rien d'un travail d'amateur. Le superintendant m'en a parlé dans mon bureau à la gare :

« Miss Colson, vous avez été entraînée à la lutte clandestine par la Home Guard, et je pense que vous en savez bien plus que moi sur la façon de fabriquer des armes clandestinement en cas d'occupation ennemie. Vous feriez une bombe incendiaire avec quoi, vous ?

— Le plus simple possible : une bouteille remplie d'essence jetée à la main sur l'objectif après l'avoir enflammée. C'est une méthode finlandaise très efficace, et cela permet même de mettre un tank ennemi hors de combat. Pour les incendies à retardement, comme pour détruire un dépôt d'explosifs, il existe des bricolages possibles avec des bougies. La règle est de faire simple avec ce qu'on a sous la main.

— J'aime bien vous l'entendre dire, car cela confirme ce que je pense. Pendant mon temps de service en Irlande pendant la guerre d'indépendance, le plus sophistiqué qui fut employé par l'IRA, cela a été une bombe incendiaire à retardement avec un liquide qui s'enflammait spontanément au bout d'un certain temps d'exposition à l'air. Les Donegal Special Rangers, l'unité militaire mobile de choc de l'IRA, directement sous les ordres de Michael Collins, a mis le feu avec ça à un garage de camions de l'armée britannique à Dublin nord dans la nuit du 2 au 3 juin 1921. C'est la seule fois que j'ai vu, par le passé, un groupe insurrectionnel employer quelque chose d'aussi sophistiqué.

— C'était parce qu'ils avaient dans leurs rangs Coleen McCreaghan comme artificier. Elle était une brillante élève de je ne sais plus quelle institution religieuse, et experte en chimie et physique... Et vous avez trouvé quelque chose de comparable dans l'incendie de la réserve de papier du journal local ?

— Le laboratoire de Manchester nous en a fait une reconstitution. Je vous la laisse voir. »

L'engin incendiaire en question se présentait sous la forme d'une simple feuille de papier blanc, d'apparence ordinaire, que le superintendant m'a passée. En le soulevant, j'ai vu que la feuille en question était très lourde et très rigide, comme si c'était une carte de carton fin, du genre que l'on emploie pour encadrer des photographies que l'on met sous verre pour des expositions. Le superintendant m'a expliqué ce qu'il en était :

« C'est une feuille de papier enduite de magnésium. C'est facile à mettre à feu avec une étincelle produite par un court circuit, et c'est extrêmement efficace comme bombe incendiaire.

— Pour mettre le feu à des gros rouleaux de papier pour des rotatives de journal, c'est largement excessif comme sophistication. Arroser le rouleau d'alcool à brûler ou d'essence avant d'y mettre le feu, c'est suffisant. Et on peut employer une simple bou-



gie si on veut avoir une mise à feu à retardement : on la met dans une coupelle remplie de liquide combustible, et quand la flamme est descendue assez bas, le liquide prend feu, et tout ce qui peut brûler avec. . . Ce groupe de capitalistes intransigeants se donne beaucoup de mal pour pas grand-chose, à mon avis. Cela m'étonnerait beaucoup que ce groupe soit vraiment ce qu'il prétend être.

— C'est aussi mon avis. En dehors de l'IRA et des règlements de compte privés, père bien britannique comme simple individus aux intentions criminelles, je ne vois pas quel groupe pourrait être assez idiot pour avoir des revendications contre un état britannique "communiste" qui n'existe que dans la tête des paranoïaques ultra-conservateurs. L'actuel gouvernement travailliste est suffisamment mal vu de la population pour que les conservateurs le remplacent aux prochaines élections. Et c'est bien dommage vu toutes les bonnes choses qu'il a fait, en plus de la nationalisation des chemins de fer. . . Et puis, pourquoi une petite ville comme Hawesgayle on Dales, et non une cité comme Manchester ou Birmingham ?

— De plus, les techniques employées me semblent trop sérieuses pour être le fait de plaisantins. Il y a une nette incohérence entre le caractère farfelu, pour ne pas dire inepte, des revendications politiques et des cibles choisies, et la sophistication des techniques employées. Ça me paraît cacher quelque chose de plus sérieux.

— Mon impression aussi. Vous connaissez le British Fish and Chips ?

— Ce sont mes voisins, j'y ai mangé une fois avec les enfants, il a un grand avenir cet établissement. Prix raisonnables et très bonne cuisine. Un rapport avec notre sujet ?

— Leur cuisinière irlandaise embauchée en extra pour l'été, la petite blonde avec un fort accent de Dublin nord. Elle a commenté avec moi l'attentat contre le journal, et elle m'a parlé d'une technique employée par l'Armée Rouge pendant la guerre. Ça s'appelle la maskirovka, et ça consiste à tromper votre ennemie sur vos vraies intentions. Et cela implique de mener des attaques contre des objectifs sans intérêt pour faire croire à votre adversaire que vous allez attaquer à un endroit précis, alors que vous avez prévu de porter votre offensive ailleurs.

— Elle s'y connaît en stratégie militaire Fiona Murphy ? Pour une cuisinière, elle est bien renseignée !

— Elle a travaillé pour les forces armées irlandaises pendant la guerre. C'était pour une cantine dans une caserne, d'après ce qu'elle m'a dit. . . Bref, elle pense que ça peut être une opération clandestine d'un groupe qui n'a rien à voir avec le capitalisme.

— Quand même pas des communistes. . . Et puis, s'ils voulaient s'attaquer à un objectif important, ils essaieraient plutôt de mettre à mal la fonderie d'aluminium de la ville. . . Je vous avoue que je n'ai pas vraiment de piste.

— Moi non plus. . . Vous n'auriez pas eu la visite des techniciens du GPO de votre côté, par hasard ?

— Si, lundi, pour le téléphone automatique. . . Il faut refaire la ligne de la gare à cause du changement inévitable avec les travaux pour la future Wensleydale Avenue.

— Moi, c'est un central pour recevoir les appels pour envoyer des agents sur les lieux où leur intervention est requise, mais cela ne dépend pas du GPO. C'est l'agence de police du Richmondshire qui doit s'en occuper vu que l'on dépend d'elle d'un point de vue administratif. À terme, tout citoyen doté d'un téléphone pourra nous appeler pour signaler un crime. Nous avons aussi demandé une voiture de police pour les patrouilles dans la ville et ses environs, c'est proposé au budget. J'aimerais bien

une Austin A40, comme la fourgonnette grise des techniciens du GPO. Ils sont tout le temps en vadrouille avec pour aller voir pour l'installation de lignes supplémentaires après l'automatisation du téléphone, à ce qu'ils m'ont dit. »

En cette année 1948, il y avait décidément beaucoup d'initiatives pour moderniser la ville. Comme j'allais en profiter avec le gaz à la maison, je ne m'en plaignais pas... Ce mercredi soir, je suis passée à mon pub favori, le *Foggy Dew*. Étant à charge de famille, je ne pouvais pas y aller tous les jours (et je n'en ai pas envie non plus), mais voir des amis irlandais des Dales comme moi, ça me changeait les idées. Ce soir-là, j'ai eu la surprise de retrouver Mary O'Brien en train de faire la révolution, assise à une table avec des employées du GPO autour d'une théière. La conversation portait sur le téléphone automatique :

« ...Mais il n'est pas question d'avoir des suppressions d'emploi parce que l'on n'aura plus besoin de vous pour les communications locales, même s'il reste le standard pour les communications interurbaines à assurer ! Le GPO n'a pas été clair là-dessus, il va falloir faire valoir des revendications précises en ce sens... Tiens, une autre future victime du progrès ! Miss Colson, pas encore automatiques, vos trains ?

— Pas encore, et je doute que cela soit à l'ordre du jour, avec tous les travaux que l'on a à faire sur le réseau à l'échelle nationale. Mais bon, je ne suis pas contre le progrès, et j'aimerais bien avoir le gaz chez moi. C'est ce qui me manque le plus de ma vie à York.

— Trop fort ! Et les marchands de charbon vont faire faillite quand tout le monde aura le gaz chez soi...

— On peut aussi couper l'électricité pour sauver les marchands de chandelles ! plaisanta Seamus Murphy, le patron du *Foggy Dew*. Hattie, Murphy à la pression, comme d'habitude ?

— Ma pinte à 5 pence et au comptoir, j'arrive ! »

Ce soir-là, le patron de mon pub préféré avait une demande discrète à me faire. Demande relative à un certain type de marchandise que je pouvais fournir discrètement. J'avais un nouveau client potentiel en ville, et mon produit l'intéressait :

« Tu as vu le *Knockmealdown Mountains*, celui des irréguliers, qui veut être dans le coup. Son patron est intéressé par ce que tu sais... Tu fais toujours le gallon à £1½ ?

— Ça n'a pas changé, je fais ça sur commande. Pour la livraison, faut qu'il prenne rendez-vous, ça éveillerait des soupçons de voir un irrégulier chez moi. Déjà que Buchanan, le patron du *King Billy*, il n'a pas trop envie que l'on sache que sa marchandise est fabriquée par des fenians...

— T'en fais pas, O'Riley, il fera comme Buchanan, il ne vendra pas ses fournisseurs, surtout pour du distillé maison. T'as pas de concurrence ici.

— Je suis chez moi le soir, il faut qu'il passe après neuf heures, quand mon mari et mes enfants sont au lit. Je reviens samedi après-midi pour le match de hurling sur Radio Athlone, tu pourras prendre sa commande d'ici là ?

— Pas de problème Hattie. »

J'avais fait une vente de plus, et j'avais un peu de marchandise sous le coude. J'allais pouvoir refaire de la fabrication sous peu vu la demande, les paysans des environs pouvant désormais vendre plus facilement des pommes de terre depuis que le rationnement sur ces tubercules avait été levé. Pour le chocolat, par contre, je devais toujours passer par Mick Barrington et ses tablettes à £1 pièce...

Avant de rentrer chez moi, j'ai discrètement été abordée par un paysan du coin, monsieur Larnsworth. Très ami avec Mick Barrington, il a comme spécialité, disons, des pièces de gibier hors licence... Je ne suis pas du tout fenaçon, mais je lui achète certains de ses légumes d'hiver, il fait des carottes et des navets. Il connaît la bière irlandaise, et il apprécie la Murphy depuis son séjour en Irlande du temps de la guerre d'indépendance, d'où sa présence au *Foggy Dew*. Entre fournisseurs informels, nous nous connaissons tous plus ou moins, et il sait où trouver un liquide irlandais dont le nom commence par P :

« Miss Colson bonsoir, verriez-vous un inconvénient à ce que parle un peu du pays avec vous ? Mick Barrington m'a dit que vous étiez intéressé par des marchandises spéciales, du genre qui fait boum.

— C'est exact, mais ce n'est pas pour acheter. Vous sauriez qui en aurait en vente dans les parages ?

— Justement, c'est là le problème. Le seul qui pouvait en avoir a été mis en prison par monsieur Vernley, un ancien Tan<sup>31</sup> comme moi. Louie Partridge était trop gourmand, il allait se servir dans les carrières, et c'est comme cela qu'il s'est fait avoir.

— Pas d'explosifs militaires à vendre de la part de ce monsieur ?

— Ça, c'est notre armée qui a la main dessus, et c'est un coup à avoir de très gros ennuis si vous en avez. Les dépôts clandestins destinés à la Home Guard en cas d'invasion ont été soigneusement vidés après le débarquement en France, vous savez cela mieux que moi. Partridge vendait de la dynamite volée dans les carrières, ça attirait un peu trop un certain groupe dont le nom commence par I, et c'est comme ça qu'il s'est fait avoir. Il a été dénoncé par une lettre anonyme, tapée à la machine, qui avait indiqué à ce cher Oscar dans quelle carrière des environs il comptait se servir, et à quelle date. Et c'était le cas.

— J'ai lu ça dans le journal local, mais je n'ai pas eu tous les détails.

— Vernley n'a pas tout dit, Partridge prétend avoir eu une commande d'un type de Manchester, le genre bien, qui ne lui a pas dit pourquoi il comptait employer l'explosif. Il a pu permettre aux policiers de faire un portrait robot de cet homme en question, et de retrouver son appartement à Manchester, et même la machine à écrire sur laquelle la lettre de dénonciation avait été tapée. Vernley ne vous a pas parlé des détails de ce dossier, je pense ?

— Pas du tout. Et vous pensez que cela peut avoir un rapport avec notre affaire ?

— Si on estime que faire de la place en dégageant un gêneur comme Partridge, beaucoup trop surveillé par la police, oui. Ceux qui ont fait sauter votre cabane, et mis le feu au papier de Kittingsworth, n'ont pas besoin d'un vendeur de dynamite volée à la manne dans les parages, surtout du genre avec toute la police du Richmondshire à ses trousses.

— Et cet acheteur, on a pu l'identifier.

— Apparemment, une fausse identité. C'était un nom banal comme Peter Jones ou John Smith, il prétendait travailler pour le GPO selon son propriétaire, loyer payé rubis sur l'ongle, rien à signaler selon ses voisins, discret, vivant seul, pas de fréquentations à son domicile. Et il a disparu le lendemain de l'arrestation de Partridge. Naturellement, Louie ne pose jamais la question de savoir à quel usage sont destinés

---

31. Black and Tan, paramilitaire britannique ayant combattu pendant la guerre d'indépendance d'Irlande, entre 1919 et 1922.

les explosifs qu'on lui achète, certains de vos compatriotes sont ravis de cette disposition d'esprit. Un avis de recherche a été publié pour retrouver ce type, mais on n'a rien depuis mars. »

C'est le côté couverture avec un travail prétendument pour le General Post Office qui m'a titillée. Naturellement, cette institution n'avait pas cet homme dans son personnel, à Manchester comme ailleurs, ce qui pose la question de savoir d'où venaient ses fonds. L'IRA emploie toujours des membres de la diaspora irlandaise bien intégrés dans la population locale, jamais des agents spécialisés comme ce monsieur Smith, ou Jones. C'était curieux comme affaire, et cela cachait sûrement un commanditaire bien plus important qu'un groupe paramilitaire irlandais en décrépitude. . .



\* \* \*

ET POUR UNE LOCOMOTIVE DE PLUS

LE VENDREDI 23 JUILLET 1948, j'ai reçu un télégramme de Jim au bureau, il m'annonçait qu'il était enfin arrivé à Tokyo, et qu'il ne lui restait plus qu'à prendre le train vers Sapporo pour retrouver sa fiancée japonaise. J'avais ce jour-là la visite d'un ingénieur en génie civil qui venait voir l'état des travaux de terrassement de l'arc d'Appersett Junction. Les ouvriers avaient fini le travail avec une semaine d'avance sur le planning du chantier, pour cause de beau temps tout au long du mois de juillet, et le service des constructions pouvait passer à la pose des rails.

La phase initiale du chantier a consisté à construire une plate-forme à la voie, qui est la partie terrassement qui aménage le sol naturel pour accueillir l'ouvrage, puis à construire sur le dessus de celui-ci une couverture, destinée à supporter le ballast et la voie. C'est la partie qui nécessite le plus de travail dans la construction d'une voie de chemin de fer : il faut excaver le sol jusqu'à ce qu'on arrive à une couche naturelle stable (la roche calcaire des Dales pour ce qui nous concerne), puis étaler une couche de remblai compacté pour faire la plate-forme, qui fait trois pieds d'épaisseur (914 mm) pour les voies des lignes des Dales. Cela du fait du choix d'avoir une charge à l'essieu admissible élevée pour pouvoir faire circuler des trains de marchandises.

La couverture, destinée à stabiliser le ballast et la voie, a été constituée d'un remblai plus fin et plus compact que celui de la plate-forme, de 20 pouces d'épaisseur (508 mm). Cette couche est généralement employée pour aider à stabiliser la voie en servant d'amortisseur entre celle-ci et la plate-forme, construction généralement utile sur des voies avec des vitesses élevées de circulation, comme sur l'East Coast Mainline, pour parler de la partie LNER que je connais bien.

Ici, c'était fait en prévision d'un trafic lent, certes, mais constitué essentiellement de véhicules lourds. Cet arc est prévu pour compléter la jonction afin d'en faire un triangle de retournement, et une 8F du LMS ou une O1 du LNER sont des engins qui pèsent plus de 70 long tons (73 tonnes) en état de marche.

Restait donc à étaler la couche de ballast, d'un pied (304,8 mm) d'épaisseur, avec les traverses et les rails sur le dessus. Il y avait aussi la partie signaux à modifier. La jonction est protégée par trois signaux, commandés par le poste de Hawesgayle on Dales, et donc mon personnel de signalisation sous ma responsabilité, avec un signal d'arrêt sur chaque branche de la jonction. Soit trois signaux en tout, plus leur signal

d'avertissement un demi-mile (800 mètres) en amont, un côté Thwaite et un autre côté Garsdale, la protection côté gare de Hawesgayle étant assurée par les quatre signaux couplés arrêt/avertissement sur les voies à quai, plus les signaux de manœuvre du faisceau de voies de garage, qui débouche sur la pleine voie côté Garsdale/Thwaite.

Les deux signaux des voies à destination de la gare devaient se voir rajouter une palette directionnelle, pour indiquer quelle direction était engagée par les aiguillages de la jonction. En arrivant sur l'une ou l'autre des voies, à destination de la gare, il y aurait désormais la voie principale et, à droite coté Thwaite et à gauche côté Garsdale, la voie de déviation du triangle d'Appersett Junction.

Un train en provenance de Garsdale pourrait se rendre à Thwaite directement par cet arc sans devoir aller à Hawesgayle pour rebrousser ensuite vers la bonne direction, et vice-versa. Et une locomotive arrivant en marche avant depuis, mettons, Garsdale pourrait être retournée par ce nouveau triangle pour repartir vers Thwaite, Reeth et Richmond toujours en marche avant.

Naturellement, la nouvelle palette de chacun des signaux protégeant la jonction, ainsi que les moteurs des deux nouveaux aiguillages, les leviers correspondants au poste de Hawesgayle, et les appareils de voie en question, étaient prévus d'entrée dans les travaux. Avec le train local en provenance de Darlington, l'ingénieur en charge du chantier est venu me voir pour faire un état des lieux avant d'attaquer la suite des travaux. Je l'ai accueilli sur le quai :

« Bonjour monsieur, Henrietta Colson, chef de gare à Hawesgayle on Dales, Darlington m'a prévenue de votre venue.

— Enchanté de faire votre connaissance miss Colson. Lawrence Birchlane, direction technique des travaux de la région nord-est pour British Railways. J'ai vu que vous avez suivi de près le chantier depuis qu'il a été ouvert au début de cette année.

— C'est un petit quelque chose qui va beaucoup nous changer la vie ici, maintenant que British Railways est le seul propriétaire du réseau. Mon prédécesseur ici est parti à la retraite sans que cette voie ne puisse être construite, personne ne voulant payer parmi les deux sociétés propriétaires du réseau des Dales. . .

— À ce sujet, j'ai reçu votre demande pour des traverses, vous serez livrée en même temps que les aiguillages pour le triangle. J'ai pu vous en avoir compte tenu du problème que vous rapportez. Sans mouvement de sol, des traverses qui se fendent, c'est un problème de composant.

— Avec tous les travaux de reconstruction en Europe continentale, c'est dur d'obtenir des traverses à ce que je vois.

— Nous avons reçu la semaine dernière un arrivage massif depuis les États-Unis. Ce sont les ateliers du Pennsylvania Railroad qui nous en ont vendu un lot. Ça et les rails. . . Le plus possible, nous récupérons des voies.

— À ce sujet, je me suis laissée dire que le pont au-dessus de la West Coast Mainline qui donne accès à Kendal serait récupéré, vous avez des indications là-dessus ?

— C'est prévu pour la réfection de la branche Ripon-Masham, le pont sera récupéré pour franchir l'Ure au sud de Masham, il a la bonne longueur, et ça coûtera moins cher de le déplacer pour le remettre en place que d'en construire un nouveau. Si nous allions voir cet arc tant que vous n'avez pas trop de trafic ? »

Nous avons fait la route avec Tom Norton, mon cantonnier en chef, à bord de la draine Wickham allouée à notre gare. Le chantier se présentait bien, la plate-forme

et sa couverture étaient impeccablement compactées, et visiblement prête à recevoir la voie et son ballast. Monsieur Birchlane semblait satisfait de l'exécution des travaux, et il m'a tenue au courant pour la suite :

« J'envoie la semaine prochaine l'équipe de suivi des travaux pour faire les mesures pour voir si la plate-forme est prête à recevoir la voie, et nous pourrons ensuite poser le ballast et les rails en commençant par les aiguillages. Une ouverture à la mi-septembre sera tout à fait possible, si le temps reste au beau en août. J'ai prévu de lancer le chantier pour les aiguillages pour le week-end du 1<sup>er</sup> août si j'ai le feu vert de l'équipe de suivi des travaux. Ça sera la dernière perturbation au trafic local avant l'ouverture de l'arc.

— Tant mieux que ça avance, je me suis laissée dire que pour l'élimination du crochet de Kendal, ce n'était pas encore totalement décidé au-delà de l'acquisition des terrains et du piquetage.

— L'ouverture des travaux est décidée depuis peu. Et ça se fera en octobre avec les premiers travaux de terrassement. Dans un premier temps, c'est l'arc de Kendal qui sera construit pour donner accès à cette gare directement depuis Carlisle sans devoir descendre à la jonction actuelle à Oxenholme. Le branchement de la ligne de Sedbergh sera fait ensuite pour les trains en provenance de Kendal, et une troisième voie complétera le dispositif entre l'arc de Kendal et le branchement de la ligne des Dales.

— C'est donc le scénario où tout est à niveau qui a été retenu. Et on a des installations de contresens qui vont avec, je pense.

— Une à la hauteur du branchement de la ligne des Dales, et une autre au niveau de l'arc de Kendal, travaux réalisés en même temps que la première tranche. Puis un branchement direct de la ligne des Dales vers Carlisle, avec une nouvelle installation de contresens, sera construit après. Le principe est acquis, le financement pour la première tranche est sécurisé, le reste est de la politique. »

Monsieur Birchlane n'a pas trouvé de défaut rédhibitoire à la plate-forme, et il a donné son feu vert, d'un point de vue administratif, pour la suite des travaux. Nous sommes rentrés à la gare où il a passé une communication à Darlington par télétype pour confirmer l'envoi de l'équipe de technicien pour la réception de la première tranche des travaux, et lancer l'assemblage des aiguillages pour qu'ils soient posés à la date prévue, au 1<sup>er</sup> août au soir dernier délai.

Nous avons ensuite eu un déjeuner de travail au *British Fish and Ships*, chez mon voisin, monsieur Wiesziniak. Et comme il fallait s'y attendre, nous avons surtout parlé de notre travail. British Railways avait lancé une politique d'interconnexion et de rationalisation du réseau des Dales, avec des chantiers à moyen terme pour renforcer l'utilité des lignes des Dales, et faciliter les déplacements par rail dans la région. Devant une assiette de pierogis assortis, il m'a expliqué la démarche :

« La gare de Barnard Castle est isolée à la fois du réseau des Dales, et de la transversale Newcastle-Carlisle. Elle est reliée à la ligne de Settle à Carlisle par Kirkby Stephen, et la vallée de l'Eden, ce qui ne représente pas une circulation conséquente, et entraîne des frais à cause des nombreux viaducs de cette ligne. D'un autre côté, on a deux dessertes locales, Middleton-in-Teesdale depuis Barnard Castle, et Alton depuis Haltwhistle, qui sont sous-employées. En reliant les terminus de ces deux lignes, vous avez de suite une liaison vers Carlisle depuis Darlington, via Barnard Castle.

Vous sauvez les lignes, la gare de Barnard Castle, et vous améliorez considérablement les liaisons sur les transversales des Pennines du nord.

— Et vous m’avez parlé d’une liaison directe Reeth-Barnard Castle, c’est en projet ?

— Aussi, pour avoir un accès à l’Écosse complémentaire de la ligne du Wensleydales et de celle de Richmond. Encore une fois, de l’amélioration de dessertes locales en renforçant le trafic sur les lignes des Dales, et en vous permettant d’aller directement à Barnard Castle depuis Hawesgayle on Dales sans passer par Darlington.

— Je n’ai pas de famille à Barnard Castle, c’est plus la liaison vers Ripon depuis Leyburn qui m’intéresse. Ça en est où ?

— Le tracé entre Masham et Jervaulx a été défini, celui vers Middleham reste à définir, pour savoir si on dessert East Witton ou pas, tout dépendra des prévisions de trafic. Par contre, le terrain pour la nouvelle gare de Masham a été préempté, l’achat se fera à l’automne. Là aussi, l’ancienne voie qui donne accès à la gare actuelle, perdue au milieu de rien à un mile à l’ouest du bourg, sera démontée et fournira les rails pour la nouvelle gare. Début du chantier quand le pont du crochet de Kendal pourra être démonté. »

Ces perspectives d’avenir m’intéressaient, et me permettaient de penser à autre chose que ces mystérieuses explosions de ce groupe de terroristes ultra-capitalistes. Au passage, j’ai demandé à monsieur Birchlane s’il fallait toujours recâbler des lignes téléphoniques avec le passage au téléphone automatique. Il m’a confirmé que cela n’était pas obligatoire, sauf si le standard automatique était installé dans un endroit totalement différent, d’un point de vue géographique, de celui du standard manuel en service. Dans la quasi-totalité des cas, il n’y avait à changer, pour l’abonné, que le téléphone branché à sa ligne. Point technique qui était intéressant à savoir. . .

Le vendredi soir, je suis allée au cinéma avec mes enfants. Mon aîné aime les films d’aventure, et il y avait ce soir-là *Le Trésor de la Sierra Madre*, un film américain du cinéaste John Huston. Il était sorti en janvier, et comme il avait eu beaucoup de succès tant public que critique, il entamait une seconde carrière dans les salles des petites villes comme le Majestic à Hawesgayle on Dales.

Comme ma fille, j’aime plutôt les comédies et, dans la famille, j’ai un goût certain pour les pièces de théâtre classique filmées. Et nous avons la chance d’avoir Sir Laurence Olivier pour tout ce qui est pièces de Shakespeare. Mon mari n’est pas très cinéma, sauf pour les actualités et les documentaires. Alors que nous faisons la queue pour acheter nos billets, j’ai pu apercevoir à l’entrée du cinéma, dans la salle où les ouvreuses vendent des boissons avant la séance, miss O’Brien en train de boire du thé en compagnie de l’équipe de quatre techniciens du GPO chargés de l’installation du nouveau central téléphonique automatique. Décidément, ai-je pensé, elle cherchait des alliés n’importe où, même au prix de la cohérence idéologique. . .

Ce soir-là, les actualités ont débuté par l’événement le plus important en cet été 1948 : le pont aérien pour sauver Berlin de la famine, et assurer l’approvisionnement de la ville par la voie des airs. Cela n’avait jamais été fait auparavant, et nombre de personnes doutaient de la viabilité même de l’opération. Ayant vu les Américains à l’œuvre pendant la guerre, je ne doutais pas que, dès qu’ils auraient trouvé la bonne méthode, ils lâcheraient leur surpuissance industrielle à plein régime pour venir à



bout du problème et, visiblement, ça venait de commencer, comme l'a dit le commentateur des actualités cinématographiques :

« *(Images de l'état-major de l'US Air Force à Francfort sur le Main, en conférence, musique de fond : "When Johnny Comes Marching Home" joué par une fanfare militaire) C'est décidé : l'Amérique n'abandonne pas Berlin aux mains des communistes, et elle se donne les moyens d'y arriver. (Portrait en images) Le nouveau commandant en chef de l'opération, le major général William H. Turner, est un expert du transport aérien. Pendant la guerre, il a dirigé le pont aérien qui a permis aux troupes du général Chang Kai-Shek de combattre les Japonais en ne manquant d'aucune fourniture, tant civile que militaire, nécessaire à leur combat. . .*

— Maman, pourquoi les communistes ils ont coupé Berlin du reste du monde ? demanda ma fille.

— C'est parce qu'ils veulent toute l'Allemagne pour eux seuls, et ils ont trouvé ce moyen d'y arriver sans faire la guerre.

— *(Vue de quadrimoteurs américains C-54 sur des pistes, au décollage et en vol) D'ores et déjà, le dispositif Américain est renforcé, les bases aériennes de Wiesbaden et de Francfort sur le Main sont entièrement mises à contribution, et 72 avions supplémentaires vont d'ores et déjà renforcer les 54 déjà déployés par l'US Air Force pour ce pont aérien avec, comme objectif, de tripler la capacité journalière de transport de marchandises du pont aérien, actuellement de 1 000 tonnes. (Images d'avions de transport militaire britanniques en vol, "British Grenadier" joué en arrière-plan, par une fanfare militaire). Notre participation est aussi conséquente, avec la mobilisation de nos capacités de transport aérien disponibles en Allemagne, et la mobilisation de renforts supplémentaires. (Vue de bombardiers quadrimoteurs Halifax transformés en avions de transport, avec leur équipage, la musique change pour "The Soldier's Song", l'hymne national de l'Irlande indépendante). Répondant au même appel que celui qui avait rassemblé toute une escadrille de combat de la Royal Air Force entièrement irlandaise pendant la guerre, Rory Kahane, commandant en chef du célèbre Shamrock Squadron, les Volontaires Irlandais Volants, reforme son unité avec le soutien de la Royal Air Force pour, cette fois, répondre à l'appel des Berlinoises. Tous les meilleurs équipages militaires de l'île émeraude ont répondu présent pour soutenir les Berlinoises dans cette épreuve ! »*

Généralement, quand les actualités parlent en bien de l'Irlande, cela déclenche toujours des réactions positives dans la salle. Cette fois-ci, ça a été une véritable tempête d'applaudissements. J'ai appris que les bobines d'actualités à destination de Hawesgayle on Dales, ainsi que d'autres villes avec une forte communauté irlandaise, étaient soigneusement "recomposées" par British Pathé pour mettre en avant les accomplissements de l'État Libre de manière plus marquée que pour le reste du pays. J'appelle toujours État Libre mon pays natal en attendant qu'il devienne enfin la VRAIE République d'Irlande, celle de James Connolly et de Michael Collins. La bouillie qu'a fait de Valera en 1937 avec son Eire qui ne ressemble à rien m'insupporte.

Le reste des actualités a parlé de la trêve entre la Ligue Arabe et le nouvel état d'Israël, qui tenait tant bien que mal depuis une semaine. Dans le rayon fin de vie de l'Empire Britannique, le dominion indépendant de Terre-Neuve devenait une province du Canada ce vendredi, avec un vote dans ce sens de ses habitants pour demander leur rattachement au Canada.

Et, pour les futilités, à une semaine du début des premiers jeux olympiques après la guerre, qui étaient prévus pour se dérouler à Londres, un petit panorama a été fait sur les athlètes de l'État Libre et leurs chances de médailles, avant de passer à la météo

pour clore les actualités. Le temps sur notre pays était à la canicule, le thermomètre avait dépassé 90°F (32,2°C) par chez nous, du jamais vu dans les Dales.

Le lendemain, samedi 24 juillet 1948, j'ai commencé la journée en allant donner à manger et à boire à la chatte de la niche et à sa petite famille. J'avais rempli une assiette creuse avec de l'eau propre, et une autre avec le contenu d'une des boîtes de poisson immangeable pour des humains que la chatte aimait beaucoup. Elle prenait l'habitude de me voir venir, et elle m'entendait quand je passais la voir. Elle était devant la niche quand je suis arrivée :

« Bonjour, c'est moi... Comme d'habitude, j'ai apporté le poisson, et j'ai rajouté de quoi boire. Voilà, je laisse ça là, les petits pourront aussi se servir... »

— Miou ! »

J'avais remarqué que, des deux chatons de la portée, le petit à bandes verticales brunes et noires ressemblant à sa mère restait toujours à l'abri quand je venais, mais que le petit noir et blanc devenait de plus en plus curieux, et venait me voir de près. Je n'étais pas encore à pouvoir le caresser, ce qu'il faut ne jamais faire tant qu'il n'est pas sevré pour que sa mère puisse le reconnaître à l'odeur, mais il regardait de près le gros animal bizarre que j'étais pour lui :

« Eh oui, c'est moi qui fournit de quoi manger à ta maman... Tu y auras droit aussi, je laisse tout ça là... »

— Miou ! »

Le chaton est quasiment monté sur ma pantoufle quand sa mère a grondé pour le rappeler à l'ordre. Je me suis reculée et elle est venue le chercher en l'attrapant par le cou, ce qui n'a pas plu au chaton. Je n'ai pas insisté, et je suis retournée à l'intérieur. Ce samedi, j'avais quelque chose d'important à voir en dehors de la ville.

J'ai pris le train local de la mi-journée à destination d'Askrigg pour aller voir sur place le témoin d'un événement a priori anodin, mais qui pouvait avoir un rapport avec l'attentat contre la cabane de chantier, voire celui contre la réserve de papier du *Wensleydale Courrier*. Murray Tenner, mon collègue de la gare d'Askrigg, m'avait dit qu'une de ses voisines, madame Darrenby, aurait vu des personnes ne faisant pas partie du personnel des chemins de fer, être présentes dans les environs de la cabane pendant plusieurs journées précédant l'attentat.

J'ai voyagé dans le compartiment du garde de l'omnibus de la mi-journée à destination de Darlington en compagnie du collègue qui assurait le service ce jour-là, et j'ai commencé mon enquête avec mon collègue de la gare, Murray. Comparé à Hawesgayle on Dales, Askrigg est un petit village où tout le monde se connaît, et où les gens étrangers au voisinage sont vite repérés. Murray m'a dit qu'il n'y avait que madame Darrenby, la libraire, qui avait vu quelque chose dans ce sens, et cela pour une bonne raison :

« Madame Darrenby habite juste à côté du signal qui protège l'accès à la gare, elle voit depuis son jardin toutes les équipes de maintenance, tes gars qui s'occupent de la voie comme les techniciens envoyés depuis Darlington pour le signal. Elle est à la sortie ouest du village, avant l'école primaire, c'est pas loin d'ici, tu suis main street en partant vers le sud, sa boutique et sa maison sont au bout du chemin qui dessert l'école, tu n'auras aucun mal à trouver.

— Merci, j'y vais. Tu as pu la prévenir ?

— Oui, elle sait que tu viens aujourd'hui. »

Askrigg est un village dont les maisons sont bâties de part et d'autre d'une rue centrale. La gare a été construite au sud du village, sur ce qui était sa limite sud en 1860-1870. La gare est du côté est de la rue centrale, la voie étant perpendiculaire à cette dernière, et un passage à niveau la traverse juste avant la gare. En direction de Hawesgayle, la voie part ensuite à travers champs droit vers l'ouest. Elle traverse un petit ruisseau, le Paddock Beck, et le signal protégeant la gare est à environ une centaine de yards de ce ruisseau. Cela permet d'arrêter un train "au sec" au cas où le pont serait coupé par une crue.

La maison de madame Darrenby est située au bout d'une impasse, qui dessert l'école en même temps. Elle est en retrait de la route, un petit champ l'en sépare, et le paysan qui s'en occupe avait visiblement une récolte de choux en vue à l'automne, à en juger ce qu'il faisait pousser en cette saison. La petite maison de madame Darrenby est une ancienne ferme aménagée en magasin, avec un logement à l'étage pour la libraire. Et, derrière la maison, une belle pièce de terrain sert de jardin, et donne sur la voie. La cabane dynamitée est à environ une centaine de yards plus à l'ouest, du côté nord de la voie.

Madame Darrenby avait des cultures qui donnaient bien en ce moment. Avec l'été chaud que nous avons, tout poussait facilement. Je n'ai pas manqué de remarquer les magnifiques chou-fleurs qui promettaient, la grande réussite de la libraire :

« Je ne vous dis pas le mal que j'ai eu pour qu'ils prennent, miss Colson. C'est le sol qui n'allait pas, j'ai dû le travailler pour qu'il soit fertile avant de pouvoir planter mes chou-fleurs. Ça va être ma troisième récolte cette année.

— Je n'ai jamais essayé d'en planter dans mon jardin, je ne sais pas si le sol le permet chez moi. . . Pas contre, j'ai des pommes de terre qui donnent bien, j'en fais un carré depuis que je me suis installée à Hawesgayle. . . Vous êtes bien placée pour voir passer les trains, mieux que moi-même. J'ai le bâtiment de la gare qui me masque une partie de la vue depuis chez moi.

— Heureusement que ça ne me dérange pas. Quand j'ai repris la maison avec feu mon mari avant la guerre, l'ancien propriétaire ne supportait pas le trafic. . . Ça s'est calmé depuis la fin de la guerre, mais il y avait un train tous les quart d'heures jour et nuit pendant le conflit. C'est la nuit quand il y a des trains supplémentaires que ça me réveille, maintenant. Il y en a eu un il y a de cela deux ou trois semaines, je pense que vous devez être au courant.

— Je fais des services de nuit dans le cadre de mon métier, j'ai dû m'en occuper de celui-là. . . Et vous voyez mes équipes de maintenance quand ils viennent sur place.

— Oh oui, je connais bien monsieur Tenner. Il m'a expliqué qu'il y avait des traverses à changer près du signal, et que l'équipe de cantonnier allait revenir pour s'occuper de ça. J'en profite pour faire du thé pour votre équipe pendant la pause, ça me fait voir du monde quand la librairie est fermée.

— Et vous avez vu d'autres gens que mes cantonniers près de la cabane ?

— Deux ou trois fois, des gens que je n'ai pas reconnus, et que j'ai juste aperçus au loin. Ils n'avaient pas d'outils avec eux, du moins ce que j'ai pu en voir à cette distance. J'ai cru voir une fois qu'ils étaient entrés dans la cabane parce que j'ai vu la porte ouverte, mais c'est tout. Ça devait être en juin parce qu'il pleuvait encore. . . Je n'ai vraiment rien vu de plus miss Colson, je ne sais pas si ça pourra vous être utile.

— On ne sait jamais... Ces gens sont très discrets, et ils ont eu accès à un passepartout des chemins de fer pour pouvoir ouvrir la cabane. J'ai un modèle normalisé délivré par British Railways pour les serrures de mon secteur, cabanes de chantier et aiguillages compris. C'est la direction régionale de Darlington qui les délivre, avec les cadenas correspondants, et il faut être du métier pour en avoir un. Ou avoir des complicités haut placées... Sinon, vous n'avez pas vu autre chose qui pourrait sortir de l'ordinaire à la même période, même sans rapport avec le chemin de fer ?

— Seulement une équipe du General Post Office qui est venue voir pour le téléphone, vers fin mai/début juin. Le téléphone automatique est en cours d'installation chez vous, et il paraît que le reste de la vallée va suivre, Askrigg est prévu pour être connectée au même standard automatique que les villages des environs. Et ce sera un système automatique qui fera le travail à la place de l'opératrice du bureau de poste du village. C'est une équipe du GPO qui est venue, des techniciens qui avaient une petite voiture grise et qui sont passés deux ou trois fois à Askrigg, soi-disant pour voir où installer le standard. Je ne sais pas si ça peut vous être utile... »

Bien plus que ce que madame Darrenby pouvait penser... J'avais une piste à vérifier, et cela allait me demander de contacter du monde à Darlington.

S'il y a quelque chose qui réunit bien les Irlandais, c'est tout ce qu'il y a de bon à boire. Certes, en ce qui concerne la brasserie Guinness à Dublin, certains n'ont pas oublié qu'ils ont fourni des camions à l'armée britannique en 1916... Dans l'ensemble, s'il y a bien quelque chose qui permet à mes compatriotes de ne pas trop s'écharper, du moins avant d'en avoir bu, c'est la longue tradition celtique des boissons typiques, surtout faites maison.

Au grand dam de mon époux, qui n'apprécie guère la place que mon alambic prend dans la cave, je distille une spécialité irlandaise que je vends discrètement à un public averti pour arrondir les fins de mois de la famille Colson. Ce dimanche soir, j'ai eu la visite des trois tenanciers de véritable pub irlandais de Hawesgayle on Dales pour des commandes : Seamus Murphy du *Foggy Dew*, mon pub à moi, haut lieu des étatistes, Elliott Buchanan, le patron du *King Billy*, le pub des Orangistes, et Jarvis O'Riley, le dernier à faire commerce dans le pub irlandais à Hawesgayle on Dales, patron du tout nouveau *Knockmealdown Mountains*, représentant les irréguliers. Je rangeais la vaisselle ce dimanche soir, après l'avoir faite avec mon mari, quand on a sonné à la porte :

« Hattie, tu attends du monde à ce que tu m'as dit.

— Oui, je m'en occupe, c'est pour ce que je fais à la cave et que tu n'apprécies pas.

— Toute la ville est au courant que tu fournis du poteen aux pubs irlandais, même la police ! Nous en avons déjà parlé, mais tu devrais mettre de l'argent de côté pour te payer un avocat, on ne sait jamais.

— C'est une tradition familiale depuis des siècles chez les O'Fennelly, et personne n'a été arrêté pour ça, même du temps de Cromwell ! Je m'en occupe... »

Nigel préfère ne pas savoir précisément ce que je fais, et d'où viennent les £5 à £10 de plus par mois que je verse au budget du ménage. Avec les pénuries et le rationnement, c'est parfois nécessaire d'aller se fournir au marché noir, entre autres

pour des vêtements. Le pain venait juste de ne plus être rationné, c'était mieux que rien, mais tout le reste l'était encore.

Pour faire du poteen, la pièce maîtresse est l'alambic, et il est impératif d'avoir une tuyauterie pur cuivre avec des soudures sans plomb. C'est un de mes cousins de Galway qui m'a fourni le mien en échange d'un poste de radio, et j'en ai fait bon usage pendant la guerre, quand j'habitais à York. Avec la communauté irlandaise de Hawesgayle on Dales, mon adresse s'est vite passée entre connaisseurs discrets. Ce soir-là, j'introduisais mon savoir-faire auprès du patron du *Knockmealdown Mountains*, intéressé par ma proposition. Nous avons fait une dégustation à la cave entre spécialistes, et j'ai présenté ma production à mon nouveau client :

« Authentique recette irlandaise depuis des générations, un tiers de betterave et deux tiers de pommes de terre. Pour parfumer un peu, je mets parfois des pommes dedans, ça donne un petit goût.

— Et c'est du vrai, qui fait 60 degrés, commenta Seamus Murphy. Depuis que le vieux Angus est trop sénile pour distiller le sien, celui-là l'a largement remplacé.

— J'avais un fournisseur à Liverpool avant de venir ici, et son alambic n'était pas aussi impeccable que le vôtre, miss Colson, me dit Jarvis O'Riley. C'est bien propre et bien en ordre, c'est bon signe pour la marchandise.

— Le poteen, c'est trop sérieux pour être laissé aux amateurs, reprit Elliott Buchanan. Quand j'avais mon pub sur Shankill Road<sup>32</sup>, je devais aller chez les catholiques pour en avoir du bon, personne n'en faisait du correct du côté des loyalistes.

— Le tarif n'a pas changé, c'est 10s le quart, précisai-je. J'ai celui-là que je garde sous le coude pour les invités. C'est un échantillon de ma production, exactement le même que celui que je vends. C'est la même qualité pour tout le monde d'ailleurs, je ne fais pas deux poids deux mesures. Messieurs, slainte mhaith! »

Mon poteen fait toujours de l'effet, et j'ai eu un client de plus ce soir-là. Jarvis O'Riley, ravi de trouver un bon produit dans la ville où il venait de s'installer, n'a pas hésité à prendre commande :

« Si vous pouvez m'en faire pour £3, je suis votre homme, miss Colson. . . Vous avez du mérite de trouver du charbon pour pouvoir faire votre spécialité par les temps qui courent, je n'ai pas encore mon carnet de rationnement pour cet hiver, et je ne sais pas si je vais avoir de quoi me chauffer.

— C'est bien d'être chef de gare, expliqua Elliott Buchanan, ça permet de "ramasser" le charbon qui "tombe" sur les quais. . . T'as pas encore tes bons pour le charbon, toi? Ils sont plutôt rapides à la municipalité pour les cartes de rationnement.

— Une histoire de location saisonnière que j'ai prise au lieu d'un logement permanent, et ça ne me donne pas droit à une carte pour du charbon, expliqua Jarvis O'Riley. Je suis à la pension Modrington, sur Pitt Street. Il n'y a que des travailleurs saisonniers, et j'y reste faute de mieux, je n'ai pas trouvé de logement à louer pour faire venir ma famille de Liverpool, mais je continue de chercher.

— C'est un peu le problème de Hawesgayle on Dales en général, précisai-je. La ville n'a pas été bombardée pendant la guerre, mais il y a un manque de logements. La municipalité va lancer la construction du nouveau quartier nord-ouest entre Lancaster Road et ici pour y remédier.

---

32. Quartier protestant à Belfast.

— La fameuse Wensleydale Avenue, reprit Elliott Buchanan. Ça va étendre la ville vers le nord en attendant que l'on rase tous les taudis du côté de Gayle Village. Miss Colson, vous qui êtes à l'union civique, vous avez des nouvelles de la municipalité à ce sujet.

— Oh que oui monsieur Buchanan. Le budget est débloqué, et les travaux commencent à l'automne. Les géomètres ont déjà délimité les parcelles, il ne manque plus que le terrassement à faire. Et vous êtes chez les Modrington, monsieur O'Riley ? J'ai mon beau-frère qui y a pris une chambre avec son épouse à son retour de la guerre, il a pu trouver après un logement qui s'est libéré. Inscrivez-vous auprès des services de la municipalité, ils font du bon travail pour régler ce genre de problème.

— J'y vais demain... J'espère pouvoir trouver quelque chose rapidement. En attendant, ça ne gêne pas tout le monde la promiscuité. J'ai quatre types du GPO qui sont en mission pour installer le téléphone automatique en ville, ils se partagent à quatre la chambre en face de la mienne, qui est normalement prévue pour deux. Je ne sais pas ce qu'ils fichent, mais ils ont tout le temps des caisses et des malles avec je ne sais quoi dedans. Monsieur Modrington leur a dit qu'il y avait des ateliers à louer en ville, et qu'ils seraient plus à l'aise pour y stocker leur matériel, mais ils répondent que c'est de du matériel électrique fragile, et qu'ils préfèrent la garder avec eux pour des raisons de sécurité. Je n'y connais rien à ces choses, mais je pense que ce n'est pas normal ce genre de choses. Ça sent le prétexte à une affaire louche, si vous voulez mon avis. »

C'était aussi mon impression, et je comptais demander au superintendant Vernley d'aller enquêter sur ces installateurs de téléphone. Le lundi 26 juillet 1948, j'ai téléphoné à la direction régionale du General Post Office pour le Yorkshire, à Leeds, pour avoir des informations sur l'installation du téléphone automatique dans les Dales. J'ai eu un monsieur Trelawney au téléphone, qui était bien au courant du dossier, et qui m'a confirmé que le plan d'automatisation du téléphone ne concernait pour le moment, pour le Richmondshire, que les principales villes, Hawesgayle on Dales étant la limite basse :

*« ...Compte tenu des coûts et des capacités, les campagnes devront attendre quelques années avant d'être automatisées. Pour votre district, il n'y a que Hawesgayle on Dales et Richmond qui sont concernées par la première vague d'automatisation. Ce sont les deux plus importants centres urbains. Richmond est quasiment couverte et votre ville sera automatisée dans le courant de l'année prochaine. Cela m'étonne que vous me parlez des campagnes avoisinantes.*

— Justement, l'équipe sensée s'occuper de l'automatisation passe en revue les installations dans des petits villages comme Askrigg, où il y a une douzaine de lignes de téléphone en tout et pour tout, gérées par le bureau de poste local. Je veux bien admettre que la garnison militaire de Catterick fasse partie des zones à automatiser, si ce n'est pas déjà fait, mais ça me paraît douteux qu'une équipe technique batte la campagne pour aller voir où mettre des lignes qui ne seront pas automatisées avant des années.

— *Je vais voir ce qu'il en est de l'équipe en question miss Colson. Puis-je vous rappeler à votre bureau une fois que j'aurais des informations sur ces méthodes bizarres de votre postier général ?*

— Bien sur monsieur Trelawney, vous appelez la gare de Hawesgayle, j'y suis toute la journée. Merci pour votre aide monsieur, et au plaisir de vous retrouver.

— *Moi de même miss Colson, je vous trouve ces informations. À plus tard.* »

Décidément, il y avait une vraie piste à creuser de ce côté-là. Je comptais en parler avec le superintendant Vernley et, alors que j'allais l'appeler, Mary, ma guichetière, est venue me voir pour une autre urgence :

« Excuse-moi Hattie, mais il y a un amiral américain qui veut te voir au sujet d'un train qu'il attend. Tu as cinq minutes pour le recevoir ?

— Oui, fais-le entrer, j'attendrai plus tard pour passer mon appel. »

Décidément, ce lundi allait être une journée plutôt chargée pour moi...

Après que le Lancaster-Darlington de 09h24 ait quitté la gare, l'amiral O'Brennell est venu me voir pour une affaire concernant ses opérations militaires. Il avait pris le temps de venir en personne pour m'informer d'un trafic supplémentaire le concernant, et qui devait arriver cette semaine :

« Vous allez recevoir la confirmation par télétype miss Colson, j'attends une locomotive militaire en provenance du chemin de fer militaire de Longmoor. Elle doit arriver jeudi de cette semaine, et, pour des raisons de sécurité, son horaire exact ne sera pas communiqué.

— C'est pour vos médicaments à destination de l'Allemagne, vous craignez des saboteurs ?

— Pas du genre commandos ennemis venant détruire un train sur votre sol, plutôt des protestataires qui pourraient attenter à la sécurité des opérations. Nous en avons une en ville à ce qui paraît.

— Ah oui, celle-là... Tant que vous ne mettez pas une théière à sa portée... Et vous serez sûrement mis au courant avant moi.

— C'est prévu de cette façon, vous comprenez bien la logique militaire. J'ai cru comprendre que vous aviez été dans l'armée pendant la guerre.

— Home Guard, chef de batterie avec le grade de sergent-chef dans la DCA... J'ai quelques notions que je n'ai pas perdues, il vous faudra la clef pour l'aiguillage du camp de Fossdale je suppose.

— Tout à fait. Je vous passerai un coup de fil à l'occasion... Je ne vous dérange pas davantage, merci de m'avoir accueilli, et à au plaisir de vous revoir.

— *Moi de même amiral.* »

Le militaire a quitté la gare sans en dire plus, ce qui était compréhensible vu la nature de sa mission. Il y avait toujours des vols de l'hydravion américain qui allait se poser sur le Hury Reservoir, et des camions militaires basés au camp de Fossdale faisaient la navette pour ramener la marchandise amenée directement des États-Unis par avion. Officiellement, c'était des médicaments.

Dans un autre ordre d'idées, j'ai profité du passage du train de cabotage de 10h20 pour appeler le superintendant Vernley à son poste de police. Je voulais le voir pour cette histoire des quatre techniciens chargés de s'occuper de l'automatisation du téléphone à Hawesgayle on Dales. Je les soupçonnais d'avoir un lien avec les deux attentats qui avaient frappé notre communauté, fort heureusement sans faire de victimes. C'était plus une intuition qu'une analyse, mais je pensais que l'on tenait une piste possible en s'occupant de ces personnes.

J'ai eu au bout du fil Melanie Ferswick, une des membres de l'union civique de Hawesgayle on Dales, dont je suis membre, et qui travaille comme secrétaire et standardiste au poste de police de la ville. Le superintendant n'était pas en ville cette semaine, il était en missions extérieure, et Melanie ne savait pas pour quelle raison :

« ... Il m'a dit qu'il devait se rendre à Manchester pour le travail, et je ne sais rien de plus à ce sujet. Il ne m'a laissé aucune instruction pour la suite, mais je sais qu'il reviendra lundi prochain.

— C'est un peu dommage pour moi parce que je voulais lui parler d'une piste que j'ai, concernant une affaire que je suis avec lui. Ça peut attendre, mais c'est un peu dommage que je ne puisse pas le voir vite. . . Est-il susceptible de te téléphoner depuis Manchester ?

— Possible, mais pas vraiment son genre. Je peux lui dire de t'appeler à la gare pendant les heures de service ?

— Tout à fait, je pourrais lui en parler de vive voix comme cela si l'occasion se présente. Merci pour l'attention Melanie.

— Mais c'est tout naturel Hattie. J'ai vu ce que tu avais fait l'an passé pour cet officier allemand assassiné, je peux bien t'aider à te faire avancer une affaire que tu suis avec le superintendant. Tu viens à la réunion de mercredi soir ?

— J'y serai, je n'ai pas de service de nuit cette semaine. . . Si nous ne nous revoyons pas, à mercredi !

— À mercredi Hattie, et bonne journée ! »

Le lendemain, j'ai eu la visite de l'ingénieur chargé de vérifier l'exécution des travaux sur l'arc d'Appesett Junction. Le terrassement était fait, et c'était au tour de la pose des aiguillages d'avoir lieu. Accompagné d'une équipe de techniciens, l'ingénieur Lawrence Birchlane a soigneusement vérifié in situ l'état du soubassement du futur arc. Je suis passée le voir à midi avec du thé et quelques sandwiches pour prendre des nouvelles de l'avancement des travaux.

Je me suis faite conduire sur place par mon contremaître avec la draisine de service de la gare, et j'ai trouvé l'équipe technique très occupée. Un géomètre prenait des relevés d'angle pour la suite des travaux, et trois techniciens vérifiaient l'un la conformité de la pente du talus du soubassement de la future voie, les deux autres la solidité de ce dernier en faisant des tests avec un appareil mesurant la densité de cet ouvrage d'art. Monsieur Birchlane a été ravi de mon initiative :

« Merci pour l'attention miss Colson, vous me direz combien je vous dois pour ces paniers repas, vous y avez mis le prix !

— Pour le pain, c'est mon mari qui s'en est chargé. J'ai du fromage, du jambon et j'ai pu faire une salade de crudités avec de l'huile italienne que ma belle-sœur Gina a pu importer. . . Dites-moi, ça se présente bien, ces fondations ?

— À ce que je vois jusque là, c'est du travail impeccable. Le chantier pourra reprendre la semaine prochaine avec la pose des aiguillages d'accès. Dans trois semaines, nous pourrons passer à la signalisation, puis aux essais avant d'ouvrir la bretelle au trafic. Ça va vous changer la vie, vous qui n'avez pas de plaque tournante dans votre gare.

— Sans parler des trains en provenance ou à destination du nord qui pourront éviter de changer de locomotive dans ma gare à cause du sens de marche. . . Nous avons eu du beau temps, ce qui a accéléré les travaux, c'est une bonne chose.



— Si ça se maintient au beau jusqu'à la fin du mois, vous aurez votre arc début septembre. On a une bonne équipe qui a fait le travail, je pense qu'ils ne vont pas s'arrêter en si bon chemin. »

Au moins, ce chantier était une bonne chose qui avançait avec de l'avance sur le calendrier à cause de la météo. C'était une situation de sécheresse, et il n'avait plu que trois jours pendant tout le mois de juillet, ce qui est exceptionnel dans les Dales. Les planificateurs de chantiers prévoient toujours des jours d'arrêt à cause du mauvais temps, qui rend les travaux en extérieur impossibles, et cela n'avait pas été utile cette année-là. Commencé en juin et prévu pour être terminé début octobre, le chantier de la bretelle d'Appersett Junction prenait de l'avance sur les prévisions.

J'avais eu le matin même un télégramme de Jim, qui m'informait qu'il était arrivé à Sapporo, tout au nord du Japon, où sa fiancée l'attendait. Une photo de la cérémonie était prévue dans un prochain courrier. . . Dans un autre ordre d'idées, j'ai eu la confirmation par télétype de la venue de la locomotive des militaires depuis Longmoor. L'armée britannique entretient un chemin de fer militaire au nord de Portsmouth pour entraîner son intendance à l'utilisation de trains en cas de guerre. Des techniques particulières et des prototypes sont même essayés en conditions réelles à l'occasion.

C'était une des locomotives de ce chemin de fer militaire qui devait arriver à ma gare pour se rendre au camp de Fossdale, le plus vraisemblablement pour tracter le train de médicaments vers un port avec un accès pour un ferry-boat, afin de pouvoir transporter par rail ces fournitures vers l'Allemagne. Comme prévu par l'amiral O'Brennell, j'avais la date, mais pas l'heure. Je me doutais bien que ça ne serait pas pendant la journée à cause du trafic, et je m'attendais à devoir soit me lever à la même heure que mon mari, soit devoir rester à la gare après cinq heures et devoir faire des heures de nuit.

Mais j'ai eu une visite bien plus intéressante ce mardi. Avant que je ne termine ma journée de travail et que je rentre chez moi, Sherwood Kittingsworth, le rédacteur en chef du *Wensleydale Courier*, est passé me voir avec des informations intéressantes. Et pas seulement sur le déblocage des crédits pour réaliser l'arc de Kendal, et la nouvelle connexion de la ligne des Dales avec la West Coast Mainline. Il m'a demandé de le recevoir dans son bureau pour discuter d'un point plutôt délicat, ce que j'ai fait :

« Je ne suis pas attendue à la maison tôt ce soir, j'ai prévu un dîner léger en famille, et tout est prêt. Fruits et légumes de saison, mon mari a pu me trouver ce légume italien dont il me parle tant, la courgette, nous allons essayer ça en famille tout à l'heure. . . À votre air, je subodore que vous avez encore mis la main sur quelque chose d'intéressant relatif à cette affaire d'attentats qui nous concerne tous les deux.

— D'une certaine façon, oui. . . J'ai des amis haut placés à Londres, en tant qu'ancien officier de marine, et j'ai pu obtenir des informations intéressantes sur miss O'Brien, la charmante personne qui veut faire la révolution à tout bout de champ, du moment qu'il y a une théière à proximité.

— Elle se dit journaliste, je n'ai pas lu ce qu'elle a publié, et je ne l'ai pas vue rédiger quoi que ce soit non plus. . .

— Elle n'est pas inscrite auprès d'un syndicat de journalistes, j'ai vérifié, et elle n'a publié depuis juillet 1945, date de sa première apparition en Grande-Bretagne, qu'une

douzaine d'articles dans des revues communistes ou apparentées, toutes à petit tirage. Elle a gagné sûrement moins en trois ans que vous en un mois. . .

— Elle ne m'a pas dit non plus qu'elle travaillait à l'usine ou ailleurs pour boucler ses fins de mois entre deux piges. . . Je pense que seuls des grands noms du journalisme, comme ceux qui travaillent au *Manchester Guardian*, peuvent se permettre de gagner leur vie en ne rédigeant qu'un article par mois.

— J'ai trois journalistes professionnels salariés à plein temps pour remplir le *Wensleydales Courier*, payés sur un fixe de £6/10/- par semaine plus des piges au-delà d'un certain nombre de mots, et je peux vous dire que, même avec une parution qui n'est pas quotidienne, ils travaillent dur pour me rédiger du contenu. Miss O'Brien ne semble pas ni rouler sur l'or, ni manquer d'argent, ni produire un volume conséquent d'articles.

— Ça serait intéressant de savoir ce qu'elle a comme vrais revenus. Et, surtout, de qui. . .

— C'est suivi par des gens haut placés, je ne peux pas vous en dire plus. Si ce n'est qu'un possible agent ennemi infiltré ne se présentera de nos jours quasiment jamais sous la forme d'un réfugié déplacé par la guerre, c'est devenu trop évident. . . »

C'était une hypothèse que je n'avais pas envisagée, et qui avait ses mérites. Restait à savoir quel rapport elle pouvait avoir avec les affaires qui nous intéressaient, Sherwood Kittingsworth et moi. . .

Le jeudi 29 juillet 1948, les jeux olympiques d'été ont débuté à Londres, sous une chaleur torride, et j'ai eu la confirmation de l'heure d'arrivée de la locomotive militaire à ma gare, à onze heures du soir. . . J'allais devoir aligner des heures supplémentaires en retournant au travail sans réveiller mon mari et mes enfants, mais c'était pour la bonne cause, si je pouvais dire. . .

Le soir, après le dîner, nous avons fait la vaisselle en famille. Avec le temps estival, j'ouvrais toutes les fenêtres chez moi la nuit pour pouvoir rafraîchir la maison. Même dans les Dales, la température était digne de l'Italie, dixit mon époux. À la gare, c'était difficile pour les équipes de conduite des trains, et pour mes aiguilleurs des équipes de jour : le poste d'aiguillage est une véritable serre, bien exposée en hauteur pour avoir une vue sur toutes les voies de la gare, et en plein soleil pendant tout l'été. En temps normal, c'est l'idéal pour faire pousser des tomates, mais avec la canicule, c'est difficile à tenir. J'en ai parlé à mon époux ce soir-là, car il avait le même genre de problème que mes subordonnés, et en pire avec le four de sa boulangerie :

« Si je n'avais pas des clients pour deux fournées par jour, je ne travaillerai que le matin. Même en ouvrant tout, la pièce avec le four est intenable. Par contre, avec la chaleur, la pâte lève à toute allure, ça me facilite un peu le travail de ce côté-là.

— Avec le pain qui n'est plus rationné, ça a dû t'aider pour les ventes.

— Je vais devoir augmenter mes achats de farine, j'ai tout vendu à quatre heures de l'après-midi, deux fournées de parties, et des clients de perdus parce qu'ils arrivent trop tard. J'ai commandé une moitié de farine en plus par rapport à ce que je vendais jusqu'ici avec le rationnement, j'espère pouvoir avoir du pain à vendre jusqu'à la fermeture cette fois-ci. Je suis livré lundi, je serais à la boulangerie pour recevoir la marchandise.

— Tu sais par qui tu seras livré ?

— C'est toujours monsieur Hansett et sa carriole. Son fils est en train de reprendre la ferme, et je ne pense pas que lui, il restera au cheval de trait. Dès que tu as des fils qui reprennent la ferme de leur père, ils passent tout de suite au tracteur... Au fait, mon frère va passer te voir demain, des équipements pour le téléphone automatique vont être livrés, et il a eu le contrat par le GPO.

— Je n'ai pas vu ça sur les registres des marchandises à la réception, mais on a un train de cabotage vers onze heures, il y aura sûrement le matériel pour le GPO à bord... Tant que j'y pense, ma cousine Joannie rentre de vacances ce week-end, elle fait un saut chez nous pour nous dire bonjour...

— Cousine Joannie est allée voir grand-mère à Enniskillen ? demanda Harold. Tu nous en avais parlé.

— Oui, elle est allée dans les Six Comtés voir grand-mère et tante Edna, elle a fait quelques économies et elle a pu se payer le voyage. Nigel, si on peut faire venir ma mère et ma tante pour Noël, ça serait bien, nous avons la place pour les loger ici. Et puis, comme tu t'entends bien avec elles.

— J'ai la chance d'avoir une belle-mère formidable chérie, si elle est d'accord, je réserverai les fêtes de fin d'année. Cela ne nous empêchera pas d'aller faire un saut chez mon cousin à Ripon, elle pourra venir avec nous, ainsi que ta tante, cela va de soi... Lucy, qu'est-ce qu'il y a ?

— C'est pour maman ! Regarde la fenêtre, il vient juste d'arriver !

— Qui ça ma chérie ?

— Miou ! »

Décidément, le petit chat noir et blanc était du genre curieux avec les humains. Alors que sa mère n'acceptait pas que je l'approche à moins de trois yards, et que son frère était quasiment invisible, celui-là venait nous voir de près. Ce soir-là, il était sur le seuil de la fenêtre de la cuisine, grande ouverte, et il nous observait avec intérêt.

« Bonsoir mon grand, fais attention à ce que ta maman ne te voie pas ici, elle pourrait ne pas aimer ta familiarité avec nous.

— Miou ! »

Et, pour la première fois depuis sa naissance, le petit chat s'est frotté contre ma main quand je suis allée attraper les volets pour les fermer. Le seuil de la fenêtre de la cuisine n'est pas bien haut, deux pieds au-dessus du sol du jardin au mieux, et je comptais l'attraper par la peau du cou pour le poser par terre avant de fermer les volets. C'est à cette occasion qu'il s'est laissé toucher, puis caresser, pour la première fois :

« Miou !

— Eh oui mon grand, si tu veux rester, tu es tombé sur la bonne maison... Nigel, ne fais pas cette tête, *elle* est adorable la petite.

— C'est une fille ? demanda Lucy. Elle n'a pas les choses des messieurs sous la queue ?

— Tout à fait... Comme elle a l'air d'avoir envie de rester, il faudra lui trouver un nom...

— Et faire comme avec George, surtout si nous ne voulons pas avoir des chats partout ! reprit mon époux. George, on lui a enlevé ses choses des messieurs sous la queue pour qu'il ne fasse pas des petits à toutes les mamans chat de la ville...

— C'était pas parce qu'oncle Stephen et tante Gina en avaient assez qu'il fasse pipi partout ? demanda Harold.

— Ça arrive tout le temps aux chats mâles quand c'est la saison pour faire des petits, repris-je. Bien, ma grande, je vais ferme la fenêtre, je pense que ta mère sera ravie que je te ramène à la maison. Chéri, je sors pour m'occuper du chat.

— Miou ! »

J'ai pu prendre dans mes bras la petite chatte, ravie d'être transportée par mes soins, et je l'ai ramenée droit à la niche. J'ai aperçu son petit frère courir se mettre à l'abri à l'intérieur quand je me suis approchée. Je me suis mise à ma distance de sécurité habituelle, et j'ai délicatement posé la petite chatte par terre, ce qui l'a attristée :

« Miouuuuuuuuuuuuuuuuuuuuu !

— Je te prendrai bien avec moi, mais tu es encore trop petite, tu as encore ta mère qui va s'occuper de toi un bout de temps, et il vaut mieux que je te rende à elle pour qu'elle ne s'inquiète pas pour rien. Je vais te laisser là, je pars travailler, ta mère va s'occuper de toi, elle ne doit pas être bien loin. »

Et c'était bien le cas. La chatte s'était cachée dans la haie qui délimite le jardin, et elle n'a pas manqué de surgir de cette dernière pour attraper sa fille, une fois que j'ai pu la lâcher. Toujours méfiante, elle m'a craché dessus pour me tenir à l'écart, tout en entreprenant de vigoureusement nettoyer la petite chatte pour effacer toute trace de mon odeur, malgré les protestations de cette dernière. Je l'ai laissée faire et je suis rentrée à la maison. Si la petite noir et blanc continuait à nous trouver fréquentable après avoir été sevrée, il y avait de fortes chances que nous puissions l'adopter, à défaut de sa mère, trop sauvage pour nous accepter, et de son frère, quasiment invisible en temps normal.

Ce soir-là, à la gare, l'équipe de nuit a été surprise de me voir après le coucher du soleil. J'avais prévenu l'amiral O'Brennell de l'occasion, et il est arrivé une demi-heure avant que la locomotive qu'il attendait n'entre en gare, amené sur place dans une jeep de l'armée américaine conduite par un GI. Je l'ai reçu en le faisant passer par l'entrée du personnel :

« Bonsoir amiral, merci d'avoir fait vite, votre locomotive ne devrait pas tarder.

— Bonsoir miss Colson, merci de m'avoir prévenu... Je vous fait faire du travail de nuit, j'espère que votre employeur n'oubliera pas de vous payer pour cet extra.

— C'est ma direction régionale à Darlington qui rajoutera ce qu'il faut sur ma paye, me dispensera d'heures de service de nuit ou de week-end, ou me créditera des congés supplémentaires. Je fais ma demande pour les heures supplémentaires, j'ai un peu de mal à acheter des vêtements pour mes enfants avec le rationnement, et je dois y mettre le prix.

— Ça devrait changer avec le plan de notre secrétaire d'État, monsieur George Marshall. Le Royaume-Uni va toucher sa part pour l'aide à la reconstruction, plus de 3 milliards de dollars sont prévus en tout.

— Vous semblez bien au courant de toutes ces choses amiral.

— J'ai été consultant pour le transport maritime auprès de monsieur Marshall quand son plan a été élaboré l'année dernière. Je suis officier de réserve de l'US Navy, et capitaine de la marine marchande dans le civil, en plus de faire des affaires en Europe. La brasserie Atlantic à Galway, c'est une de mes entreprises.

— Pas possible ! Je suis de Galway, le monde est bien petit dites moi ! »

Comme prévu la locomotive est arrivée à l'heure, et c'était un type d'engin que je n'avais plus revu depuis la guerre : une S160 2-8-0 de l'United States Army Transportation Corps. C'est une locomotive pour trains de marchandises construite en masse aux USA pour les besoins des armées alliées pendant la guerre. L'amiral O'Brennell m'a expliqué ce qu'il en était de celle-là :

« C'est un exemplaire qui a servi en France et en Belgique après le débarquement, et on l'utilise ici avant de l'envoyer en Italie. Elle est passée à l'atelier de Crewe du LMS pour des réparations sur la chaudière. Les Italiens en ont besoin pour leurs chemins de fer, et elle sera conduite chez eux après avoir servi pour notre train.

— Joli engin en tout cas... »

Les S160 ont été utilisées pendant la guerre en partie en Grande-Bretagne pour compléter le parc des locomotives indigènes, dont les effectifs ont été insuffisants pour faire face à l'augmentation du trafic. Après le 6 juin 1944, elles ont toutes été exportées, et c'était avec une certaine surprise que j'en voyais une en service ici. Visiblement, elle avait été remise à neuf à Crewe, et elle n'avait aucun marquage, tâche que les chemins de fer italiens allaient sûrement mener à bien dès réception de l'engin.

La S160 roulait en marche arrière, tenant compte de l'absence de plaque tournante à Hawesgayle on Dales, et je suis montée à son bord avec l'amiral dans sa cabine de conduite. Comme d'habitude, j'avais la clef pour l'aiguillage donnant accès à la voie de service desservant le camp militaire de Fossdale, et le règlement de British Railways prévoyait que j'avais l'autorité pour ouvrir son cadenas.

La locomotive est arrivée à destination pour vraisemblablement prendre son train de médicaments à destination de l'Allemagne dans les jours qui allaient suivre. Je ne suis pas allée plus loin que l'aiguillage et, une fois que la locomotive a dégagé la voie, j'ai refermé ce dernier et j'ai été ramenée à la gare par la chauffeur de l'amiral. Apparemment, l'opération menée par les militaires américains allait arriver à son terme. Avec un final que je n'ai pas vu venir, pour ne rien vous cacher.



\* \* \*



CHATS, TRAVERSES ET COMMUNISME

JE ME PRÉOCCUPAIS AUTANT DE LA CHATTE, et de sa petite famille qui s'était installée chez moi, que des histoires d'attentat de ce groupe soi-disant "anti-socialiste", sorti de nulle part, et qui ne semblait pas attaquer des objectifs dont la destruction avait un sens en matière d'attaque terroriste : une cabane de chantier au milieu de rien, et un stock de papier qui a été remplacé en une journée. Quoi que, pour le second, le *Wensleydale Courrier* a raté une parution à cause de cela.

Et comme journal de propagande de gauche, il n'était vraiment pas le plus notable : des informations locales et des dépêches d'agence pour l'actualité internationale. Mais s'attaquer aux rotatives d'un titre penchant vraiment vers le socialisme comme le *Manchester Guardian* était une autre affaire. . .

Toujours est-il que, le lundi 2 août 1948 après le travail, je suis passé voir monsieur Lowry, le vétérinaire qui s'occupe bénévolement du refuge pour animaux. Comme toute ville anglaise, Hawesgayle on Dales a son refuge pour animaux errants, où les chiens et chats abandonnés ou harets sont recueillis et, si possible, proposés à l'adoption. Je connais bien parce que, malgré l'opposition de mon époux qui n'est pas du tout un amateur d'animaux de compagnie, je suis allée voir sur place après mon arrivée à Hawesgayle on Dales pour trouver un chat à adopter.

Le docteur Peter Lowry est un grand brun mince dans la cinquantaine, avec un visage ovale aux traits fins et une épaisse chevelure noire. Flegmatique jusqu'à la caricature, il s'occupe, en plus de son travail de vétérinaire, de la partie administrative du refuge de la ville. Comme le dit mon époux, c'est le genre d'endroit où il vaut mieux que je ne mette pas les pieds. . . Quand je suis entrée, il y avait à l'accueil des chats dans des cages, en attente de relogement au refuge, ou d'adoption, et j'ai tout de suite repéré, un peu à l'écart, un énorme chat dans une cage. Tigré fauve et jaune, et doté d'une longue fourrure, il m'a tout de suite attiré :

« Bonsoir mon grand, tu as l'air de t'ennuyer ici. Je t'emmènerai bien chez moi mais j'ai déjà un chat à la maison, et mon époux n'est pas très chaud pour prendre un chat de plus. . . C'est bien dommage pour toi parce que. . .

— MMMRRRRRRRRRRROOOOOOOOOO... PPPPSCHHHHHHHHHH!...  
MRRRRRRRAAAAAAAAAAAOOWWW!

— HÉÉÉÉÉÉÉÉÉÉ ! »

Sans la cage, l'énorme chat m'aurait sauté au visage pour me lacérer la face avec ses griffes. C'est à ce moment-là que le docteur Peter Lowry est entré dans la pièce :

« Bonsoir madame, je vous que vous avez fait la connaissance de Veronica... Rassurez-vous, elle ne fait que vous détester, elle serait plus virulente si elle avait envie de vous tuer... »

— Bonsoir docteur... C'est une chatte et elle s'appelle Veronica ?

— Elle est du genre psychopathe, et j'ai un peu de mal à lui trouver une famille d'accueil vu qu'elle déteste tous les gens envers lesquels elle n'a pas de pulsions meurtrières, mais je pense qu'on finira bien par lui trouver quelqu'un qu'elle ne déteste pas. Il faut seulement savoir la prendre, et éviter de faire comme la personne qui l'a amenée ici après lui avoir flanqué un coup de pied au derrière.

— Vu l'animal, elle n'a sûrement pas dû se laisser faire... »

— Vous pouvez le dire, l'auteur du coup de pied a été amputé au-dessus du genou à la suite de son initiative malheureuse... Il me semble vous avoir vue quelque part, vous êtes notre nouvelle chef de gare, il me semble.

— Tout à fait, je suis l'épouse de Nigel Colson, le boulanger de la ville Tudor. Vous connaissez sûrement mon beau-frère, Stephen. Il vous a aidé avec l'installation du nouveau refuge, il m'a expliqué.

— Oui, tout à fait, j'ai pu avoir un camion en location grâce à lui pour le déménagement, et il l'a conduit. Ça va ses affaires ?

— Il a son camion à lui depuis peu, et il fait des livraisons en ville, je le vois presque tous les jours à la gare... Je venais vous voir pour un problème de chat, justement. J'ai un chat haret chez moi, une femelle qui a fait deux petits, et je voudrais voir ce que je dois faire pour pouvoir l'adopter. Elle accepte que je lui donne de la nourriture, et un de ses petits m'a à la bonne.

— C'est pas évident, mais vous avez déjà fait le plus dur. Après, tout dépend de l'animal. S'il s'habitue à vous, il a des chances. C'est une femelle qui a deux petits ?

— Oui, une petite chatte rayée noire et blanche qui vient me voir, et un autre chaton, rayé noir et fauve comme elle, que je ne vois jamais ou presque. Si vous pouvez passer samedi à la maison, ça me permettrait de voir si j'ai une chance de pouvoir l'appivoiser. Vous vous y connaissez nettement mieux que moi en matière de chats, vous pourrez voir cela à son comportement.

— Je ne vous garantis rien, mais je ferais un saut. »

Autant la petite chatte noire et blanche avait vraiment envie de me voir, autant sa mère se tenait à l'écart en dehors des fois où j'apportais de la nourriture. Et le petit frère tigré, ou la petite sœur, était hors limites... Le lendemain matin, le superintendant Oscar Vernley est venu me voir à la gare avec des nouvelles intéressantes. Je lui avais demandé de me vérifier les antécédents des quatre employés du General Post Office, au cas où on pourrait en tirer quelque chose. Et, contrairement à ce dont je pouvais m'attendre, il n'y avait rien d'intéressant. Juste un parcours professionnel que j'ai trouvé anormalement terne, ce que m'a détaillé le superintendant en tête à tête dans mon bureau :

« Vos quatre employés du General Post Office, il n'y a rien à en tirer : tous des techniciens, avec des formations cohérentes avec leur emploi. On en a un qui est un ancien installateur de lignes qui a évolué avec les cours du soir, deux qui ont des diplômes techniques d'écoles professionnelles, et le dernier qui a été formé sur le



terrain dans le privé, sans diplôme formel, mais qui a été embauché par le GPO avant la guerre du fait de ses compétences. Rien à signaler comme activités syndicales ou politiques particulières, des vies de famille sans histoire, et de bonnes appréciations de la part de leur employeur.

— Pas de service particulier pendant la guerre ? Installateurs de lignes téléphoniques, c'est un poste stratégique. Les techniciens qui s'occupaient des signaux au LNER n'étaient pas mobilisables à cause de leur savoir-faire, je pense que ça devait être pareil pour ces gens-là.

— Tout à fait, j'ai pris leurs états de carrière, et j'ai essayé de voir si je pouvais en tirer quelque chose. Je n'ai pas encore lu tout ça, si vous voulez jeter un coup d'œil, vous pourrez peut-être repérer quelque chose.

— Voyons cela... Je vois tout de suite qu'il y a quelque chose d'intéressant dans leur parcours professionnel. Ils ont été à des postes de techniciens d'entretien de lignes et d'installations de postes téléphoniques à des endroits plutôt stratégiques : le commandement de la Royal Air Force à Bentley Priory, l'ambassade des États-Unis, et plusieurs ministères. Ils ont même poussé à la roue pour faire l'installation et l'entretien des lignes téléphoniques d'un endroit appelé Bletchley Park, du côté de Milton Keynes, au nord-ouest de Londres, première fois que j'en entends parler, et ils ont été rejetés à *trois reprises*.

— Si ce n'est pas classifié, je demanderai à l'armée de bien vouloir me dire ce qu'ils sont autorisés à me révéler sur cet établissement... Et ils ont installé et entretenu des lignes à des endroits bien intéressants, comme l'Aeronautical Research Committee ou le Ministère de l'Approvisionnement. Il y a forcément quelqu'un qui a pu leur donner des accréditations pour faire tout ce genre de travail. Même l'installation d'une ligne de téléphone dans la station de police à Richmond, où j'ai un ami que j'ai connu en Irlande qui y travaille, a été faite par une entreprise agréée par nos forces armées ! C'est imposé par la loi pour des raisons de défense civile...

— Il n'y a pas le nom de celui qui leur a donné ces accréditations, mais je pense que ça doit être une personnalité extérieure au GPO. Quelqu'un de bien placé au gouvernement, ou dans nos services secrets... Vous avez la possibilité de vérifier cela ?

— J'ai le nom d'un monsieur Cransworth au GPO, qui s'occupait de ces accréditations pendant la guerre, je vais essayer de me renseigner là-dessus. Vous croyez que l'on tient quelque chose ?

— Peut-être, ça ne nous coûte rien de vérifier... Ils ont aussi contribué à renforcer les lignes téléphoniques de l'ambassade d'URSS à Londres pendant la guerre, les communistes ne laissent pas passer n'importe qui sur leur propriété. Ça sent l'opération de nos services secrets à plein nez.

— J'ai aussi quelqu'un à vérifier, c'est monsieur Ronald Henston, leur patron du GPO ici, à Hawesgayle on Dales. Généralement, quand on vient d'une grande ville comme York pour vous, ou Manchester pour moi, et que l'on veut s'installer dans une petite ville comme Hawesgayle on Dales suite à une promotion, c'est que l'on a des attaches locales.

— C'est logique, ma belle famille est de la ville, et elle a pris en charge mes enfants pendant la guerre quand ils ont été évacués de York. Je me suis installée ici parce que

je suis passée de guichetière en chef à chef de gare... Et ça ne serait pas le cas de monsieur Henston ?

— Je demanderai au GPO, mais il me semble qu'il avait un bon poste à Leeds ou quelque part dans les environs avant de venir ici. Un poste équivalent en grade à celui qu'il occupe à Hawesgayle on Dales, c'est aussi curieux. Je vais vérifier cela... Et vous pensez que cela a un rapport avec notre histoire d'attentats ultra-capitalistes ?

— Je me fais peut-être des idées, mais la fourgonnette du GPO que ces quatre techniciens utilisent a bien été vue par un témoin plusieurs fois avant l'explosion de la baraque de chantier près du signal d'Askrigg. Ça mérite que l'on vérifie. »

Et il y avait aussi le camp de Fossdale, réactivé par la Royal Air Force pour soi-disant livrer des fournitures médicales à l'Allemagne occupée. Camp approvisionné par rail... J'avais les éléments d'un puzzle sous les yeux, restait à voir s'ils collaient ensemble.

Le mercredi 04 août 1948, j'étais de service de nuit en semaine. Mon assistant Jim étant au Japon pour se marier, je devais assurer quelques permanences dans ce genre supplémentaires. Par commodité, mon époux se couchant tôt à cause de son travail, mon beau-frère Stephen m'a proposé de passer à la maison en soirée pour prendre les enfants et les amener au cinéma. Mais avant cela, il m'a proposé de me payer un dîner au fish and chips à côté de chez moi, le désormais fameux *British Fish and Chips*, tout aussi réputé pour son filet de cabillaud que pour ses pierogis.

Stephen est venu avec son épouse, Gina, et mes neveux. Gina est une italienne d'origine, qui a émigré avant la guerre chez nous parce que sa famille n'appréciait que très modérément Mussolini, pour rester poli. Elle a deux enfants avec mon beau-frère, Rory, le plus jeune, qui a deux ans (elle m'avait demandé une suggestion pour le prénom car elle voulait quelque chose qui sonne irlandais), et Michael, son aîné, cinq ans.

Comme moi, Gina est une petite brune mais, disons, nettement plus mince comme le dirait mon mari. Elle fait vraiment italienne, avec le teint sombre, de longs cheveux noirs, des yeux noisette et un visage long aux traits fins. Son ambition dans la vie est d'ouvrir une épicerie italienne à Hawesgayle on Dales. C'est quelque chose de plutôt risqué dans une ville où la principale minorité nationale est irlandaise, mais elle y croit. Et elle avait réussi à le faire au printemps, avec des associés.

Ce soir-là, Gina et Stephen sont arrivés avec les enfants vers cinq heures et quart, et j'ai été retenue à la gare par une histoire de train en panne sur la ligne vers Thwaite, la rampe de 1 sur 45 de la Buttertubs Pass<sup>33</sup> ayant eu raison de l'embellage d'une Stanier 4F 0-6-0, un maneton ayant cassé...

Après avoir obtenu une machine de secours de Darlington, j'ai fait un saut à la maison pour partir avec mon beau-frère et sa famille au fish and chips. Mon mari s'était occupé d'accueillir son frère cadet et sa famille, mais il y avait un problème

33. 22,3%, la plus forte rampe sur une ligne de chemin de fer en exploitation en Grande Bretagne est de 1 pour 37,5, soit 26,5% sur la Lickey incline, une section de la Cross Country Route, qui va de Bristol à York via Birmingham et Leeds. Pour référence, en France, hors TGV (36% sur la ligne à grande vitesse du Sud-Est), la rampe la plus importante est sur la ligne entre Béziers et Neussargues, avec 33,5%.

potentiel à régler. En effet, Stephen profite souvent de sa venue pour me laisser son chat George en pension, connaissant mon goût pour les animaux et le fait que son chat se plaît chez moi en retour. Mais, en ce moment, ce n'était pas vraiment ce qu'il y avait à faire du fait que j'avais d'autres pensionnaires félines à la maison. Et que j'avais oublié de le dire à Stephen :

« Bonsoir Hattie, toujours avec des trains à faire rouler ? »

— Oui, et une panne en ligne à régler. Par chance, ce n'est pas un train de passagers, mais il faut démonter partiellement l'embellage de la locomotive en panne, et ce n'est pas à l'endroit le plus commode de la ligne.

— Ça veut dire généralement à mi-chemin le long de la ligne de la Buttertubs Pass, commenta mon époux. Généralement, quand il y a une locomotive qui casse, neuf fois sur dix, c'est là... »

J'ai remarqué le panier à chat vide qui sert à amener George à la maison, et j'ai vite compris que de gros problèmes étaient en vue de ce côté-là :

« Excuse-moi Stephen, Nigel ne t'a pas dit que l'on a des chats à la maison, une mère et ses petits ? Si elle tombe sur George, elle va en faire de la bouillie ! »

— Ah non, répondit mon beau-frère. George est allé faire un tour au jardin, il a dû aller s'installer sur le pommier... Ta famille de chats, elle est où ?

— Dans la niche le long du mur, en face du pommier!... »

Je suis allée en vitesse pour attraper George avant qu'il ne se fasse massacrer par la mère des chatons, et je suis tombée sur un spectacle des plus surprenants : la petite chatte noire et blanche était en face de George, et elle lui crachait dessus vigoureusement. George, énorme chat noir, était médusé face à cette petite bête qui faisait moins du cinquième de sa taille, et il n'arrivait visiblement pas à comprendre ce qu'il avait en face de lui :

« Pffffffftttttt!... Fffffffsssssh!... Pffffffftttttt!... »

— George, mon grand, je ne pense pas que tu aies été présenté, et il vaut mieux que tu ne t'approches pas trop de la petite, sa mère...

— PPPPPPPPPSHHHHHHHHHHHHHHHHHHHHH!... »

Trop tard... La mère en question a surgi de la niche pour mettre George en fuite, et je l'ai attrapé avant qu'il ne prenne une raclée. Visiblement, il restait dubitatif face au spectacle de la mère et de sa fille, versions enfant et adulte de la même catégorie d'animal. Par précaution, j'ai pu l'enfermer à l'intérieur, malgré ses protestations :

« Mrrrrouuuuuuuuuuuuuuuuuuu... »

— George, tu as bien vu comment la maman de la petite t'a souhaité la bienvenue!... Voilà Nigel, il est en sécurité, je te le confie pour la soirée, essaye d'empêcher qu'il ne sorte, tu as vu ce que ça donne avec la mère des petits.

— D'accord chérie... Stephen, je te le laisse au bureau quand je partirai au travail ?

— Non Nigel, je viendrai le reprendre demain matin, j'ai un chargement à aller chercher à la gare. Et puis, la nuit, il est tranquille. »

Ce soir-là, au fish and chips, il y avait Pavel Tourguenev, le chauffeur de taxi, et une partie de la diaspora russo-ukrainienne de Hawesgayle on Dales. Monsieur Wiesziniak avait un client qui devait arriver par le dernier train de la soirée, et avait réservé un couvert. Il prenait le dîner au fish and chips, et il a été ravi de me voir :

« Ah, madame Colson, merci à vous pour votre aide pour le festival. Je ne pensais pas qu'on y arriverait. »

— Mais c'est tout naturel monsieur Wiesziniak. Si on a droit à fêter la Saint Patrick dans cette ville, pourquoi est-ce qu'on vous refuserait de célébrer la culture de votre pays d'origine ?

— Votre compatriote, miss O'Brien, en plus de faire la tournée de toutes les théières de la ville, elle n'est pas aussi compréhensive que vous sur ce sujet. . .

— Ona jest bolszewika, nie da się z niej nic dobrego wydobyć!<sup>34</sup> intervint un des polonais dans la salle.

— Tsi holodni lyudy vmiyut' til'ky vbyvaty myrnykh jyteliv ! Okrim shlifuvannya chobit svoiykh soldativ, vony ni do choho!<sup>35</sup> reprit notre chauffeur de taxi.

— Vony prosto natsysty, pofarbovani v shervonny kolir, i ne bil'che toho. Stalin – tse Hitler iz serpom i molotom zamist' svastyky<sup>36</sup>. »

La dernière réplique venait de la cuisinière en contrat d'été. Cela m'a surprise d'entendre Fiona Murphy, la cuisinière en extra de monsieur Wiesziniak, s'exprimer dans une langue slave que monsieur Tourguenev m'a confirmée être de l'ukrainien, tout en me faisant la traduction des propos que j'avais entendus. Comme il m'a dit, la miss O'Brien était bien connue de la section syndicale du GPO, celle qui voulait sauver une espèce en voie de disparition, les opératrices du téléphone :

« Elle est tout le temps fourrée chez eux, et pas seulement pour la théière !. . . Il faut croire qu'elle cherche à refaire la prise du Palais d'Hiver à Petrograd, surtout avec les quatre types du téléphone.

— Les techniciens qui viennent pour le nouveau standard automatique ? Elle veut qu'ils se mettent en grève ?

— Je ne sais pas, mais ça cache quelque chose, commenta Fiona Murphy. Ils ont semblé l'écouter, mais autrement que par pure politesse, comme ses interlocuteurs habituels. Votre équipe qui pose des rails à l'est de la ville, par exemple, ils l'ont laisser débiter ses fadaises rouges sans la relancer afin d'en être débarrassée. Elle est allée les voir sur le chantier avant-hier, il me semble, pour tenter de les recruter. D'après leur contremaître, elle a surtout essayé de leur tirer les vers du nez sur les mouvements des trains.

— Si elle veut couper la voie ferrée entre ici et Thwaite, il y a la rampe de la Buttertubs Pass qui a fait ça très bien toute seule cette après-midi. J'ai un train de marchandises en panne près du sommet pour cause de rupture d'embiellage. . .

— Ces gars-là sont des anciens de l'IRA qui s'y connaissent en matière de renseignement, et elle ne les fera pas parler facilement. Au pire, ils lui raconteront n'importe quoi pour la mener en bateau.

— Vous semblez bien connaître l'équipe du chantier d'Appersett Junction miss Murphy. . .

— Entre compatriotes saisonniers travaillant à l'étranger, on échange beaucoup. . . Ils viennent souvent manger ici, ça me donne l'occasion de faire la conversation avec eux quand je ne suis pas trop prise en cuisine. Et on se voit au pub à l'extérieur. L'IRA, du moins ce qu'il en reste depuis la guerre civile, ils en ont fait le tour, et ils savent

34. Traduction : C'est une bolchévique, on ne peut rien en tirer de bien !

35. Traduction : Ces affameurs ne savent que tuer des civils ! à part lustrer les bottes de leurs soldats, ils ne sont bons à rien !

36. Traduction : Ce ne sont que des nazis peints en rouge, et rien de plus. Staline, c'est Hitler avec le marteau et la faucille à la place de la croix gammée.

bien que c'est une impasse. Ils n'ont plus la moindre sympathie pour des gens qui n'ont rien de différent *de ceux qui ont tué votre père* miss Colson. Quand il ne s'agit pas des mêmes. . . »

Je n'ai pas continué la conversation sur ce sujet car j'étais servie de la tranche de cabillaud panée que j'avais commandée, avec des chips maison bien évidemment. Le fait que miss Murphy comprenne et parle parfaitement l'ukrainien était déjà peu ordinaire, et expliqué par le fait qu'elle avait quelqu'un dans sa famille qui était originaire de ce pays. Mais, plus surprenant, je ne me souvenais pas lui avoir parlé un jour de la mort de mon père pendant la guerre civile à qui que ce soit en dehors de ma belle-famille, à Hawesgayle on Dales. C'est un sujet que je n'aborde que très rarement, et jamais avec des gens qui ne sont pas des amis sincères ou des proches. Et je ne me souvenais pas de quand est-ce que j'avais pu lui parler de cet événement. . .

Le vendredi 06 août 1948, j'ai eu une livraison particulières de diverses fournitures à ma gare. J'avais demandé des traverses pour réparer la section de voie qui était dotée d'une série de ces supports de rail en mauvais état, et je venais de les obtenir. Un train de marchandises supplémentaire, tiré par une J27 ex-LNER, est venu livrer la marchandises en fin de matinée. Je devais faire un inventaire avant distribution aux utilisateurs concernés, et j'ai commencé par ce qui m'intéressait le plus directement, avec le garde du fourgon en charge de la partie administrative du convoi :

« Alors, nous avons trente traverses prêtes à l'emploi pour remplacer celles qui sont fendues devant le signal de protection ouest d'Askrigg. . . Chêne créosoté, ce n'est pas du bas de gamme !

— Avec 23 long tons à l'essieu sur votre réseau, c'est indispensable, commenta le garde. C'est le trois planches là, je vous le met sur laquelle des voies de votre faisceau ?

— La voie 9, celle qui est tout au fond, je demanderai à un train de cabotage de m'emmener ça sur le lieu du chantier pour le déposer sur place. . . Les rails de 60 pieds, c'est sur le plat à ridelles ?

— Le lot pour le chantier de l'arc d'Appersett junction, à livrer sur place pour installation, avec les traverses dans le sept planches, et les tirefonds sont avec les semelles des rails, les attaches et les éclisses, rangés dans le fourgon. Ça avance le chantier ?

— La semelle de ballast a été posée cette semaine, les manœuvres devraient avoir fini ça dans la journée. . . Mettez-donc cela en voie 7, je verrais ce samedi pour le faire livrer sur place, j'ai demandé une locomotive de manœuvre pour tout cela. Il y a les aiguillages à installer demain, le trafic sera perturbé. . . C'est pour moi ce sept planches rempli de charbon ?

— Attendez-voir. . . Charbon pour locomotive, commande de la Royal Air Force, à livrer au camp de Fossdale, ils l'attendent au plus tard pour lundi. »

Je n'avais plus vu d'activité ferroviaire vers ce camp depuis l'arrivée de la locomotive militaire quelques jours plus tôt, et le trafic vers ce camp se limitait aux camions militaires américains. Et aux survols de la ville par l'hydravion de la marine militaire américaine qui venait livrer les caisses de médicaments pour l'Allemagne, regroupées à ce camp.

D'ailleurs, alors qu'il faisait environ trois vols par semaine directs depuis les États-Unis, cet hydravion géant n'était plus visible depuis dimanche dernier. Il devait avoir fini ses livraisons, et l'arrivée du wagon de charbon indiquait que le départ de la marchandise vers l'Allemagne était proche.

J'ai fait disposer les wagons sur les voies de garage du faisceau marchandises de ma gare, et j'ai pris note de prévoir un chantier de remplacement des traverses défectueuses avec mon contremaître. Pour cela, j'allais devoir couper la ligne des Dales pendant une bonne journée, et il me fallait trouver un jour de semaine où le trafic me permettrait de mener à bien ce chantier.

En attendant, j'avais une coupure de service à gérer, le train devant livrer les deux aiguillages pour l'arc d'Appersett Junction étant prévu pour arriver à Hawesgayle on Dales en soirée. Sur le chantier d'une voie de chemin de fer, les aiguillages sont assemblés en atelier à partir de mesures prises à l'endroit où ils doivent être installés, puis ils sont livrés sur le chantier, posés et connectés aux voies qu'ils desservent.

Le trafic serait perturbé le week-end des 14 et 15 août 1948, le temps de poser ces deux appareils de voie. J'avais la confirmation de leur livraison par ma direction de Darlington, et il me fallait prévenir les passagers. J'avais demandé à Susan, ma guichetière, de bien vouloir me faire un panneau pour informer le public. Elle l'avait préparé et le résultat était des plus satisfaisants :

« Hattie, le panneau que tu m'as demandé de faire, il est prêt, je te l'installe ?

— Merci Susan, je vais m'en charger. . . J'espère qu'on n'aura pas trop de trains à annuler, il y a quand même six trains en journée en provenance ou à destination de Kendal depuis Hawesgayle on Dales. . . »

Effectivement, il fallait s'attendre à une suspension du service, du moins son re-routement, le temps que les aiguillages soient installés, ce qu'indiquait le panneau que Susan m'avait préparé :

### BRITISH RAILWAYS – RÉGION NORD-EST

#### SUSPENSION DU SERVICE VERS KENDAL ET RICHMOND

#### WEEK-END DES 14 ET 15 AOÛT 1948

*Suite à des travaux de construction d'une nouvelle voie à Appersett Junction, le service voyageurs sera suspendu :*

– *En provenance et à destination de Kendal le samedi 14 août 1948 entre 06h00 et 19h00*

– *En provenance et à destination de Richmond le dimanche 15 août 1948 entre 06h00 et 19h00*

*Les trains à destination de Kendal auront pour terminus Askrigg, et des liaisons pour Kendal seront assurées par des circulations supplémentaires via Skipton et Lancaster, avec correspondance à Leyburn. Il en sera de même pour les trains en provenance de Kendal.*

*Les services directs en provenance et à destination de Richmond via Reeth et Richmond sont suspendus, des circulations supplémentaires sont mises en place pour assurer des liaisons via Northallerton et Darlington.*

*La liste des trains de remplacement est affichée ci-dessous, avec les horaires et les itinéraires.*

*En vous priant de nous excuser pour le dérangement,*

*Votre chef de gare,*

*Mrs. Henrietta L. COLSON,  
British Railways – Gare de Hawesgayle on Dales*

Naturellement les mécontents étaient inévitables, mais c'était le prix à payer pour avoir une solution au problème de l'absence de plaque tournante à Hawesgayle on Dales, en plus d'une liaison directe sans rebroussement en gare entre Kendal et Richmond. J'avais aussi un chantier à assurer, et j'ai fait appel à la personne en charge de cette partie, mon contremaître Tom Norton. Je l'ai vu dans mon bureau, et il avait une proposition à me faire, en plus de m'annoncer une bonne nouvelle :

« Je ne sais pas si tu as remarqué, les gars et moi, nous avons pu mettre en place toutes les plaques avec le nom de la station. Comme il n'y avait pas trop de travail sur les voies, nous avons fait ça en priorité.

— Oui, j'ai vu ça, merci d'avoir fait avancer ce chantier. Déjà que nous les avons eu tard, si nous avions traîné en route en prime pour les installer. . . J'ai tes traverses pour le signal d'Askrigg, tu estimes à combien de temps nécessaire pour les remplacer ?

— Avec toute l'équipe, un peu moins d'une journée de travail, et je sais que ce n'est pas ce qui t'enchant, de devoir couper la ligne du Wensleydales pendant une journée.

— C'est ça où nous remplaçons les traverses une par une entre chaque train, et ça va prendre une éternité. . . Elles sont bien fendues, et je ne peux pas me permettre d'avoir des délais, sous risque d'accident. Si tu as une idée. . .

— J'en ai parlé avec l'équipe, ils sont d'accord pour faire des travaux de nuit. Nous démonterons toute la section de voie compromise en une fois, et nous poserons toutes les traverses neuves d'un coup. Tu peux nous prévoir cela pour la semaine prochaine ?

— C'est jouable, et ça ira plus vite de tout faire d'un coup. Par contre, il me faut une date, parce que l'exploitation va devoir faire passer tout le monde par Richmond, en plus de m'autoriser le chantier avec les extras pour des heures supplémentaires. Un shilling par heure, ils vont râler à la comptabilité pour vous payer ça.

— Ça coûtera toujours moins cher qu'un dérangement, et on y arrivera. Tu essaye de nous trouver ça Hattie ?

— J'envoie un télétype à Darlington aujourd'hui pour avoir une réponse, je te tiens au courant dès que j'ai du nouveau. Tu as pu voir pour l'emplacement des deux nouveaux leviers d'aiguillage dans notre poste ?

— Ceux prévus pour l'arc de la jonction ? Nous avons la place, il faut juste poser les leviers et les connexions, c'est le service de la signalisation qui s'en chargera. Ils m'ont dit qu'ils feraient tout avec des liaisons électromécaniques. Les pieds des signaux, ils sont prévus ?

— Oui, c'est aussi le service de signalisation qui va les faire, ils attendent que les aiguillages soient posés pour tout faire en même temps. Je te préviendrai quand j'aurais la date de leur chantier. »

C'était un nouveau problème à régler, comme j'en vois tout le temps dans le service quotidien de la gare dont j'ai la responsabilité. Alors que j'allais passer mon télétype, un message est arrivé depuis Darlington. C'était pour me prévenir qu'un trafic supplémentaire allait me concerner pas plus tard que la semaine prochaine :

*De : BR Darlington Exploitation*

*À :*

*BR Gare Hawesgayle on Dales*

*BR Gare Leyburn*

*Br Gare Bedale*

*BR Gare Northallerton*

*Objet : Convoi militaire supplémentaire*

*Mesdames, Messieurs,*

*Suite à la confirmation du commandement de l'US Navy en Europe et du Ministry of Defense, je vous confirme qu'un convoi entre RAF Fossdale et le port de Kinstgon Upon Hull circulera le mercredi 18 août 1948 avec heure de départ à 02h35 depuis RAF Fossdale, arrivée à Kinstgon Upon Hull à 07h25.*

*La circulation de ce convoi nécessite de votre part une discrétion soutenue, et toute publicité sur ce dernier est à proscrire. Votre présence à votre poste est requise pour assurer le passage de ce convoi dans vos gares respectives, et elle vous sera rémunérée en heures supplémentaires. Je vous demanderai de me confirmer par télétype votre présence à votre poste au plus tard trente minutes avant le passage du convoi dans votre gare, et de ne pas communiquer ce document à des tiers du fait de son caractère confidentiel.*

*Cela inclut votre personnel, en dehors de celui indispensable aux dates et heures susmentionnées, qui ne devra être mis au courant qu'avec un préavis maximum de quatre heures. Les demandes d'heures supplémentaires correspondantes seront examinées au cas par cas s'il y en a de nécessaires en plus des vôtres, et devront être acceptées avec un préavis de 24 heures maximum, 12 heures minimum.*

*Les horaires de passage du convoi précités dans vos gares respectives vous seront communiquées par télétype avec 6 heures de préavis. Merci de prévoir le nécessaire dès maintenant.*

*Cordialement,*

*Wilson McFAGHAN,*

*Directeur adjoint à l'exploitation,*

*British Railways Région Nord-Est*



Et c'était tout. Comme j'avais déjà du personnel de nuit au poste d'aiguillage à cause des trains couchettes vers l'Écosse qui passaient chez moi, je n'avais pas de demande d'heures supplémentaires à faire valider, un soucis de moins. Et tout cela était pour transporter des médicaments. Du moins, c'était la version des faits que j'avais...

Le samedi 07 août 1948, j'ai eu la visite du docteur Peter Lowry à la maison. Le vétérinaire m'avait promis de passer me voir pour essayer d'examiner la mère des chatons afin de déterminer si j'avais une chance de pouvoir l'approcher et, à terme, de l'appivoiser. Sa petite chatte noire et blanche, que ma fille avait décidé d'appeler Martha, était la moins sauvage des trois. Elle n'en était pas encore à entrer dans la maison mais, quand j'avais la fenêtre de la cuisine d'ouverte, elle sautait sur le seuil pour regarder à l'intérieur, et je pouvais même la toucher.

La mère et son second chaton étaient toujours invisibles, bien que j'ai eu l'occasion de voir plusieurs fois le petit frère (ou la petite sœur) de Martha sortir de la niche en famille. Et, à chaque fois, leur mère se montrait très agressive si j'essayais d'approcher de trop près. Je n'ai pas pu approcher le second chaton à moins de quinze pieds (5m) sans déclencher la fureur de sa mère, qui menaçait clairement de m'attaquer malgré le différentiel de taille entre elle et moi.

Le docteur Lowry est passé en début d'après-midi alors que j'étais occupée dans le jardin. Mon pommier commençait à donner, et j'étais en pleine récolte. Les chats étaient à leur niche et c'était une chance pour nous pour pouvoir les observer. J'ai accueilli le docteur en lui présentant les lieux :

« Bonjour docteur, et merci d'être passé me voir. Comme vous le voyez, pour le moment, le quartier de la gare est encore en pleine campagne. La municipalité va entamer les travaux de construction de la nouvelle Wensleydale avenue en septembre, ça nous mettra en pleine ville.

— Vous n'êtes pas mal logée pour un logement de fonction miss Colson, British Railways prend quand même soin de ses employés.

— J'ai l'eau courante, le tout à l'égout et l'électricité, mais c'est parce que mon prédécesseur, du temps des quatre grands, a poussé à la roue pour avoir tout cela quand il a pris le poste que j'occupe actuellement. Le syndicat des Dales, qui gérait le réseau avant la nationalisation, était particulièrement radin. Surtout parce qu'aucun de ses actionnaires ne voulait passer à la caisse à chaque fois qu'il y avait une dépense à faire... Finalement, mon prédécesseur a eu droit au confort moderne, à l'exception du gaz de ville, peu avant la guerre.

— J'ai entendu parler du fait que l'usine à gaz tournait bien en dessous de sa capacité effective, et que la municipalité poussait à l'adoption du gaz pour le chauffage et la cuisine à cause de problèmes de qualité de l'air. Nous avons le gaz au refuge pour animaux, et je l'ai chez moi depuis que les faubourgs sud ont été raccordés. Ils comptent descendre jusqu'aux faubourgs nord ?

— Oui, c'est prévu dans les travaux, une conduite suivra Wensleydale avenue, passera ici, et continuera vers les faubourgs nord. À terme, elle sera prolongée vers Gayle Village quand la partie logement du quartier des fabriques sera reconstruite. C'est le prochain gros chantier de la municipalité.

— Ce ne sera pas un mal, c'est un vrai ensemble de taudis ce coin-là... Bien, si nous allions voir ce chat ?

— C'est par ici... Mon prédécesseur avait un chien, j'ai récupéré la niche et installé une couverture confortable pour attirer un chat errant, et j'ai réussi. Sauf pour la partie apprivoiser le chat, ce n'est pas toujours facile avec des chats harets.

— Des fois, c'est clairement impossible... Vous avez un endroit duquel on peut voir les animaux sans les déranger ?

— J'ai une haie de noisetiers qui coupe en deux mon jardin, une plantation de mon prédécesseur aussi. C'est par ici... »

Mes noisetiers séparent la partie potager de mon jardin de la partie cour intérieure. Pour vous situer, ma maison est à l'ouest de la gare, entre celle-ci et une ferme qui marque l'extrémité ouest de Railway Square. La maison par elle-même est au coin sud-ouest du terrain, en donnant directement sur la place. J'ai mon potager au nord du bâtiment, une cour en gravier devant la façade est, celle où il y a la niche que les chats occupent, la haie de noisetiers qui marque la limite nord de la cour et la limite est de mon potager, un carré de pelouse avec mon pommier et ma cabane de jardin, malheureusement en ruine, et mon carré de pommes de terre situé au coin nord-est de mon jardin.

La limite nord de celui-ci est une haie de noisetiers qui me sépare de la voie de chemin de fer. Je suis à environ 300 yards à l'est du premier aiguillage d'Appersett Junction, avant la maison du garde-barrière et le passage à niveau sur Cliff Gate Road. C'est donc depuis mon potager, depuis la planche de choux et à travers la haie de noisetiers, que le docteur Lowry a pu observer la petite famille de chats qui prenait l'air devant la niche. Et il en est rapidement arrivé à une conclusion a priori navrante pour moi :

« J'ai une mauvaise nouvelle pour vous miss Colson, il va vous falloir renoncer à adopter la mère et le chaton tigré.

— Ils n'ont pas un comportement compatible avec une vie en compagnie d'humains d'après ce que j'en déduis.

— Oui, d'autant plus que ce sont des chats sauvages. »

C'était vraiment la remarque à laquelle je m'attendais le moins... D'autant plus qu'il me semblait qu'il n'y avait pas, ou plus, de chats sauvages en Grande-Bretagne. Le docteur Lowry m'a expliqué que c'était une situation exceptionnelle :

« Cette espèce de chats est un chat des Pennines, une espèce locale difficile à observer. Je reconnais l'espèce à sa taille et à sa carrure, plus grande et plus épaisse que celle des chats domestiques, surtout au niveau du crâne. Vous n'en trouvez en principe aucun près d'habitations humaines. Mais il y a des exceptions, comme cette femelle.

— Et qu'est-ce qui fait qu'elle est ici, quasiment en pleine ville ?

— Opportunité écologique. Les Dales sont un milieu naturel, en théorie, propice à la vie de chats sauvages. Toutefois, certains individus comprennent que certains humains sont fréquentables, et peuvent leur apporter de quoi vivre sans effort, et je pense que nous en avons un là. Par contre, il y a un risque d'hybridation avec des chats domestiques, et vous en avez un petit exemple ici.

— Martha, la petite chatte noire et blanche ?

— Tout à fait. Son père est vraisemblablement un chat domestique des environs. Par contre, avec elle, vous avez de sérieuses chances de pouvoir l'adopter, si elle vient vous voir régulièrement. »

Avec l'art de me retrouver dans des situations sortant de l'ordinaire, je venais d'héberger un chat sauvage, situation doublement exceptionnelle du point de vue animalier. En effet, le docteur Lowry m'a précisé que cette espèce de chats fuyait habituellement les humains. Il a supposé que la mère de Martha avait probablement côtoyé des chats domestiques dans une grange dans la campagne environnante, et qu'elle a développé de cette façon une certaine tolérance envers les être humains. C'était dommage que je ne puisse pas l'adopter, d'un point de vue purement affectif, mais le mieux qu'il y a à faire avec un animal sauvage, c'est de le laisser où il est.

Le lundi 09 août 1948, j'ai discuté avec mon équipe de cantonniers de la possibilité de profiter de l'arrêt de la circulation le week-end à venir pour remplacer les traverses en mauvais état au droit du signal d'Askrigg ouest. J'avais plutôt prévu de les faire travailler de nuit à cause de la chaleur, toujours étouffante en ce milieu du mois d'août, mais l'opportunité de faire le travail en une journée en mettant sur le coup tous mes cantonniers était à saisir.

Comme je prends cela sur la base du volontariat, j'ai demandé à Tom, mon contre-maître, de me réunir tout le monde dans l'atelier de la gare, situé au nord du faisceau de voies de triage. J'avais au préalable demandé à la direction régionale de Darlington la confirmation pour des fonds afin de payer tout le monde en heures supplémentaires, et j'attendais un télétype en retour avant de réserver le créneau pour les travaux.

Je comptais mettre sur le coup l'équipe complète et, si nécessaire, des extras de mon collègue de Leyburn s'il le fallait. En premier lieu, je devais être sûre qu'il n'y avait pas de travaux plus urgents à réaliser afin de ne pas nuire à la sécurité du reste du réseau. Tom m'a confirmé qu'il pouvait s'y mettre de suite avec ses ouvriers :

« En ce moment, nous n'avons que des vérifications de routine, ça peut attendre une semaine. Si on commence aujourd'hui, nous pouvons avoir préparé les traverses pour jeudi soir. Il faut percer les trous pour les tirefonds, c'est pas bien long, et on peut commencer de suite.

— Bien, si j'ai la confirmation pour les heures supplémentaires de la part de Darlington, tu pourras commencer dès cette après-midi. Tu crois qu'on pourra y arriver en une journée de travail avec toute l'équipe ?

— Sans problème, on a les nouvelles machines pour les tirefonds, précisa Roy Stanton, un de cantonniers de l'équipe. Alfie, on a des traverses pourries sur quelle longueur ?

— 120 pieds, deux sections de rail, précisa son interlocuteur, le cantonnier Alfred Berningsdale. On peut avoir tout dévissé en une heure, c'est le plus long. Après, on enlève les rails, on dégage les traverses fendues, et on remet le tout en place.

— C'est faisable en, disons, dix heures, avec tout le monde ici présent ? demandai-je. La ligne sera fermée pour les travaux à Appersett Junction entre six heures du matin et sept heures du soir. Il y a des trains de nuit après, et s'il faut répartir le travail sur deux journées, c'est le moment d'y penser.

— C'est jouable, avec une bonne marge, commenta Tom. Nous avons tout le monde de disponible ici, c'est le moment d'enregistrer les candidatures pour les heures supplémentaires samedi.

— Bien messieurs, je vais noter le nom des volontaires pour ce chantier. Dès que j'ai une confirmation pour le paiement des heures supplémentaires, je vous préviens. »

Toute l'équipe s'est portée volontaire. Dans l'après-midi, j'ai eu la confirmation par Darlington du paiement des heures supplémentaires et de la mise à disposition de la J50, qui devait livrer les aiguillages à Appersett Junction, pour transporter les traverses et le personnel à destination. Tout était prêt pour ce chantier, auquel j'avais à juste titre accordé toute la priorité nécessaire.

Dans la semaine qui a suivi, il n'y a pas eu d'événements particuliers du côté de ma gare, ainsi que de ses environs. Le mardi soir, nous nous sommes payés le cinéma en famille, mon mari fermant sa boutique pour deux semaines pour laisser à sa caissière et à son apprenti la possibilité de prendre des vacances. Il y avait un spécial comédie avec, en premier film, *Abott et Costello rencontrent Frankenstein*, une nouveauté qui venait de sortir au Royaume-Uni. J'aime bien ces comédies américaines au ton parodique, et mes enfants adorent.

Le second film du programme était *Hue and Cry*, une histoire policière ayant lieu dans l'East End de Londres. J'étais sceptique quand ma fille m'a présenté ce film au programme, pensant qu'il ne s'agissait pas d'un récit des plus joyeux, mais j'ai trouvé l'histoire plutôt enlevée et sympathique, et le jeu des jeunes acteurs plutôt intéressant.

Le gros de la soirée a quand même été pour moi les actualités. Dans mon pays natal, la question d'appeler ENFIN les 26 provinces du Sud "République d'Irlande" faisait l'objet de tractations serrées entre les partis politiques de la coalition au pouvoir. Autour du tout nouvel état d'Israël, le cessez le feu entre ses forces armées et celles de ses voisins, dont l'Égypte, semblait tenir depuis le 18 juillet, mais les tensions étaient palpables, et les combats pouvaient reprendre d'un instant à l'autre.

J'ai pensé à Jim et son mariage au Japon, il m'avait promis une photo de la cérémonie dans son dernier télégramme, quand les actualités ont parlé de la Chine. Les communistes de Mao Zedong tenaient l'intérieur du pays au nord-ouest et les armées nationalistes du général Chiang Kai-shek pensaient les repousser. J'ai retenu que les communistes avaient déjà conquis une province du nord-est du pays appelée Mandchourie, ce qui ne me semblait pas vraiment encourageant pour l'avenir.

Mais les nouvelles les plus intéressantes concernaient le blocus de Berlin. Comme je m'y attendais, les Américains avaient sorti les grands moyens, et ils ne lésinaient pas sur leur soutien à la partie occidentale de la ville, coupée du reste du monde par les Soviétiques. La mise en place avait été laborieuse, mais, comme le commentateur des actualités le soulignait, le pont aérien montait en puissance :

« ... Plus de 300 quadrimoteurs Douglas C-54 ont été rassemblés par l'armée de l'air américaine sur les aérodromes militaires de Wiesbaden et Francfort sur le Main, fournissant au dispositif occidental toute la capacité nécessaire pour transporter jusqu'à 4 500 tonnes de fournitures par jour à destination de la population civile de l'ancienne capitale du Reich, quantité nécessaire pour assurer des conditions de vie satisfaisantes aux deux millions d'habitants des secteurs occidentaux de Berlin. Commandant en chef du dispositif aérien américain, le major-

*général Tunner est confiant dans la capacité de son dispositif d'atteindre les 1 500 vols par jour nécessaires pour approvisionner la ville. . .*

— Tu avais raison chérie, commenta discrètement mon époux. Quand les Américains s'y mettent, ils ne font pas les choses à moitié.

— Je te l'avais dit Nigel, tu peux leur demander la lune, ils te l'auront. Ils ont juste besoin de tout bien organiser pour y arriver. . . »

Autre élément intéressant, la médaille d'argent du relais de natation 4 fois 50 mètres nage libre, remportée par l'équipe féminine d'Irlande du Sud aux jeux olympiques de Londres de cette année-là, a soulevé l'enthousiasme dans la salle. . . Le lendemain, mercredi 11 août 1948, c'était un autre son de cloche auquel nous avons eu droit avec une manifestation en ville, sur la place du marché, du Collectif Populaire de Lutte contre l'Impérialisme (seulement celui des Américains apparemment, celui de M. Staline n'étant curieusement même pas évoqué. . .) contre "l'agression impérialiste contre le Peuple Allemand avec la mainmise américaine sur Berlin". . .

Le mercredi 11 août 1948, c'était la routine des journées d'été à la gare. J'avais cinq trains de voyageurs supplémentaires à faire passer, deux locaux et trois longue distance, dont un Glasgow-Manchester via Hawesgayle on Dales et Skipton. Plus six convois de marchandises, dont deux imprévus pour lesquels je n'avais été alertée que la veille. Et c'était sans les à-côté de la vie de la gare.

Peu avant midi, j'ai eu droit à une manifestation de la branche locale du fameux Collectif Populaire de Lutte contre l'Impérialisme qui, en dehors de Mary O'Brien, ne comprenait que quelques demoiselles du téléphone embobinées dans un mouvement politique dépourvu autant d'intérêt que de vrai soutien populaire. Le superintendant Vernley avait délégué quatre volontaires de ses forces de police locales pour surveiller l'ensemble. Il avait visiblement pris dans ses effectifs en uniforme des anciens en manque d'heures supplémentaires, ou des employés habituellement dans les bureaux et voulant profiter du beau temps pour prendre l'air.

C'était une occasion à saisir car la chaleur devenait moins torride avec ce début de mois d'août 1948. La manifestation se déroulait dans le calme, et j'ai remarqué que Pavel, le chauffeur de taxi local qui attendait des clients devant la gare au volant de son taxi, semblait agacé plus qu'autre chose. Il est sorti de son véhicule pour aller prendre un thé au buffet de la gare alors que Mary O'Brien avait commencé son discours convenu sur "l'agression américaine contre le peuple allemand" :

« . . . C'est avec le but évident d'assurer la domination du capitalisme sur toute l'Europe que le soi-disant soutien à la population de Berlin a été monté de toutes pièces par Washington. Mais nous ne nous laisserons pas bernier par cette opération vaine de pure propagande qui s'effondrera d'elle-même dans quelques semaines. . .

— Je me demande parfois s'il vaut mieux entendre cela qu'être sourd, commenta Fiona Murphy, que j'ai croisée sur le chemin du buffet de la gare.

— J'ai aussi mes réserves là-dessus. . . Pas beaucoup de clients au restaurant en ce moment ?

— Si, mais moins de travail dans l'ensemble. Nous attendons du cabillaud frais pour demain matin, et je vais aider ma patronne au buffet. Vous êtes en pause ?

— Sur invitation de madame Wiesziniak, qui m'a dit de passer la voir quand je voulais pendant la journée. Le buffet marche bien, elle est contente d'avoir des clients.

— Il ne manque que des pampushkis et ça serait le paradis, commenta monsieur Tourgenev. Avec les pierogis du British Fish and Chips, on est sur la bonne voie.

— Des pampushkis ?

— Ce sont des petits pains à l'ail, une spécialité typiquement ukrainienne, expliqua Fiona Murphy. J'ai la recette par un membre de ma famille originaire d'Ukraine.

— Si ce sont des pains, ça intéresse mon mari, qui est boulanger, répondis-je. Et puis, depuis qu'il a fait la guerre en Italie, l'ail, il adore. Si vous avez la recette, ça m'intéresse, j'ai de l'ail frais par ma belle-sœur... Vous êtes comme moi monsieur Tourguenev, pas du tout convaincu par le discours de celle miss O'Brien.

— C'est le moins que l'on puisse dire miss Colson... »

Le chauffeur de taxi avait une besace avec lui, dans laquelle, en plus de sa recette de la journée, il transportait divers affaires personnelles, dont un en-cas à consommer pendant sa journée de travail. Il a sorti un des composants de cette collation de sa besace, une belle pomme bien rouge, et il m'a expliqué avec ce fruit son point de vue sur le communisme :

« Miss Colson, pour ces gens-là, ceci est une banane, et si vous prétendez le contraire, c'est que vous êtes une anticommuniste primaire à la solde des Américains. »

Inutile d'en rajouter... Le samedi 14 août 1948, c'était le début du week-end où les aiguillages devaient être installés à Appersett Junction pour transformer celle-ci en triangle. Comme je l'ai déjà dit, le trafic devait être arrêté pendant la journée, et je comptais en profiter pour faire remplacer les traverses défectueuses au pied du signal d'entrée de la gare d'Askrigg. Je me suis levée tôt ce jour-là pour retrouver mon équipe de cantonniers à la gare pour partir sur le chantier avec eux.

Le train spécial, chargé des deux aiguillages à poser sur la jonction, est arrivé peu après six heures du matin, tiré par une J50. Ces appareils de voies ont été fabriqués en atelier à Darlington, aux mesures exactes, et sont prêts à installer au bon emplacement. Ils sont arrivés posés verticalement sur des wagons plats à bogies, comme deux énormes aiguillages de modèle réduit, mais pour des trains à l'échelle de 304,8 mm pour un pied<sup>37</sup>.

L'équipe de conduite devait livrer les deux appareils de voie sur le site du chantier avant de repartir vers Darlington mais, comme nous avons une locomotive de disponible, j'en ai profité pour demander à l'équipe de conduite de nous déposer avant sur le site d'Askrigg. La voie étant neutralisée à partir d'Aysgarth Junction pour la durée de la journée, cela nous permettrait de mener à bien notre chantier en toute sécurité. Le mécanicien a accepté de nous rendre service :

« Vous n'avez qu'un quatre planches et votre équipe à emmener sur place, c'est pas bien loin et ça rendra service à tout le monde miss Colson. On va atteler votre wagon derrière le fourgon, vous pouvez dire à vos cantonniers qu'il y a de la place pour eux dans le fourgon de frein.

— Merci pour la ballade, je préviens mon équipe. »

37. Allusion à la méthode de calcul des échelles de réduction pour les modélistes ferroviaires britanniques : le nombre de millimètres du modèle réduits nécessaires pour représenter un pied de longueur du prototype. L'échelle britannique la plus commune, le OO, représente 4mm pour un pied (rapport de réduction 1/76,2, voie de 16,5mm d'écartement, pas à l'échelle car faite pour le HO, rapport de réduction 1/87, mais bon, ce sont les Anglais... ). 304,8 mm est la longueur exacte d'un pied anglais.

La J50 n'a pas traîné en route pour aller déposer les aiguillages, et, une heure plus tard, nous avons attelé notre quatre planches et pris la direction d'Askrigg. J'étais en charge de la sécurité du chantier, Tom, mon contremaître, s'occupait de toute la partie remplacement des traverses. Arrivés sur place, pendant que les cantonniers déchargeaient les traverses neuves, j'ai appelé le poste d'Hawesgayle on Dales et celui d'Askrigg avec le téléphone de voie installé au signal :

« Askrigg ouest à Hawesgayle, tu m'entends Ivor ?

— *Affirmatif Hattie, tu es sur le chantier ?*

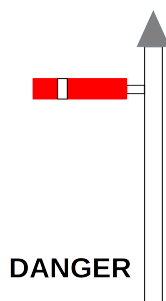
— Je viens d'arriver à l'instant, l'équipe va commencer le travail. La J50 va manoeuvrer sur le faisceau marchandises chez nous pour mettre le quatre planches devant le fourgon avant de repartir vers Darlington via Reeth, on a bien un local qui passe ici après sept heures ?

— *Le Darlington-Lancaster à sept heures sept à Askrigg, tu rentres avec ?*

— Tout à fait, on prendra un siège dans le fourgon, je préviens mon collègue Murray Tenner à Askrigg pour dire au mécanicien qu'il nous prend après le signal. Tu fais passer les informations par lui s'il y a besoin, je passe le voir toutes les deux heures, il peut venir nous voir sur le chantier en cas d'urgence.

— *Compris Hattie, et bon chantier. »*

Notre remplacement des traverses défectueuses pouvait commencer. Avec un peu de chance, il serait entièrement terminé avant la reprise du trafic, et nous n'aurions pas à revenir dimanche pour tout finir.



\* \* \*





TRAINS DE NUIT ET PÉRIPÉTIES FINALES

LE CHANTIER DONT NOUS DEVIONS NOUS OCCUPER du côté d'Askrigg comportait un peu moins de trois douzaines de traverses défectueuses à remplacer. Pour cela, sachant qu'il fallait conserver le parallélisme des rails pour éviter des problèmes évidents, en plus de ne pas perdre de temps à les soulever et à les remettre en place, mon équipe a dévissé une traverse sur deux de la section où elles devaient être remplacées, soulevé la section de voie concernée avec des vérins, retiré les traverses défectueuses, glisser les remplaçantes puis remettre la voie en place et visser les rails, avec des tirefonds neufs, sur les traverses de remplacement.

L'avantage de cette manœuvre étant que l'on pouvait rétablir la circulation sur la voie, moyennant des restrictions, si le chantier n'avait pas abouti. J'avais apporté deux signaux mobiles de restriction de la vitesse au cas où, sachant qu'il fallait ensuite mettre la voie à niveau traverse par traverse, en glissant des graviers fins sous chacune d'entre elles si nécessaires, pour qu'elle soit bien plate et permette le passage des trains à pleine vitesse. Cette section, plate et en sortie d'un virage large côté ouest, permet des vitesses allant jusqu'à 40 mph (65 km/h), et elle doit être bien à niveau pour éviter les à-coups dans les déplacements des trains, voire pire.

Le chantier a avancé bien plus vite que ce que j'avais prévu. En fin de matinée, la moitié des traverses avait été posée en place, et l'autre moitié restait à fixer, avant que la voie ne soit mise à niveau. Tom Norton, mon contremaître, m'a dit que le chantier allait facilement être fini avant la réouverture au trafic, prévu à partir de sept heures du soir :

« Le gros du travail est fait, on aura largement tout fini avant trois heures, pour la partie remettre les traverses en place. En plus, ce n'était pas du luxe de réparer tout cela.

— Je m'en doute. Et quels problèmes a-t-on évités ?

— Un déraillement, ni plus, ni moins... Regarde-donc celle-ci... »

Tom m'a montré une des traverses et, effectivement, il était temps de la changer. En plein milieu, elle était fendue de part en part dans le sens de la longueur, sur au moins les deux tiers de cette dernière. La fente faisait facilement un demi-pouce de largeur dans son milieu, et elle traversait la traverse de part en part :

« Si on avait attendu une semaine de plus, elle était coupée en deux, m'expliqua Tom. C'est une chance que l'on puisse faire ce chantier maintenant.

— Tu penses que l'on pourra remettre la voie en service pour sept heures du soir ?

— Largement. Le contrôle de la géométrie, ça sera vite fait, le ballast est tassé de façon homogène. Il y aura peut-être une traverse ou deux à remettre à l'horizontale, mais ça ne sera qu'une formalité... Mmmm! Le pain de Monsieur Colson, tu nous gâtes Hattie!

— Vous m'avez tous fait l'honneur de travailler un samedi en heures supplémentaires, je vous dois bien ça... Tom, d'autres chantier pendant la semaine ?

— Juste vérifier la voir en amont et en aval d'Appersett Junction après l'installation des aiguillages, mais je ne m'attends pas à des mouvements de la voie particuliers. Nous avons déjà vérifié ces sections en hiver, après la nationalisation, quand la nouvelle équipe à Darlington nous a demandé de revoir tout cela pour les prévisions de travaux. Pour la nouvelle connexion de Kendal, tu sais où ça en est ?

— Les travaux commencent à l'automne, c'est désormais certain car les acquisitions foncières sont finalisées. Le LMS avait déjà fait une partie du travail en la matière pour son projet de troisième voie sur la West Coast Main Line au nord d'Oxenholme, et le Kendal Park Arc. C'est un travail prioritaire pour le réseau des Dales, BR veut récupérer le pont du crochet de Kendal pour la future liaison Ripon-Leyburn via Masham. Pour la suite, je n'ai pas de calendrier des travaux de la part de Darlington, mais les chantiers sont actés. »

Restait à obtenir le financement, mais ce n'était pas un problème selon la direction de la région nord-est de British Rail, celle dont nous dépendons pour le réseau des Dales. En attendant, nous avions ce chantier à finir. La chaleur était un peu moins étouffante que celle de la mi-juillet, mais c'était toujours aussi pénible à supporter. Et encore, pour moi, je n'avais pas à faire du travail de force sur la voie.

Outre la sécurité, je veillais sur les victuailles, dont le thé que je préparais sur le site avec une cuisine de campagne, un appareil très pratique qui fonctionne avec une nouveauté très intéressante : une bouteille de gaz butane, branchée à des brûleurs sur une plaque de cuisson, un appareil des plus intéressants pour avoir des repas chauds et du thé en rase campagne. Depuis la nationalisation, il y avait de plus en plus d'appareils de ce genre de disponibles pour le travail. Mes cantonniers avaient depuis peu des visseuses mus par un petit moteur à essence pour visser en place les tirefonds des traverses, au lieu d'un T métallique à actionner à la main. Le travail allait dix fois plus vite de cette façon.

Vers deux heures de l'après-midi, après m'être faite remplacer à mon poste de vigie de sécurité par un des cantonniers, je me suis rendue à pied à la gare d'Askrigg pour regarnir mes bidons d'eau, afin de pouvoir faire du thé pour l'équipe au travail. J'y ai retrouvé mon collègue Murray Tenner, le chef de gare d'Askrigg, et j'ai pris des nouvelles du trafic :

« Alors Murray, pas de trains pour toi aujourd'hui ? C'est coupé à Leyburn ?

— J'ai le car vers Hawesgayle qui s'est arrêté ici en matinée, et il y a une heure. Il repasse à quatre heures avant que le trafic ferroviaire ne reprenne. Ça se passe comment, pour tes traverses ?

— Bien, quand je suis partie, tout était remplacé, mon équipe s'occupait de la géométrie. Ça sera fini dans trois heures au pire, et on pourra rouvrir la ligne à pleine

capacité. Demain, c'est le chantier du second aiguillage, celui côté Buttertubs pass, qui va bloquer la ligne.

— Dis-moi, c'est pas le train supplémentaire pour les rails qui est prévu mercredi prochain à trois heures du matin ? J'ai eu une note de la part de Darlington, ils me demandent de faire des heures de nuit sans plus de précision.

— Je ne pense pas, c'est un train hors circulations habituelles, on a le train vers Édimbourg à une heure du matin, comme d'habitude, et celui vers Liverpool trois heures plus tard. Je n'en sais pas plus, sauf qu'il part du camp de la Royal Air Force à Fossdale. Et qu'il est sensé transporter des fournitures médicales, ce train.

— C'est bien l'armée tout cela... Déplacer des fournitures médicales en plein milieu de la nuit, et demander aux chefs de gare le long de la ligne de rester debout... Wilcox, à Leyburn, est réquisitionné, lui aussi, comme Fernsby à Aysgarth et Tanningworth à Bedale... Peuvent pas faire ça en pleine journée, ça serait trop simple !

— Va comprendre... Si je te faisais la liste des aberrations militaires que j'ai vues pendant la guerre quand j'étais dans la Home Guard, on y passerait la semaine.

— Ça serait bien pour le type du téléphone, un monsieur Henston, que tu lui racontes tout cela. Il s'intéresse aux trains de nuit, ça aurait un rapport avec son travail à ce qu'il m'a dit, une histoire de planification des chantiers. Je n'ai pas grand-chose à lui dire, juste qu'aucun train ne s'arrête ici la nuit hors urgences. »

Décidément, l'équipe du téléphone automatique commençait à m'intéresser... Le travail que nous avions à faire sur la voie a été terminé avec une heure d'avance, et nous pouvions complètement rétablir le trafic. J'ai prévenu mes collègues pour dire qu'il n'y avait aucune restriction à l'aplomb du signal d'Askrigg ouest, et j'ai attendu le train de 19h07 pour rentrer à la maison.

Ce train de début de soirée était tracté par une Fowler 4P ex-LMS, une machine qui avait reçu son lion cycliste sur les flancs et sa nouvelle immatriculation de British Railways, 42337. La 4P est une locomotive-tender de type 2-6-4, pour les trains locaux, abondamment employée sur les liaisons Lancaster-Darlington et retour. Habituellement, ce train du dimanche en fin d'après-midi le dimanche n'a que deux voitures, une composite deux classes et une composite passagers-fourgon.

Ce jour-là, deux voitures de troisièmes classe avaient été rajoutées au convoi habituel, visiblement pour compenser la suppression des locaux de la journée à cause des travaux. Nous devions être ramenés à Hawesgayle on Dales en voyageant dans la partie fourgon et, avec une certaine joie, j'ai vu que c'était ma cousine Joannie qui était le garde sur ce convoi :

« Tiens, Hattie, quelle bonne surprise, c'est toi l'équipe de cantonniers à récupérer au signal ouest ? Darlington m'a rajouté ça à mon ordre de train.

— C'est bien moi et l'équipe de Hawesgayle on Dales au complet. Nous avons remplacé les traverses fendues pendant la fermeture de la ligne, ça va faire un soucis de moins. Tu n'es pas en vacances, toi ?

— Mmmm... Je devais partir, mais j'ai changé d'avis, un... contretemps... Bon, on a une correspondance à ne pas rater à Lancaster, ne prenons pas trop de retard. »

J'avais une petite idée de ce que pouvait être le contretemps de Joannie, et j'espérais pour elle qu'il soit beau garçon... Le train vers Lancaster n'a pas eu trop de retard à Hawesgayle on Dales, et la journée s'est terminée sous un beau soleil d'été.

Mes cantonniers ont eu leur dimanche, et il me restait un peu de travail administratif à régler pour que leurs heures supplémentaires leurs soient payées.

J'avais ce fameux train supplémentaire en provenance de Fossdale, le mercredi 18 août 1948, à trois heures du matin, et je me suis inscrite deux journées de repos, le lundi et le mardi qui précèdent, comme le règlement de British Railways me le permet. Mes équipes de guichetières et d'aiguilleurs pouvaient assurer le fonctionnement de la gare, et j'ai pris la journée de dimanche pour régler la partie administrative des heures supplémentaires de mes cantonniers en échange.

En dehors de l'équipe du week-end au poste d'aiguillage, je n'ai vu personne à la gare. Il faut dire que le trafic était arrêté pour cause de travaux sur la branche Buttertubbs pass d'Appersett Junction, avec l'installation du second aiguillage, et je comptais laisser la main à l'équipe du soir après cinq heures. J'ai fait mon travail administratif dans la partie guichet, et je n'ai presque pas vu de monde, en dehors de trois ventes et d'un voyageur décontenancé par les changements d'horaires dus aux travaux, et qui a été ravi que je le renseigne.

Alors que j'allais fermer le guichet passé cinq heures du soir dans la gare déserte, j'ai eu la surprise de voir Mary O'Brien venir pour un renseignement. Elle a semblé surprise de me trouver au travail ce jour-là, et elle en a profité pour me demander des renseignements bien précis sur une partie spécifique du trafic passant à Hawesgayle on Dales :

« Ah ben tiens, miss Colson, je ne pensais pas vous trouver là, j'ai cru comprendre qu'il n'y avait pas de guichetiers le weekend.

— Il y a une rotation avec l'équipe en place, mais c'est fermé la plupart du temps. Parfois, j'ai une de mes employées qui a besoin de faire des heures supplémentaires, et je lui accorde ça. Ça me permet d'ouvrir un samedi ou un dimanche de plus... Si vous avez une réservation à faire, profitez-en, je vais fermer.

— Non, c'est juste un renseignement, vous avez des trains de nuit qui passent ici.

— Deux toutes les nuits en trafic habituel : un express Liverpool-Édimbourg via Kendal et Richmond, et sa contrepartie dans l'autre sens. Il y a de la manœuvre en gare pendant la nuit, la locomotive doit être changée de sens. Vous pouvez embarquer ici si vous le souhaitez, c'est 01h25 pour Édimbourg, et 03h47 pour Liverpool.

— Et rien entre les deux ?

— Sauf si on a des trains de marchandises supplémentaires, non. Vous voulez un billet ?

— Heu, pas tout de suite, j'ai quelqu'un à voir à Édimbourg, mais ça attendra. Merci pour le renseignement ! »

Et miss Murphy est repartie sans plus de cérémonie. Je me suis dit que je me faisais des idées, et que je n'avais aucun lien entre tous ces gens, mais je sentais vaguement qu'il y avait quelque chose dans l'air... .

C'est ainsi que nous arrivons à la soirée du mardi 17 août 1948. J'avais pris le lundi et la journée de mardi pour compenser mon travail du week-end, sachant que la priorité budgétaire était que les cantonniers qui ont remplacé les traverses devant le signal de protection ouest de la gare d'Askrigg soient tous payés en heures supplémentaires. Le formulaire était parti à Darlington, j'allais recevoir en retour £1/5/5

pour chacun, avec £2/1/- pour Tom, mon contremaître. Plus une prime forfaitaire de week-end de 10 shillings par cantonnier, tarif pour des travaux de sécurité urgents.

Les vieilles traverses étaient restées au bord de la voie, une fois délestées de leurs semelles de rail et de leurs tirefonds, avant d'être récupérés et gardés de côté pour des réparations. Ce soir-là, avant de partir au travail à huit heures du soir, je suis allée rendre une visite à la petite famille de chats sauvages, et à la petite Martha, qui appréciait ma présence :

« Miou !

— Oui ma grande, je pars au travail. Il me reste du poisson pour ta maman, je passerai demain matin pour le petit déjeuner.

— Chérie, tu parles encore aux chats ?

— À la petite noire et blanche, la seule de la famille que je peux approcher... Je crois qu'on va pouvoir l'adopter quand elle sera sevrée.

— Ah bon...

— Oui Nigel, je sais que ça ne te plaît pas, mais elle est adorable... Oui ma grande, je peux te caresser un peu avant de partir, mais pas trop parce que ta maman ne va pas aimer que je te passe un peu trop mon odeur...

— Miou ! »

Nigel, mon mari, n'est pas un grand amateur de chats. Il tolère vaguement George, le gros chat noir que son frère lui laisse en pension pour le week-end. Mais avoir un animal de compagnie, ce n'est pas trop ce qui lui plaît... Mais, cette nuit là, j'avais du travail urgent pour pouvoir m'occuper de ce fameux train supplémentaire à trois heures du matin. J'ai retrouvé Phillip Lawdon et Kenneth Daneland devant la gare, mes aiguilleurs de l'équipe de nuit, qui venaient prendre leur service :

« Bonsoir Hattie, tu fais la nuit avec nous ?

— Eh oui Phil, ordre de Darlington, un convoi spécial entre les deux trains de nuit d'Édimbourg... Je n'en sais pas plus, tu dois avoir ça sur tes bulletins de trafic.

— J'ai bien ça, passage en gare annoncé pour 03h15 à destination de Northallerton par la ligne du Wensleydale. Ça va nous faire de l'animation... »

Le guichet était fermé à cette heure-ci, et je comptais m'installer dans mon bureau entre deux convois. Le dernier train de jour est un local à 21h25 à destination de Lancaster, il y a parfois deux ou trois trains de marchandises avant minuit, puis viennent les trains de nuit. Avec la manœuvre de la locomotive qui doit changer d'extrémité de train pour continuer, en marche arrière, à destination de Darlington via la Buttertubbs Pass et Reeth.

Ce soir-là, il y avait une animation inattendue au buffet de la gare. Madame Wiesziniak et Fiona, sa cuisinière en extra, faisaient du rangement et de l'inventaire, un fait qui n'était pas prévu, et pour lequel je n'avais pas été prévenue. Comme la politique de British Railways était de faciliter le travail des petits commerces sous contrat, j'allais avoir un peu de travail supplémentaire cette nuit-là, ce qui n'était pas pour me déranger. Je suis allée voir l'équipe, et j'ai demandé si je pouvais être d'une aide quelconque :

« Bonsoir mesdames, si vous avez besoin d'un coup de main, je peux vous aider, il n'y a pas beaucoup de trafic en ce moment.

— Merci de votre sollicitude miss Colson, mais nous avons bientôt fini, Fiona et moi. . . J'avais des paquets à ranger ici pour le buffet, j'ai été livrée chez mon mari par la poste.

— Du thé d'Assam si ça vous intéresse, expliqua Fiona. J'en trouve à Dublin, c'est un produit un peu de luxe mais qui reste abordable, et j'ai pensé que ça pourrait intéresser les clients du buffet.

— Vous m'en réserverez une tasse, ça m'intéresse. . . La porte est ouverte jusqu'à dix heures du soir, si vous avez besoin de sortir après, frappez-donc à la porte de l'accès aux bureaux, je ne suis pas loin et je pourrais vous ouvrir.

— Ne vous en faites pas miss Colson, nous ne vous solliciterons pas pour cela. . . » conclut Fiona.

C'était parti pour être une nuit sans histoires à la gare. Monsieur Tourgenev, le chauffeur de taxi local, attendait visiblement un client qui devait débarquer du train de neuf heures du soir, je l'ai salué puis je suis retournée au travail. Quand je suis là, c'est moi qui surveille les montées et les descentes des passagers des trains à l'arrêt en gare, un de mes aiguilleurs me remplace pour faire la même chose quand je ne suis pas de service de nuit.

Pour être honnête, rare sont les passagers qui montent ou qui descendent des deux trains de nuit qui font escale à Hawegayle on Dales pour un changement de sens de marche de la locomotive. Mais British Railways, et avant le LNER et le LMS via le syndicat des Dales, annoncent toujours l'arrêt en gare comme permettant de prendre ou de déposer des passagers. Pour la traction, ce sont toujours des 4-6-0 qui font la route, Black Five 5MT pour les ex-LMS, et B1 pour les ex-LNER.

Avec un maximum de six voitures à remorquer, c'est suffisant pour passer la Buttertubs Pass, surtout à petite vitesse avec le tender en avant. Ce soir-là, c'était la Black Five 45359 qui tractait le train de nuit, et allait changer d'extrémité à Hawesgayle on Dales. À une heure du matin, la locomotive a manœuvré pour changer d'extrémité de train avant de continuer vers Darlington avec son convoi, techniquement en marche arrière. Mais cela allait bientôt être du passé, la voie nouvelle construite à Appersett Junction allait pouvoir être utilisée comme triangle de renversement, permettant de changer le sens de marche des locomotives.

Le train est reparti vers Darlington à l'heure, et j'allais pouvoir fermer la gare, en attendant l'arrivée du train en provenance d'Édimbourg peu avant deux heures du matin. Une fois que j'ai fait ma visite des quais pour vérifier que tout était en ordre, je me suis rendue dans la salle des pas perdus pour aller fermer la porte d'entrée de la gare. Je ne l'ai ouverte à nouveau qu'une demi-heure avant le passage du train vers Édimbourg.

Une fois ce dernier reparti après le changement de sens, je suis allée de nouveau fermer la porte en attendant l'arrivée du train de Liverpool. J'ai été surprise de trouver monsieur Henston, le postier général de la ville, avec deux des quatre membres de l'équipe des techniciens du téléphone. Pensant à une méprise, j'ai amicalement informé ces gens-là que j'allais devoir fermer les lieux :

« Bonsoir messieurs, si vous attendez quelqu'un, le prochain train de voyageurs ne passe qu'après trois heures du matin, je vais devoir vous mettre dehors pour fermer la gare.

— Ce ne sont pas les trains de voyageurs qui nous intéressent miss Colson, répondit monsieur Henston, mais un certain convoi de marchandises qui doit passer dans une heure. Vous connaissez ceci, et je pense que vous vous montrerez coopérative. . . »

Monsieur Henston a sorti de sous son gilet un revolver et l'a pointé vers moi. J'ai vite compris que mon impression concernant ces histoires d'attentats étaient fondées. Monsieur Henston a donné des ordres à ses deux acolytes :

« Pete, tu prends les clefs de miss Colson et tu débranches le téléphone et le télex. Harvey, tu peux aller chercher les autres et la camionnette, on va avoir du travail.

— C'est donc le train en provenance du camp de Fossdale qui vous intéresse, et ses fournitures médicales.

— Ce que vous croyez être des fournitures médicales, mais que quelqu'un, qui travaille en liaison avec nos commanditaires, vous expliquera être autre chose de bien plus intéressant. . . Miss Stolipchine, vous pouvez venir. . .

— Merci mon cher. . . Plutôt surprise miss Colson. . .

— Pas vraiment. . . »

Mary O'Brien, l'agitatrice syndicale, était en fait l'instigatrice de toute cette opération, et pour le compte d'un ennemi redoutable de la démocratie et du monde occidental :

« Je me suis demandée combien de temps vous mettriez avant de me démasquer, mais je vois que j'ai réussi à vous berner jusqu'au bout.

— J'ai un gros défaut miss O'Brien, je n'accuse jamais sans preuves, et vous savez bien les dissimuler. Et je ne pense pas que O'Brien soit votre vrai nom, ainsi que journaliste votre vrai métier.

— C'est exact, je suis Mary Ann Sergueievna Stolipchine, major de l'Armée Rouge, Directoire Général du Renseignement<sup>38</sup>. . . Je ne pense pas que vous croyez à la fable du train de fournitures médicales pour l'Allemagne.

— Je pense que vous ne vous seriez pas déplacée pour une cible pareille, mais je ne suis pas dans la confiance, c'est tout juste si ma direction m'a communiqué l'heure du train en question.

— Ce train contient en fait 500 millions de Deutsche Marks en billets de banque imprimés aux USA, découpés et mis en caisses à Fossdale, et qui doivent être expédiés en Allemagne par voie ferrée et ferry-boat. C'est une partie importante du plan capitaliste d'annexion économique de l'Allemagne, et nous sommes là pour le faire échouer en détruisant ces billets de banque. Ces messieurs sont des sympathisants du camarade Staline et de la cause du peuple par le communisme, et ils ont mis au point ce plan avec nous.

— C'est donc pour cela que vous avez essayé des explosifs contre ma cabane de chantier, puis trouvé de quoi mettre le feu aux rouleaux de papier du journal local. Et vous comptez incendier ces billets de banque dans ma gare.

— Cela prendra plusieurs mois aux Américains et aux Anglais pour les remplacer, et l'économie de leurs zones d'occupation respectives ne s'en remettra pas, au bénéfice de l'URSS, cela va de soi. Vous allez rediriger le train sur votre faisceau de marchandises, nous nous occuperons de ce qu'il faut faire une fois qu'il sera en place. »

38. Glavnoye Razvedyvatel'noye Upravleniye, GRU en abrégé, le service de renseignement militaire de l'URSS entre 1918 et 1992.

La situation était sérieuse, et mes deux aiguilleurs de l'équipe de nuit m'ont rejoint comme otages. Le train allait arriver dans une demi-heure, et je ne voyais pas ce que je pouvais faire pour arrêter toute l'opération. Mais je n'étais pas seule, et d'autres avaient déjà trouvé la parade...

Escortée par l'un des quatre techniciens du téléphone prénommé Larry, je me suis rendue dans le poste d'aiguillage de ma gare, où un second technicien, du nom de Jake, avait neutralisé mes deux aiguilleurs en forçant, sous la menace d'une arme, Kenny à ligoter Philip sur une chaise. En me voyant venir avec son compère qui me pointait un revolver dans le dos, le dénommé Jake avait compris que le personnel de la gare était neutralisé :

« C'est le chef de gare ? »

— Miss Colson en personne. Mary et le patron sont dans la salle des pas perdus, Bradley et Pete vont chercher l'équipement... Parlons peu, mais parlons bien miss Colson : vous allez le guider ce train vers la voie de garage au fond de votre faisceau, celui où il y a le quai de chargement. Et pas de tentatives héroïques, sinon vous risquez de devoir trouver des remplaçants pour votre personnel. Il faut faire quoi pour rediriger ce train.

— Dis-le lui Kenny, j'en prends la responsabilité.

— D'accord Hattie, ils ont des armes, pas nous... répondit Kenny Daneland. Il faut commencer par mettre le signal qui protège la gare en position fermée avec ce levier. Ensuite, les leviers ici, qui commandent l'accès au faisceau marchandises, sont débloqués, et les signaux au sol qui indiquent la déviation sur le faisceau de triage sont positionnés quand on les actionne. Par contre, il faut attendre l'arrivée du train pour que le signal à l'entrée de la gare puisse être mis sur précaution, il est sur arrêt par défaut dans cette configuration. C'est parce qu'il y a une détection de la présence d'un train par court-circuit, seule façon de déverrouiller le signal en position marche à vue pour permettre d'accéder au faisceau marchandises depuis la voie ouest. Le mécanicien verra la flèche directionnelle pointer vers sa gauche, et il saura qu'il sera redirigé vers le faisceau de marchandises avec le signal de manœuvres au sol qui sera activé en même temps. Il a la lampe du butoir à la fin de la voie qui lui indique qu'il doit s'arrêter, mais il faut que quelqu'un aille l'allumer. C'est une lampe à huile, il y en a dans la réserve.

— J'y vais avec miss Colson, répondit le dénommé Larry. Madame le chef de gare, vous en profiterez pour ouvrir le portail de la partie marchandises à notre confrère pour qu'il puisse amener la camionnette avec ce qu'il faut dedans pour que l'on s'occupe des billets de banque comme il faut... »

Nous n'avons pas traîné en route parce que le train allait arriver d'un instant à l'autre. Kenny Daneland manœuvrait les signaux pour que le train de marchandises soit redirigé vers le faisceau de garage, alors qu'il aurait du simplement franchir la gare à petite vitesse avant de continuer vers Northallerton. L'équipe de saboteurs avait préparé une concoction incendiaire à base de magnésium pour torches photographiques, et elle comptait l'employer pour détruire les 500 millions de Marks allemands sous forme de billets. Comme me l'a expliqué Larry en chemin, ils avaient



testé l'idée avec le papier destiné au journal local avant de préparer leur coup de cette nuit :

« C'était donc vous pour le papier chez Millner and Sons, les trois gros rouleaux pour les rotatives du *Wensleydale Courier*.

— Bien déduit miss Colson. Avec ce groupe factice de combattants du capitalisme, nous avons bien berné la police locale, et vous par la même occasion. Naturellement, les Américains à Fossdale ne vous ont pas dit la vérité sur ce qu'ils préparaient.

— Les fournitures médicales paraissent plausibles. Vu la situation actuelle, je n'ai pas davantage creusé, ni fait le rapprochement. Et vous devez avoir une bonne source pour savoir qu'il s'agit en fait de billets de banque allemands.

— C'est une très bonne question, merci de me l'avoir posée. . . Votre train va arriver d'un instant à l'autre, allumez-donc cette fichue lanterne rouge, et allez donc ouvrir le portail d'accès! »

Derrière les butoirs du faisceau de marchandises, il y a le portail d'accès à la gare, et un appentis servant de rangement au matériel ordinaire dont on a besoin dans une gare, des outils et fournitures de mes cantonniers en passant par les fournitures de bureau –l'endroit est fermé, bien sec et à l'abri des intempéries– et des lanternes de sécurité, avec leurs mèches et leur huile.

J'en ai pris une sur l'étagère où elles sont rangées, pas loin des pétards de sécurité pour les trains, et j'y ai installé un verre rouge avant d'aller la fixer à la planche horizontale du butoir. C'est quand le train est arrivé que je me suis doutée qu'il y avait quelque chose qui n'allait pas. Je reconnais les locomotives à l'oreille, et je m'attendais à entendre la S160 entrer en gare avec le train à destination de Hull. Or, ce que j'entendais n'était pas le son d'une locomotive de ce type.

Pour des raisons de sécurité, la gare doit être illuminée la nuit quand il y a des mouvements de trains, et les lampadaires couvrent les quatre voies à quai et les voies de garage. En jetant un coup d'œil au signal, j'ai vu que la machine qui tirait le train était, en fait, une J94, la petite 0-6-0 de manœuvres que les équipes du camp de Fossdale avait utilisée pour amener les wagons allemands vides en pleine nuit un peu plus d'un mois plus tôt. J'ai tout de suite compris que le piège prévu par les Soviétiques avait été éventé.

Depuis le poste d'aiguillage, Kenny a ouvert le signal et la petite locomotive est venue se garer sur la voie, avec son train. J'ai tout de suite vu qu'elle ne remorquait pas les wagons allemands qui auraient dû assurer le transport des billets, mais des fourgons de 12 tonnes de British Railways, six fourgons et un fourgon de queue, rien à voir avec les longs fourgons allemands adaptés au trafic britannique que j'avais vus à l'arrivée. Naturellement, je n'ai rien dit. Dès que la 0-6-0 s'est arrêtée en bout de voie, Larry a mis en joue le chauffeur et le mécanicien, tout en envoyant Jake s'occuper du garde dans le fourgon de queue :

« Messieurs, votre service est terminé pour ce soir! Descendez de votre machine en restant bien en vue, et venez tenir compagnie à madame le chef de gare. Jake, tu t'occupes du garde? »

— J'y vais. Une fois qu'on a bouclé tout le monde dans l'appentis, tu files chercher les deux autres, je ne sais pas ce qu'ils fichent, mais il devraient être là déjà! Restez-bien en vue tous les trois, ce quartier est désert à cette heure-ci, et personne ne viendra si on tire ou coup de feu. . . »

De longues minutes se sont passées, et le dénommé Jake ne revenait pas. Nerveux, Larry est allé voir, non sans nous forcer à le précéder :

« Je n'aime pas ça, ça sent mauvais... Vous trois, passez devant, direction le fourgon du garde. Avancez lentement et pas d'entourloupe ! Si c'est un piège, je peux vous dire que... OUILLE ! »

Le dénommé Larry a été promptement assommé par un allié inattendu, caché entre deux wagons, qui l'a assommé avec une matraque. J'ai reconnu Brendan McCarthy, le contremaître de l'équipe de cantonniers qui construisait l'arc de la jonction d'Appersett. Visiblement, il était de mèche avec les conducteurs de la locomotive :

« C'est bon les gars, Phil a réglé son compte au second type, et le reste de l'équipe a neutralisé les deux autres quand ils sont retournés à leur voiture. Il ne reste plus que l'agent soviétique et le postier général dans la gare. Miss Colson, ça serait prématuré de vous expliquer tout cela, mais il faut que vous me coupiez l'éclairage des voies, c'est possible depuis ici ?

— Il y a un coupe-circuit général pour tout l'éclairage de la gare dans l'appentis, nous nous en servons par commodité quand il y a des travaux. Vous avez d'autres surprises comme cela.

— Trois pelotons de Marines dans les wagons. Andy, tu peux les faire sortir pour qu'ils sécurisent le périmètre. »

Le mécanicien a donné trois coups de poing légers sur chacune des portes de fourgons, et les portes se sont ouvertes de l'intérieur. Au moins trois douzaines de soldats américains en tenue de combat sont descendus des fourgons et sont allés se mettre en position pour encercler la gare en prenant soin de ne pas être vus depuis cette dernière. Pendant ce temps, je me suis rendue dans l'appentis et j'ai coupé l'éclairage des voies. Le mécanicien de la J94 a prévenu la seconde équipe d'assaut, qui devait avoir bouclé les accès à Railway Square, en purgeant bruyamment à trois reprises les cylindres de sa machine, ouvrant le robinet de purge en grand avec la pression maximale dans la chaudière, et laissant fuser un nuage de vapeur des plus denses.

Il faisait nuit noire, et la gare était plongée dans le noir alors que j'avais coupé l'éclairage. Le plan était, pour Brendan McCarthy et moi de rentrer par la porte de l'arrière-boutique du buffet, celle qui sert aux livraisons, et de surprendre les deux derniers agents soviétiques pour obtenir leur reddition. Brendan McCarthy a été rejoint par son comparse Phil, qui avait neutralisé le dénommé Jake en l'assommant alors qu'il entraînait dans le fourgon de queue. Ils étaient tous les deux armés de revolvers, et l'affaire allait vite être liquidée :

« Miss Colson, je vous demanderai juste d'ouvrir en grand la porte d'entrée et de vous montrer une fois que l'on aura neutralisé monsieur Henston et miss Stolipchine, m'expliqua Brendan McCarthy. Les renforts arriveront immédiatement. Ça ira très vite, et j'espère que nous n'aurons pas à tirer.

— Moi aussi, j'ai pu obtenir des fonds pour remplacer les rideaux, et j'espère ne pas avoir à en demander d'autres pour réparer des dégâts plus substantiels... Comment vous connaissez la porte de la réserve du buffet ?

— La personne par qui nous avons eu le renseignement vous l'expliquera... » conclut le contremaître.

Nous avons ouvert silencieusement la porte de la réserve et nous sommes entrés dans la gare. Depuis le buffet, nous avons vu que Ronald Henston était seul, et tour-

nait en rond. Pas de trace visible de Mary Ann Stolipchine, c'était une chance pour neutraliser rapidement le postier général. Les deux irlandais en armes ont surgi de derrière le comptoir du buffet et ont mis en joue le postier général :

« Mains en l'air monsieur Henston ! C'est fini pour vous la gare est cernée et vos quatre complices ont été arrêtés. La police locale est déjà sur place, et elle n'attend plus que notre signal pour venir vous chercher. Votre opération est finie, Camarade !

— Vous ne l'emporterez pas dans votre paradis capitaliste ! pesta le postier général en levant les mains en l'air. En tout cas, les traîtres qui nous ont vendus payeront !

— C'est cela, oui. . . répondit Brendan McCarthy. Miss Colson, vous pouvez appeler le reste de nos forces, l'opération est terminée. Dommage qu'il nous manque votre agent soviétique. . .

— Je m'occupe de la porte. . . » conclus-je.

Naturellement, Mary Ann Stolipchine s'était cachée derrière un banc de la salle des pas perdus, et elle a profité d'un instant de relâchement pour me sauter dessus, quand je me suis rendue à la porte d'entrée de la salle des pas perdus donnant sur Railway Square. Elle m'a ceinturée imprudemment en me passant un bras autour du cou, tout en pointant un revolver sur ma tempe. Et j'ai trouvé son comportement peu approprié à la situation, d'autant plus qu'elle tremblait comme une feuille :

« Non mais attention !. . . J'ai pris une otage et je vous préviens, je suis prête à tout !. . . Si vous ne relâchez pas les membres de notre équipe, il va arriver malheur à miss Colson, je n'hésiterai pas tirer !. . . Vous lâchez tous vos armes avant qu'il ne lui arrive malheur !

— Vous êtes ridicule miss Stolipchine. . . résuma Brendan McCarthy, tout en la gardant en joue. Notre chef d'unité sur cette mission est sur le toit de la maison d'en face avec un fusil de tireur d'élite, et elle peut vous mettre du plomb dans la cervelle sans tâcher l'uniforme de miss Colson. Cessez-donc vos enfantillages, ça ira mieux pour tout le monde, à commencer par vous.

— Non mais je suis sérieuse !. . . Et je vous dis que je vais tirer si vous n'accédez pas à mon ultimatum !. . . J'ai une otage, et je n'hésiterai pas à m'en servir !

— Miss Stolipchine, à votre place, j'aurais choisi quelqu'un d'autre pour remplir cette fonction. . .

— Ah non Miss Colson, vous n'allez pas vous y mettre à votre tour ! »

J'avais appris des prises de combat rapproché avec un instructeur venant des SAS pendant mon temps de service dans la Home Guard, et je n'étais pas trop rouillée en la matière. J'avais les bras de libres et j'ai commencé par flanquer un grand coup de coude dans le ventre de miss Stolipchine avant de l'attraper par la nuque et de la flanquer par terre en la faisant passer par-dessus ma tête, en me penchant en avant. Alors qu'elle était bien sonnée après être brutalement tombée sur le dos, j'ai attrapé son poignet droit puis, en le tordant tout en tirant son bras, je lui ai fait lâcher son arme. C'était fini pour tout le monde ce soir-là :

« Miss Stolipchine, je vous avais mise en garde. . . Vous êtes enfin revenue à la raison où je dois ajouter un grand coup de pied dans les côtes pour vous faire reprendre vos esprits ?

— Trop fort miss Colson. . . Aïe !. . . Si vous pouviez me rendre mon poignet, je vous en serais reconnaissante.

— J’ai son arme, vous pouvez la remettre debout, répondit Phil, qui nous avait rejoints pendant la bagarre. Je pense qu’on peut compter sur vous au cas où miss Stolipchine aurait de nouveau des intentions déplacées. . .

— Vous pouvez compter là-dessus, je pratique de temps à autre avec les fraudeurs qui n’ont pas de billet en règle. . . Allez, debout là-dedans, on vous attend en prison! »

Ce fut finalement Brendan McCarthy qui a prévenu les renforts, et tout ce joli monde allait être mis sous les verrous. Tout était bien qui finissait bien. Et une surprise m’attendait.

Malgré l’heure tardive, j’ai eu droit à la visite de la police, représentée par un superintendant Vernley plutôt mal réveillé au vu de l’heure nocturne, et à celle de l’amiral O’Brennell. Les quatre activistes du GPO, et le postier général de la ville, monsieur Ronald Henston, étaient mis sous les verrous sous les inculpations de conspiration contre la sécurité de l’État, assaut armé contre des installations de transport ferroviaire, détention d’arme prohibée et tentative de kidnapping. Comme me l’a dit le superintendant, alors que l’unique fourgon de police de la ville faisait l’aller-retour entre la gare et le poste de police pour conduire tout ce joli monde aux cellules du poste de police local, il y en avait pour lourd :

« Vous avez facilement vingt à trente ans de prison ferme pour tout ce joli monde. D’après ce qui m’a été communiqué par le MI5, ces gens-là sont des activistes communistes dormants recrutés par des agents du NKVD pendant la guerre, et réactivés à façon en fonction des missions à accomplir. Là, vos quatre installateurs de téléphone, ce sont tous des communistes convaincus.

— Et pas monsieur Henston ?

— Pas lui. . . Il fait partie des gens que l’on achète, et le NKVD y a mis le prix. Autant ses quatre subordonnés ont la cohérence d’agir en fonction de leurs idées, aussi détestables soient-elles, autant Ronald Henston est un simple profiteur. »

Les deux derniers installateurs de téléphone ont été transportés vers les cellules du poste de police de Hawesgayle on Dales pendant que les Marines sécurisaient le périmètre de la gare. Le train piégé qui les avait amenés sur place était déplacé à quai pour pouvoir revenir au camp de Fossdale après le passage du train de nuit en provenance d’Édimbourg, avant que les premiers convois de la journée ne commencent à desservir la gare. Un train de charbon à destination de Kendal était attendu à 05h27, suivi par le premier train de voyageurs de jour, l’omnibus Lancaster-Darlington de 05h54.

Visiblement, l’attaque contre la gare avait été détectée et contrée avant même que le groupe de saboteurs communistes ne l’ait exécutée. L’amiral O’Brennell avait clairement accès à des informations confidentielles qui lui avaient permis de mener à bien ce qui s’est avéré être un piège, et il comptait me mettre dans la confiance. Visiblement, il avait aussi été mis au courant de certains éléments de mon dossier militaire :

« Vu la façon dont vous avez “calmé” miss Stolipchine, votre entraînement du temps de la Home Guard n’a pas été en vain.

— Ce sont les SAS qui m’ont formée au combat rapproché quand je me suis engagée. Je devais faire partie des troupes de combat clandestin chargées de frapper

derrière les lignes ennemies en cas d'invasion du pays, et cela m'a permis d'acquérir quelques savoirs-faire que je ne pensais pas m'être utiles un jour en temps de paix.

— Sergent commandant une batterie de DCA pendant la guerre, cela laisse des traces. Je peux vous dire que nous avons repéré ce groupe avec un agent double qui nous a mis au courant de tous leurs plans, avant même qu'ils ne les exécutent.

— La J94 à la place de la S160 m'a mise la puce à l'oreille. . . Si ce n'est pas classifié, vous avez fait comment pour contrer ces gens-là ?

— C'est confidentiel, mais je peux vous mettre au courant des grandes lignes. C'est une coopération entre notre nouvelle Central Intelligence Agency, nos services de renseignement créés après la réforme de l'an passé, et le bureau du renseignement militaire irlandais, le G2. . . C'est un peu une affaire de famille pour moi, mais je pense que l'intéressée va vous en parler mieux que moi. . . Ah, Fiona, justement, nous parlions de toi, miss Colson et moi. . . Miss Colson, ma sœur cadette, le lieutenant-colonel Fiona Polodenko, que vous connaissez certainement mieux sous son nom de jeune fille, Fiona O'Brennell. »

À part les cheveux teints en blond et quelques années de plus, Fiona O'Brennell, épouse Polodenko, était en tout point identique à sa représentation dans les livres d'histoire parlant de la guerre d'indépendance irlandaise, jusqu'à sa tenue iconique, robe noire et chapeau de paille. Et son arme : un Carcano modèle 98 avec lunette de visée dont elle s'était servie pendant la guerre civile irlandaise.

Simple petite émigrée avec un emploi de gestionnaire dans les chemins de fer, je ne pensais pas pouvoir un jour côtoyer celle qui est une légende : l'officier qui a commandé les Donegal Special Rangers, le premier groupe de troupes de choc de l'Irish Republican Army, dès 1919, sous les ordres directs de Michael Collins en personne.

Même en civil près de trente ans après le début de la guerre d'indépendance, Fiona O'Brennell a toujours une apparence discrète de Dublinoise des classes populaires de la capitale de l'Irlande, avec sa robe noire et son canotier de paille, sa signature vestimentaire. C'est elle qui avait permis de piéger le groupe de saboteurs communistes grâce à des contacts entre ce qui restait de l'IRA, et les services secrets soviétiques :

« En dehors de l'équipe d'ouvriers qui, en plus de construire la voie de chemin de fer dont vous avez besoin pour votre gare, a eu pour mission de surveiller les environs, j'ai monté un réseau d'agents doubles au sein de l'IRA afin de surveiller de près ce groupe, et de contrer le plus rapidement ses activités.

— Vous étiez dans le camp de l'État Libre pendant la guerre d'indépendance, directement sous les ordres de Richard Mulcahy, le chef d'état-major de l'Armée Nationale Irlandaise, ça ne doit pas être facile de convaincre des gens qui sont, idéologiquement et militairement, vos ennemis.

— Dans l'absolu, ce n'est pas facile, mais la politique dure menée contre l'IRA par de Valera, aussi hypocrite soit-elle<sup>39</sup>, porte ses fruits. Et puis, la lutte armée contre l'État Libre, puis cette Eire informelle inventée par de Valera pour ne pas s'appeler République d'Irlande, s'avérant être une impasse, les moins atteints des membres de l'IRA décident parfois de faire preuve de bon sens, et décident de coopérer avec la

39. Eamon de Valera a été dans le camp des opposants au traité anglo-irlandais de 1922, qui a instauré l'État Libre d'Irlande, opposants dont la branche armée a été l'IRA anti-traité, vaincue militairement en 1923.

légalité. Ceux qui ne sont pas insupportés par ma personne deviennent mes agents infiltrés, en Irlande comme à l'étranger.

— Et c'est ainsi que vous avez eu l'information sur cette opération ?

— Le GRU, les services secrets militaires soviétiques, ont eu vent par une source non identifiée du conditionnement et de l'expédition vers les trois zones occidentales de l'Allemagne de 500 millions des nouveaux Deutsche Marks en billets depuis la Grande-Bretagne, via le camp de Fossdale. Un train spécial doit emmener cette somme à Kingston Upon Hull pour embarquement sur un ferry à destination de Hambourg avant livraison dans tout le pays. Ce sont des petites coupures de un Deutsche Mark, dont la distribution massive est indispensable pour que la nouvelle monnaie soit utilisée au quotidien par toute la population.

— Faire brûler tout cela aurait été un coup dur pour le camp occidental. Et comment l'IRA est au courant ?

— Les services secrets soviétiques ont des contacts avec l'IRA, et c'est comme cela que j'ai eu l'information, je vous passe les détails. Un correspondant de l'IRA à Hawesgale on Dales a eu pour charge de trouver un logement, le matériel pour fabriquer les charges incendiaires, et des repérages pour que cette opération soit menée à bien. Comme c'est un de mes agents, j'avais les informations en temps réel. Et ma position d'officier en charge des relations internationales pour les services secrets irlandais m'a permis de monter une opération commune avec la CIA, afin de permettre aux autorités locales d'arrêter le commando en flagrant délit. Il y a eu une fuite du côté des services secrets britanniques, et nous comptons bien en profiter pour la trouver.

— Quand on voit qu'ils peuvent recruter un commando au complet, je me doute bien que quelqu'un de bien placé doit les renseigner. . . Et cette histoire de faire sauter ma cabane de chantier, c'était un essai ?

— Leur idée initiale était de tout faire sauter, mais cela aurait éparpillé les billets, et été peu judicieux. Leur contact les en a dissuadés, mais il a quand même fallu les laisser éparpiller votre cabane de chantier à coup de plastic militaire pour qu'ils comprennent le fait que cela aurait été à la fois peu efficace pour détruire les billets, et très bruyant. D'où le second essai contre le stock de papier de votre journal local pour valider la méthode.

— Pour la suite, les billets vont bien être transportés en Allemagne depuis Fossdale, non ?

— Comme prévu, à une date que votre direction vous communiquera. Cette information reste confidentielle pour des raisons évidentes. Même moi, je n'y ai pas accès. . . Vous avez un train qui arrive dans un quart d'heure, je vais vous laisser diriger la manœuvre miss Colson. J'ai quelqu'un à récupérer dans votre billetterie et je vous laisse tranquille. »

Miss Mary O'Brien, agent soviétique de son vrai nom Mary Ann Stolipchine, avait été détenue dans ma billetterie, fermée à cette heure-ci, en attendant qu'une voiture du renseignement militaire américain ne vienne la chercher pour suite à donner. La voiture noire est arrivée depuis le camp de Fossdale avec un chauffeur et trois militaires en civil à bord, et miss Stolipchine a ensuite été emmenée dans un endroit discret. Menottée, Mary Ann Stolipchine a été accompagnée à la voiture par Fiona O'Brennell, qui m'a fait les présentations au passage :

« C'est un peu une affaire de famille miss Colson... Le nom de jeune fille de miss Stolipchine est O'Brennell, et elle est ma cousine. Longue histoire via la Finlande et la Pologne pour expliquer son arrivée dans ce qui n'était pas encore l'URSS plus de trente ans plus tôt.

— Trop fort ! ronchonna l'intéressée. Et c'est tout ce que tu trouves à dire, toi ?

— Le reste est classifié et je suis trop polie... Miss Colson, je n'ai pas terminé mon contrat de cuisinière chez monsieur Wiesziniak à ce jour, nous aurons l'occasion de nous revoir. Bonne fin de nuit !

— Fiona, tu fais toujours des contrats de cuisinière, toi ?

— Je n'ai pas fait une école hôtelière pour rien Mary... C'est par ici que ça se passe, nous allons gentiment demander à monsieur Staline de bien vouloir te reprendre, ça fait un peu désordre ta présence ici... »

La partie attaque soviétique contre ma gare et mes trains était finie. Des camions militaires avaient ramené les soldats américains à Fossdale, et les wagons qu'ils avaient utilisés pour venir étaient laissés sur place, sur le faisceau marchandises, pour retour et réutilisation, après avoir servi à amener des fournitures au camp de la RAF. La J94 est retournée à Fossdale après le passage du train de nuit Édimbourg-Liverpool via Richmond et Hawesgayle on Dales, puis une nouvelle journée d'été commençait. J'ai ouvert la gare et je suis rentrée chez moi après, tout étant revenu dans l'ordre.

Après ce moment d'action, la vie est rapidement redevenue normale à Hawesgayle on Dales. Mary Ann Stolipchine a été discrètement évacuée vers un lieu de détention non précisé dans le but d'être échangée avec un agent occidental arrêté par les services secrets soviétiques, d'après ce que m'a expliqué sa cousine Fiona O'Brennell, épouse Polodenko. D'un autre côté, le superintendant Vernley a été content de se débarrasser des quatre postiers et du postier général de la ville, les inculpations pour sabotage et haute trahison devant être prononcées par la suite par le procureur de la Couronne.

Le lendemain, jeudi 19 août 1948, j'ai été invitée à une soirée "privée" au British Fish'n'Chips de monsieur Wiesziniak, pour une évocation entre personnes initiées des événements de l'avant-veille. Étaient présents le superintendant Vernley, Sherwood Kittingsworth, le rédacteur en chef du *Wensleydale Courier*, l'amiral O'Brennell et, en cuisine comme dans la salle, sa sœur cadette Fiona. Et, bien évidemment, l'équipe des six manœuvres qui, en plus de finir la construction de la voie à Appersett Junction, avaient surveillé les alentours, et gardé un œil sur l'équipe.

Fiona O'Brennell nous a expliqué comment, dans le cadre de sa vraie profession d'officier de renseignement, elle avait eu vent de l'opération des services secrets soviétiques contre la pile de billets de Deutsche Marks en cours de chargement dans les wagons à destination de Hambourg via Kingston Upon Hull. Cela tenait à sa vigilance pendant la guerre, appelée l'Urgence du côté de la bientôt République d'Irlande :

« Dès 1943, j'ai alerté mon gouvernement sur la possibilité d'avoir, en provenance de l'Europe occupée, des agents infiltrés employés par les services secrets soviétiques sous couvert de citoyens irlandais rapatriés à l'occasion de l'évolution du conflit. L'Irlande étant officiellement non combattante, ses citoyens pouvaient continuer à circuler

dans à peu près toute l'Europe sous réserve que la situation s'y prête. Les catégories les plus courantes de mes compatriotes à l'étranger étaient les employés de maison et le personnel relevant de l'église catholique, prêtres comme personnel non religieux. La politique de mon gouvernement a été de ne pas encourager les départs et de faciliter les retours, en plus de dissuader discrètement nos compatriotes séjournant en Europe occupée de rester dans les pays étrangers où ils résidaient. Les trois représentations de l'Eire à Paris, Berlin et Rome ont été maintenues en fonction pendant l'Urgence tout au long du conflit, moins celle de Berlin vers la fin de 1944.

— Il y avait donc un compte précis des vos citoyens résident à l'étranger, détailla le superintendant Vernley. Et c'est par ce biais que des agents infiltrés soviétiques ont pu rentrer à l'Ouest.

— Tout à fait, expliqua Fiona O'Brennell. Et nous l'avions anticipé. Avec Eamon de Valera, qui était alors aussi ministre des affaires étrangères, après les élections parlementaires du 23 juin 1943, il a été décidé de maintenir nos représentations à Paris et à Rome en priorité, et de fermer celle de Berlin dès que les Soviétiques auraient franchi la Vistule, avec évacuation immédiate de nos ressortissants restant en Allemagne. Pour ces derniers, la RAF et l'US Army Air Force ont été bien plus efficaces que nos recommandations pour pousser les pousser à quitter le territoire du Reich.

— Hors personnel clérical concentré dans les lands catholiques du pays comme la Bavière, il y avait beaucoup d'employés de maison qui avaient perdu leur emploi en France, aux Pays Bas ou ailleurs parce que leurs patrons avaient été déportés parce que juifs, et qui occupaient des postes en Allemagne qui s'étaient libérés du fait de la mobilisation des Allemands qui les occupaient, ou la déportation de ceux qui les occupaient avant, déportés parce qu'ils étaient juifs. . . précisa Sherwood Kittingsworth.

— Quand la Wehrmacht a été chassée de Biélorussie début juillet 1944, l'ordre d'évacuation de notre représentation à Berlin, et de tous nos concitoyens pouvant quitter les lieux, a été donné le 15 juillet 1944, avec effet final au 1<sup>er</sup> septembre 1944, précisa Fiona O'Brennell. Le plan prévoyait que nos ressortissants seraient repliés vers la Suisse, en accord avec les autorités de ce pays, et celles du Troisième Reich. Il restait un peu moins de 1 000 de nos ressortissants recensés à évacuer. Tant qu'il y avait des trains qui roulaient, ceux qui pouvaient les prendre ont eu droit à un billet aller simple vers Constance, un centre d'accueil côté Suisse, à Kreuzlingen, se chargeait de les recevoir et de s'occuper de la suite. Nous en avons perdu en route compte tenu des circonstances, sans parler de ceux qui ont voulu rester pour diverses raisons. Longue histoire faite courte, 937 de nos concitoyens ont quand même pu être évacués par la Suisse, 149 étant portés disparus et 87 préférant rester sur place. Un dernier convoi avec notre personnel de représentation, les 57 derniers Irlandais qui résidaient auparavant à Posen, Breslau, Königsberg<sup>40</sup> et autres villes mal placées face aux Soviétiques. Presque deux mois pour faire la route à pied, j'étais membre de ce convoi. Après le 08 mai 1945, parmi les plus de 200 de nos compatriotes dont nous étions sans nouvelles, certains sont réapparus en prétendant avoir survécu comme ils pouvaient.

— Et ce n'était pas toujours le cas je suppose, commenta le superintendant. Vous avez du avoir des surprises.

---

40. Respectivement Poznan et Wroclaw, en Pologne, et Kaliningrad, toujours enclave Russe à la date, 20 juin 2022, où je rédige ce texte. O. G.



— C'était prévu, et j'ai fait vérifier par la Garda Siochana une à une les identités des quelques 200 prétendus ressortissants, précisa Fiona O'Brennell. Cela nous a permis de cerner deux douzaines d'individus aux profils douteux, mais pas ma cousine Mary Ann. Elle, son profil n'était pas douteux vu qu'elle était clairement un agent infiltré des services soviétiques, et que je l'ai reconnue sur la photo que la Garda m'a communiquée d'elle via les autorités françaises. Elle avait choisi d'aller droit dans leur zone d'occupation, en Bavière, pour s'infiltrer directement en Grande Bretagne. Ces personnes ont été suivies par nos services secrets, et leur identité communiquée au MI5 pour suite à donner. Ce qui a été fructueux de notre côté, puisque nous avons pu mettre sous surveillance un réseau complet des services soviétiques chargés des contacts avec l'IRA.

— C'est à l'occasion de cette surveillance que mes collègues britanniques du MI5 ont découvert leurs cinq compatriotes indécents, et vite découvert que le chargement de billets de banque de la partie occidentale de l'Allemagne allait être la cible d'une attaque, expliqua l'amiral O'Brennell. Ma sœur a mobilisé son équipe d'anciens de l'IRA et de volontaires locaux, ici présente, avec pour mission de surveiller tout ce joli monde à Hawesgayle on Dales.

— Nous avons été briefés sur les détails du transport de billets par train, expliqua Brendan McCarthy, le contremaître, et nous devons sonner l'alerte dès que les comploteurs seraient prêts. Comme nous sommes tous de véritables ouvriers des travaux publics, nous avons eu l'embauche sur le chantier de votre bretelle comme couverture. Le gouvernement britannique a délégué l'opération aux services secrets irlandais et à la toute nouvelle CIA américaine parce qu'il est convaincu qu'il y a des fuites au plus haut niveau chez eux, en direction de l'URSS. . . Nous vous avons laissé faire, miss Colson, pour ne pas attirer l'attention, et que notre piège fonctionne. Jolie intervention contre miss Stolipchine, cela dit en passant. . .

— Eh bien, je n'ai pas encore la confirmation de la date à laquelle le train va partir, repris-je, mais je pense que ça se fera en pleine nuit, et que j'aurais un préavis de 24 heures. . . En tout cas, j'espère que l'on coïncera toutes ces équipes Soviétiques en ballade par chez nous. »

Dans les jours qui ont suivi, j'ai bien eu le préavis pour le train, avec 24 heures d'avance, et une bonne surprise : le convoi vers Kinston Upon Hull était prévu pour le mercredi 25 juin 1948 à 15h30. J'ai été prévenu en même temps que de l'arrivée de mon adjoint à Vancouver, Jim m'ayant envoyé un télégramme à l'occasion.

C'est ainsi qu'en pleine après-midi, quasiment au vu et au su de tous, les douze wagons allemands remplis de billets de banque imprimés aux USA, puis découpés et emballés en Grande-Bretagne, ont été transportés vers Hambourg par chemin de fer et ferry-boat avant d'être distribués dans toute la partie sous contrôle occidental du pays. Un des wagons était destiné à l'aéroport de Hambourg afin que son contenu soit transporté à Berlin-Ouest.

L'opération s'est bien terminée, j'ai eu la confirmation par l'Amiral O'Brennell, avant qu'il ne quitte le camp de Fossdale, un convoi de plus embarquant les machines à découper les billets vers Kingston Upon Hull, pour livraison à la Banque des Länder Allemands, la nouvelle organisation chargée de faire vivre ce qui était devenue la monnaie de l'Allemagne occidentale, le Deutsche Mark. Quand à la S160, elle serait

attelée à un train à destination de Munich avant d'être conduite en Italie et livrée au dépôt de Vérone pour utilisation par les chemins de fers italiens.

De mon côté, la fin de l'été 1948 a été marquée par l'adoption enfin formelle de Martha, notre petite chatte noire et blanche. Elle avait repéré que mon époux sortait travailler très tôt le matin, et qu'elle pouvait entrer à l'occasion pour me rejoindre dans mon lit alors que j'étais toujours endormie. Sa mère et son frère sauvages sont restés dans la niche avant de nous quitter début octobre.

Jim et sa charmante épouse, Mariko Hisagawa, désormais épouse Cerridwen, sont arrivés à Hawesgayle on Dales par le train du soir de 08h35 en provenance de Lancaster le mercredi 08 septembre 1948. J'étais sur le quai, de service, et j'ai pu ainsi faire la connaissance de la mariée. Et Jim a eu du goût : jeune femme toute fine dans les 25 ans, avec un visage ovale aux traits fins, très typé asiatique, je l'ai trouvée très élégante d'entrée, sans ostentation. Elle portait un tailleur gris souris qui lui allait comme un gant. Jim a fait les présentations :

« ..Ma patronne dont je t'ai parlée Mariko, miss Henrietta Colson, notre chef de gare. Elle vient aussi d'une autre île que celle-ci, celle d'à-côté plus à l'ouest, mais elle aura l'occasion de t'en parler.

— Enchantée de faire votre connaissance miss Hisagawa. Je ne vais pas vous retenir plus longtemps, Jim habite un peu loin de la gare.

— Ça nous donnera l'occasion de voir un peu la ville Mariko et moi, expliqua Jim. C'est un pays totalement inconnu pour elle, et c'est le début d'une grande aventure pour nous deux... »

J'ai laissé mon assistant rentrer chez lui avec son épouse, et j'ai fait de même. Il m'avait dit qu'il reprendrait le service samedi, je comptais ne pas le brusquer. Et puis, moi aussi, je m'étais mariée après avoir quitté mon pays, j'avais une idée de ce que c'était comme expérience... .

Début septembre 1948, aux actualités, il devenait évident que le dispositif américain pour ravitailler Berlin par les airs était une réussite, infligeant de fait un camouflet à Staline, qui ne pourrait plus indéfiniment faire courir un blocus de la partie occidentale de l'ancienne capitale du Reich. Le 21 septembre 1948, le triangle d'Appersett Junction est devenu une réalité, et la gare d'Hawesgayle on Dales avait enfin un moyen de retourner les locomotives passant par elle, en plus de permettre à des trains en direction de Darlington par la Buttertubs pass de prendre la direction de Richmond directement, sans passer par Hawesgayle on Dales.

À la même occasion, les premiers coups de pelleuse de l'arc de Kendal et de la nouvelle connexion de la ligne des Dales à la West Coast Main Line étaient lancés, avec une date estimée de fin des travaux pour juin 1950. Le financement de la liaison Leyburn-Masham était aussi assuré, de même que le branchement de la ligne d'Ingleton sur la ligne des Dales à Sedbergh. Les acquisitions foncières étaient prévues dans le courant de l'année 1949, un chantier à suivre.

Fiona O'Brennell, épouse Polodenko, était rentrée à Dublin à la fin de son contrat chez monsieur Wiesziniak, comme prévu, et j'ai eu par ses lettres des nouvelles de sa cousine, qui a bien été rapatriée en URSS, j'aurai l'occasion de vous en parler plus loin. Du côté de notre environnement quotidien, le nouveau chantier de Wensleydale Avenue a commencé avec les terrassements entamés à la mi-octobre 1948. Il y avait

des opportunités, et mon époux m'en a parlé une nuit où j'ai été de service à la gare, avant d'aller au travail. Il est passé me voir et m'en a touché deux mots :

« J'y ai réfléchi, et ça peut représenter un bon investissement pour nous vieux jours. En la louant, nous pourrions la financer sans que cela ne grève trop notre budget familial. Tu sais, British Railways va vouloir récupérer la maison quand tu partiras à la retraite, c'est le moment d'y penser. Tu te plaît bien à Hawesgayle on Dales, c'est le moment opportun pour ce genre de projet. Et c'est toi qui m'a dit que le quartier de la gare allait rester rural.

— La municipalité a décidé qu'il n'y aurait pas d'autre axe urbain débouchant sur la place que Wensleydale Avenue, et ils vont acheter les fermes à l'abandon pour en faire des logements et des commerces afin que ça soit comme un vrai village, le futur quartier de la gare. . . C'est quel type de maison qui est prévu ?

— Depuis la gare et en direction de Lancaster Road : les fermes actuellement à l'abandon, restaurées et revendues pour habitation, des terrains avec des maisons individuelles, et des maisons de ville avec jardin. Tu as une préférence ?

— J'aimerais bien être un peu en ville, mais je ne me déciderai pas avant d'avoir vu les plans. Écoute chéri, nous passerons ensemble samedi prochain à la présentation faite par la municipalité, et nous déciderons à ce moment-là. En tout cas, comme tu le dis, c'est une opportunité à saisir. »

Et tout cela est une autre histoire dont je vous parlerai sûrement un jour. . . Mais nous n'avons pas tout à fait fini avec notre récit.



\* \* \*



## – Épilogue –

**P**OUR TERMINER MON HISTOIRE, je dirais simplement que j'ai profité de l'automne 1948 pour découvrir certaines spécialités culinaires slaves. Boleslaw Wiesziniak, du British Fish'n'Chips, dispose à sa carte de plusieurs d'entre elles, comme les pierogis, des pâtes farcies polonaises, la variété aux champignons étant ma préférée, -/-/7¼ l'assiette, et ça les vaut. Il y a aussi le zurek, une soupe faite avec du bouillon de légumes, de la farine de seigle, de la crème, et dans laquelle il y a, au choix, des œufs durs en tranches ou des petites saucisses. J'ai aussi commandé chez lui un jour un bigos, une authentique choucroute polonaise, -/1/5 pour quatre personnes, et c'est excellent.

Pour les enfants et les desserts, monsieur Wiesziniak fait aussi sur commande des plats, comme le Piernik, un gâteau polonais aux épices, très particuliers mais, quand on aime, c'est comme le tiramisu de ma belle-sœur Gina : incontournable, avec un délicieux goût de revenez-y quand vous voulez. Et je ne parle que des spécialités qu'il vend parce qu'un jour, alors que j'allais chercher un sernik, gâteau au fromage polonais, que j'avais commandé pour le dessert, monsieur Wiesziniak m'a fait goûter un spécialité polonaise destinée à un public d'adultes. À son comptoir, il a sorti une bouteille sans étiquette remplie d'un liquide translucide légèrement teinté en violet, et bien prometteur :

« Si vous connaissez les alcools forts, celui-là va vous plaire. C'est une recette polonaise pas connue, comme notre vodka, mais tout autant typique de notre pays. Je ne vous en vend pas parce que je ne peux pas le faire légalement, c'est pour cela que c'est offert si cela vous tente.

— Mmmm, pourquoi pas ? Je sors de table et ça me fera un digestif... Et vous appelez ça comment ?

— Du buraczany. C'est de l'alcool de betteraves typiquement polonais. J'ai un ancien camarade des forces polonaises en exil qui veut monter une distillerie pour en fabriquer, je lui ai dit qu'il pouvait venir ici pour son affaire, vous m'avez dit que la municipalité cherchait des entreprises pour développer la ville.

— Ça serait une bonne idée... Et il fait combien, votre alcool ?

— 60 degrés, la valeur traditionnelle pour cette spécialité. Je vous laisse découvrir, je pense que ça va vous plaire.

— J'ai un oncle dans les environs de Galway qui arrive à cela avec une spécialité irlandaise comparable. Sauf qu'avec la recette qu'il emploie, il vaut mieux ne pas trop demander avec quoi il le fait, son poteen... Des betteraves ?

— 100% et rien d'autre, le vrai buraczany n'accepte aucun autre ingrédient. Celui-là, c'est de l'artisanal, mon camarade veut faire la même chose en petite production industrielle, il pense qu'il y a de la demande au Royaume-Uni.

— Mon époux a bien réussi à trouver des clients pour ce pain ukrainien dont je n'arrive pas à me rappeler du nom, je pense que vous n'aurez aucun mal avec votre alcool. Voyons cela... »

Le buraczany a pour principale caractéristique de bien faire digérer, et il faut aimer, ce qui est mon cas. Comme je l'ai dit à monsieur Wiesziniak, ça vaut le voyage :

« Gaaaaaaaaaaaaaaaaahhhhhhhhh!... Ah oui, ça doit bien aider à vivre heureux avec le climat que vous avez en Pologne. Et on sent bien le goût du fruit !

— Je me doutais bien que cela vous plairait, je me suis laissé dire que vous aviez une certaine expertise en la matière.

— Les réputations, vous savez... En tout cas, votre camarade d'armes a déjà une cliente avec moi. Mon époux n'est pas trop alcool, mais j'aime bien ce genre de produit.

— Vous pouvez le verser dans un bocal sur une pomme de terre crue coupée en morceaux que vous ferez macérer au minimum trois mois, ça donne un goût particulier. Je vais dire à Wojcieh, mon ami, qu'il peut venir ici.

— Prévenez-moi quand il fera des ventes d'usine, j'ai de la place dans le placard de ma cuisine pour une bouteille. Ou deux... »

Au passage, le distilleur polonais avait besoin de faire venir ses betteraves en grande quantité pour sa distillerie, ce qui faisait un client de plus pour British Railways...

Comme je vous l'ai dit, mon époux avait obtenu de la part de Kyrill, le camarade de classe d'Harold, et fils de monsieur Tourguenev, le chauffeur de taxi, la recette d'un pain traditionnel ukrainien, appelé pampushka. C'est un pain fait avec des petites boules de pâte levées à part, auxquelles un peu d'huile végétale est rajoutée en cours de pousse, et mises à touche-touche pour être cuites dans un plat à four, avec une dorure à l'œuf.

Les Ukrainiens le servent avec la soupe, additionné de sauce faite d'ail, de persil et d'huile végétale, et mon époux, après avoir testé la recette, et obtenu l'approbation d'Ayshe, la grand-mère de Kyrill, intraitable avec les recettes traditionnelles ukrainiennes, en a proposé en vente dans sa boulangerie, peu avant Noël. Je suis allé le voir pendant ma pause de midi, et mon époux avait affiché en vitrine sa nouvelle spécialité :

### **NOUVEAU! PAMPUSHKA**

*Spécialité ukrainienne traditionnelle*

*2 shillings la livre*

*Ajoutez votre sauce à l'ail et servez chaud ou froid !*

*Dès maintenant sur commande à la boulangerie Colson*

Il avait aussi affiché la même chose en ukrainien, rédigé à son attention par Kyril, en échange d'un pain au lait à titre de paiement, et il venait aussi de l'afficher :

« Alors Hattie, ça se passe bien à la gare ?

— Pas de retard, de déraillement, ou d'autre problème du même genre... Tu as des commandes pour ton pain ukrainien ?

— Pas encore, mais ça va venir. Madame Mustafayev, la grand-mère de Kyrill, a dit qu'elle m'en prendrait dès que j'en aurais en vente. Celui que j'ai fait était réussi, à ce qu'elle m'a dit.

— Tant mieux, car moi aussi, j'adore ça... Quand on parle de Kyrill, le voilà avec Harold... Les enfants, si vous venez pour des petits pains, il n'y en a plus, tout est vendu.

— C'est normal, ils sont très bons, et ma mère en achète le matin pour être sûre que j'en ai, expliqua Kyrill... Heu, monsieur Colson, il y a un petit problème avec l'affiche en ukrainien.

— Ah, un mot qui est mal orthographié ou écrit ? demanda mon époux, embarrassé.

— Heu... Non, ce n'est pas cela... C'est juste que vous l'avez mise à l'envers. »

Elle fut retournée sur le champ et la communauté ukrainienne de Hawesgayle on Dales est vite venue en masse pour passer commande. Comme le dit Nigel, mon époux, quand c'est bon et bien fait, il y a toujours des gens qui achètent.

Je termine avec une petite partie géopolitique qui comprend des informations que j'ai eues par ma nouvelle correspondante de Dublin, Fiona O'Brennell Polodenko. Le 12 mai 1949, le blocus de Berlin était levé par les Soviétiques, le pont aérien massif mis en place par les Américains, avec la participation des Britanniques, il faut le dire, avait tenu en échec Staline en permettant d'approvisionner la ville en continu, bien au-dessus du niveau élémentaire de survie que l'on pouvait espérer en pareil cas.

Il y a même eu une centrale électrique qui a été amenée, en pièces détachées, par voie aérienne pendant le blocus<sup>41</sup>, et les aviateurs américains n'ont eu de cesse de battre tous les records de tonnage transporté avec une amélioration constante de leurs procédures. Sans parler de l'implication des berlinois eux-mêmes, qui fournissaient le personnel au sol ayant pour tâche de décharger les avions en temps record. Un C-54 a été déchargé une fois en cinq minutes, ce qui fait dix tonnes de marchandises vidées de l'avion en deux fois moins de temps que ce qui était la norme<sup>42</sup>.

Après la fin du blocus le Berlin, un vol discret au départ de l'aérodrome militaire de Francfort sur le Main, en zone américaine, a amené à Berlin ouest notre Mary Ann Stolipchine, née O'Brennell. Les responsables militaires soviétiques en poste à Berlin-Est ont accepté de la récupérer et, comme le responsable américain de l'échange l'a dit à Fiona Polodenko, cela semblait plutôt les remplir de joie...

L'échange devait avoir lieu à un endroit de Berlin formant la frontière entre les deux parties de la ville, celle sous contrôle anglo-franco-américain, et celle contrôlée par les Soviétiques. La date fixée étant le 25 mai 1949, deux jours après la création formelle du nouvel état d'Allemagne de l'Ouest, la République Fédérale Allemande.

41. Authentique

42. Authentique.

La toute nouvelle CIA américaine et son homologue soviétique, le MGB, ont décidé d'employer un point de passage discret entre les deux parties de Berlin, un pont routier passant au-dessus d'un faisceau de voies ferrées au bout d'une rue de Berlin appelée Bornholmer Straße. Cet endroit comprend un poste-frontière soviétique côté est, et un poste de contrôle français de l'autre. Il est peu fréquenté et n'ouvre qu'en journée, endroit idéal pour des échanges.

Fiona Polodenko y avait rendez-vous avant l'aube du 21 mai 1949 avec un cadre de la CIA qui avait travaillé au renseignement militaire pendant la guerre, un monsieur Allen Dulles. Il était haut placé dans la hiérarchie de la CIA, et il lui avait été confié directement l'échange de Mary Ann Stolipchine avec quelqu'un de bien plus important. Fiona Polodenko était venue au rendez-vous en tramway, une ligne ayant son terminus peu avant le pont. Monsieur Dulles attendait à la hauteur du poste frontière tenu par les français, et il l'a vue arriver à l'heure :

« Merci de vous être levée si tôt miss Polodenko, je ne pensais pas que vous trouveriez un tramway à cette heure-ci.

— Il y en a un toutes les demi-heures sur cette ligne entre dix heures du soir et cinq heures du matin, il suffit de l'attraper à la bonne heure... Nos contacts soviétiques sont là ?

— J'ai vu les gardes habituels... J'espère pour votre cousine qu'elle ne sera pas trop mal accueillie dans ce qui est désormais son pays d'origine.

— Depuis 1917, elle a échappé à toutes les défaites de l'armée de la Russie soviétique, y compris face aux Polonais... Selon mes informations, ses collègues du MGB et du GRU la considèrent un peu comme la présentatrice des actualités de Radio Erevan<sup>43</sup>... Les théières de toutes les Russies vont souffrir à son retour... Votre pilote allemand, en quoi est-il intéressant, si toutefois vous êtes autorisé à me le dire.

— À une représentante d'un service secret qui nous a donné l'occasion de le récupérer, je ne vais pas jouer les cachottiers, le président Truman m'a confirmé en personne que vous saurez garder cela confidentiel. Vous avez entendu parler de l'opération Paperclip ?

— À la fin de la guerre, quand vos forces armées ont fait main basse sur toute la technologie de pointe allemande ? Je connais. Ce pilote aurait un rapport avec cela si je vous comprend bien.

— Le major August Lippmann était affecté à une unité expérimentale dans un groupe spécial qui, officiellement, s'occupait d'avions de transport à très long rayon d'action de technologie classique. En fait, cette unité avait pour charge le développement d'un prototype d'avion-fusée à très long rayon d'action, le planeur stratosphérique Silbervogel.

— C'est sensé être un appareil qui n'a existé que sur le papier. Une sorte d'avion capable d'aller dans l'espace, ou quelque chose comme cela.

— Théoriquement, un bombardier expérimental pouvant partir d'Allemagne, voler à très haute altitude et très haute vitesse, attaquer une cible aux USA et aller ensuite se

---

43. Même traditionnel soviétique du temps de l'URSS, où des blagues loufoques et irrévérencieuses circulaient parmi la population de l'ex-URSS en étant présentées comme étant des dépêches de Radio Erevan. Se voir attribuer le poste de présentateur ou présentatrice des actualités de cette radio équivaut peu ou prou à avoir une réputation de comique, en l'occurrence involontaire pour le personnage en question.



poser au Japon. Dans la pratique, un prototype d'étude du Silbervogel a bien volé, sur un vol expérimental entre l'Allemagne et le Japon, début 1945. Ce major Lippmann en était le pilote, les archives de l'Erprobungstaffeln 200 de la Luftwaffe, leur unité expérimentale, en font état. Du moins, celles que nous avons discrètement mises de côté aux USA.

— Et les Soviétiques ont mis la main comment sur ce pilote ?

— C'est là que nous aimerions bien l'interroger. Selon eux, il se serait écrasé aux commandes d'un hydravion Junkers 490 du côté de Magadan en Sibérie, alors qu'il aurait tenté de rejoindre le Japon, plus précisément la partie sud de Sakhaline, alors sous administration japonaise pour toutes les terres au sud du 50<sup>e</sup> parallèle nord<sup>44</sup>. Il a été récupéré sur la côte et il a prétendu être le seul survivant de l'équipage de l'hydravion, qui se serait prétendument écrasé en mer d'Okhotsk suite à un problème mécanique.

— En fait, il pilotait ce Silbervogel.

— Précisément. Les archives japonaises et allemandes que nous avons saisies en font état. Nous le récupérons avec cet échange pour bien plus que des raisons humanitaires. Le major Lippmann nous permettra de déterminer si une opération de récupération de l'épave du Silbervogel est possible, l'expertise allemande en la matière pourrait nous être utile pour de futurs programmes militaires. Votre cousine est attendue, à ce que je vois. »

Du côté de la zone soviétique, une limousine noire est apparue au poste de la Bornholmer Straße. Des officiers de l'armée rouge en sont descendus, et ont appelé le poste de contrôle français pour confirmer la suite de l'opération. Allen Dulles a répondu en personne pour donner ses garanties. Une énorme Cadillac noire américaine est arrivée ensuite, déposant Mary Ann Stolipchine avec une escorte qui lui a enlevé ses menottes une fois qu'elle est descendue de la voiture. Voyant sa cousine Fiona, elle n'a pas semblé des plus enthousiaste :

« Trop fort, tu es avec les Américains, toi, maintenant ?

— Simple affaire de courtoisie, rien de plus, comme je suis de la famille. Tu transmettras tes amitiés à ton époux Sergueï à Moscou. Il organise toujours des séjours dans la nature, en Sibérie, pour les délinquants en manque de réinsertion sociale ?

— C'est une très bonne question, merci de me l'avoir posée... Et je n'ai même pas eu droit à une tasse de thé avant de partir de Spandau, dingue !

— Il y a ce qu'il faut de l'autre côté, le maréchal Chuikov<sup>45</sup> m'a dit qu'il mettrait en marche son samovar personnel dans son bureau à votre attention, précisa monsieur Dulles. Je vois que notre monnaie d'échange est là, nous allons pouvoir procéder. »

Le pilote allemand venait de descendre de la limousine soviétique, et l'escorte de Mary Ann Stolipchine l'a conduite vers l'entrée ouest du pont de la Bornholmer Straße. Le major de la Luftwaffe a été positionné de même par son escorte soviétique et, d'un signe de la main échangé entre Allen Dulles et sa contrepartie soviétique, Mary Ann Stolipchine et le major Lippmann se sont engagés sur le pont désert, chacun allant l'un vers l'autre.

44. Aujourd'hui sous administration russe.

45. Commandant en chef des forces soviétiques en Allemagne de l'Est du 1<sup>er</sup> avril 1949 au 26 mai 1953.

Il se sont croisés au milieu dans s'arrêter et ont été récupérés, chacun de leur côté, par leurs camps respectifs, avant d'être conduits dans des endroits plus tranquilles pour suite à donner. L'un des premiers échanges d'espions de la guerre froide, si ce n'est le premier, venait d'avoir lieu ce 25 mai 1949 au petit matin. Et cela n'allait pas laisser certaines personnes indifférentes. . .

J'ai eu cette information bien des années plus tard, par une source autorisée. Un peu plus d'une semaine après, la date exacte ne m'étant pas été révélée, un de nos diplomates en poste en Turquie a eu un rendez-vous discret, dans un bar d'Ankara, avec un agent soviétique désigné par le MI5 sous le pseudonyme d'Ivan Denysovitch. L'endroit a pu être mis sous surveillance serrée par deux agents du MI5, répondant aux noms de code Laurel et Hardy.

Ils surveillaient Ivan Denysovitch et savaient qu'il avait un rendez-vous avec un britannique haut placé à notre ambassade en Turquie, britannique non encore identifié à cette date. Ivan Denysovitch attendait son contact au bar, et il a été abordé par un homme visiblement très élégant, qui lui a demandé quelque chose d'anodin :

« Bonsoir Monsieur, excusez-moi de vous importuner, mais j'ai sottement oublié mon briquet à l'hôtel. Si vous avez des allumettes, vous me rendriez bien service en me dépannant, si cela ne vous dérange pas.

— Pas du tout Monsieur, j'allais commander un raki avant d'allumer mon cigare du soir, et ce sera un plaisir de vous dépanner. Il y a une table de libre là-bas, permettez-moi de vous inviter.

— Avec joie mon cher, la compagnie de gens de qualité est toujours quelque chose qui me ravit. »

C'était une conversation codée convenue, et les deux hommes se sont isolés sur la seule table de libre dans le bar. Table délibérément laissée libre pour eux, avec toutes les autres d'occupées ou de mal situées pour des conversations discrètes, un garçon de café devant enlever le signe "Réservé" qui la bloquait, et faire mine de la nettoyer avant de la laisser aux deux agents secrets soviétiques. Et cela pour une bonne raison : le MI5 avait installé un micro pour enregistrer la conversation. C'est ainsi que le service de contre-espionnage de sa Gracieuse Majesté a pu être au courant de cette dernière :

« C'est bon Ivan, personne ne semble nous surveiller, ma couverture est toujours en place. Vous m'avez parlé de l'opération clandestine dans les Yorkshire Dales, il me semble que vous avez des problèmes bien plus sérieux que son échec.

— Monsieur Philby, vos propres services secrets ont été au courant de toute l'opération avant même qu'elle n'ait eu lieu, et c'est pour cela qu'elle a échoué.

— Miss Stolipchine a fait preuve de son habituel manque de rigueur je suppose.

— Pour une fois, non. L'opération était dirigée par Ronald Heston, le postier général de la ville, celui que l'on a acheté grâce à ses dettes de jeu. C'est bien plus sérieux que ça : l'IRA, que nous soutenons discrètement, est entièrement noyauté par les services secrets irlandais, qui se font un plaisir de transmettre en temps réel tout ce qu'ils savent à la CIA et au MI5 !

— La petite cuisinière de Dublin est extrêmement redoutable. Elle était l'officier de liaison avec le gouvernement de l'Irlande du sud pendant la guerre, j'ai eu affaire à

elle sur bien des dossiers délicats, et son intelligence est exceptionnelle. Je vous avais dit que soutenir l'IRA, c'était s'embarquer sur un navire en train de couler. Fiona Polodenko les hait depuis la guerre civile irlandaise. Depuis que de Valera a retourné sa veste à leur égard avant la guerre, elle leur mène la vie dure. La fuite vient de là, j'ai déjà fait un rapport à Moscou pour leur dire de couper tout contact avec l'IRA, ils sont bien trop affaiblis, noyautés et sous surveillance.

— L'amiral O'Brennell a pu monter une fausse opération en toute connaissance de cause pour capturer nos agents, et il a réussi. Cela voudrait dire qu'il a eu vent de toute l'opération avant même qu'elle ne soit exécutée. Il y a bien plus que l'infiltration par les services secrets irlandais de leur club des nostalgiques de la guerre civile côté anti-État libre. . . Mister Philby, votre couverture est clairement trouée, vous allez devoir limiter vos communications avec nous à des sujets prioritaires, et des alertes de premier rang. Votre nomination à Washington est prévue pour quand ?

— Septembre de cette année. Je garderai un profil bas le temps que vous trouviez la fuite. D'autres instructions ?

— Rien pour le moment. Moscou a décidé de vous mettre en quarantaine avant votre départ aux USA, par précaution. L'échec de l'opération des Dales a montré qu'il y avait des fuites sérieuses de notre côté, nous cherchons d'abord à les colmater. »

Ce diplomate britannique, monsieur Harold "Kim" Philby, était ni plus ni moins que le directeur du renseignement à l'ambassade du Royaume-Uni à Ankara. . . Le MI5 avait monté une cellule d'enquête autonome, qui rendait des comptes directement à Londres sans passer par les réseaux locaux des services secrets britanniques.

Les agents Laurel et Hardy avaient enregistré la conversation sur un nouvel appareil prêté par la CIA, un magnétophone à bande, relié au micro caché sous la table, et ils avaient pu prendre des photos de Kim Philby et de son contact soviétique avec un appareil photo fabriqué en Allemagne, et réputé pour sa petite taille et sa facilité d'emploi. Dans un hôtel d'Ankara, les deux agents ont fait leur rapport au commandant de leur groupe, les photos de la rencontre venant juste d'être développées et tirées par le photographe du groupe, qui les a présentées à ses collègues :

« Et voilà ! Leica IIIc avec 200mm F4 plus Ilford HP3 de 200 ASA, et voici le résultat : on reconnaît bien Kim Philby et cet Ivan Denysovitch. C'était bien des communications radio authentiques, et non de l'intoxication de la part des services secrets soviétiques.

— C'est atterrant. . . commenta le commandant. Ni plus ni moins que le patron local du MI5 et du MI6, Philby ! Si ça se sait, ça va faire l'effet d'une bombe.

— Quels sont vos ordres commandant ?

— Il nous en faut plus Hardy, et je suis convaincu que Kim Philby n'agit pas seul. Nous poursuivons la surveillance, même dispositif, et pas un mot à quiconque. Je traiterai cela directement avec le premier ministre, nous passons désormais en procédure de haute sécurité. J'alerte Downing Street en partant dès demain pour Londres. »

Ce fut l'un des événements qui a été à l'origine d'une des affaires d'espionnage les plus célèbres du Royaume-Uni d'après guerre. Car Kim Philby n'était pas seul, et il ne s'est pas contenté d'aider un commando de renégats pro-soviétiques à brûler

des billets de banque allemands dans une petite gare du Yorkshire... La suite fait désormais partie de l'Histoire.

## ***НОВИНКА ! ПАМПУШКА***

*Традиційна українська спеціальність*

*2 шилінга за фунт*

*Додайте часниковий соус і подавайте  
гарячим або холодним !*

*Відтепер замовляйте в пекарні Colson*

**FIN**

La République Fédérale Allemande est devenue un état à part entière, formé avec les territoires des trois zones d'occupation occidentales de l'Allemagne, le 23 mai 1949. Elle a récupéré le protectorat de Sarre, sous administration française après 1945, le 1<sup>er</sup> janvier 1957. Et s'est réunifiée avec l'ex-République Démocratique Allemande le 3 octobre 1990.

De son côté, l'Eire, état irlandais appelé ainsi depuis la promulgation des dispositions de la constitution de 1937, anciennement État Libre d'Irlande depuis 1922, est devenue la République d'Irlande le 19 avril 1949, suite au vote du Republic of Ireland Act par l'Oireachtas, le parlement irlandais formé par ses deux chambres, le Sénat et le Dail Eireann, le 2 décembre 1948. enlevant ainsi une raison d'être de plus l'Irish Republican Army, alors moribonde.

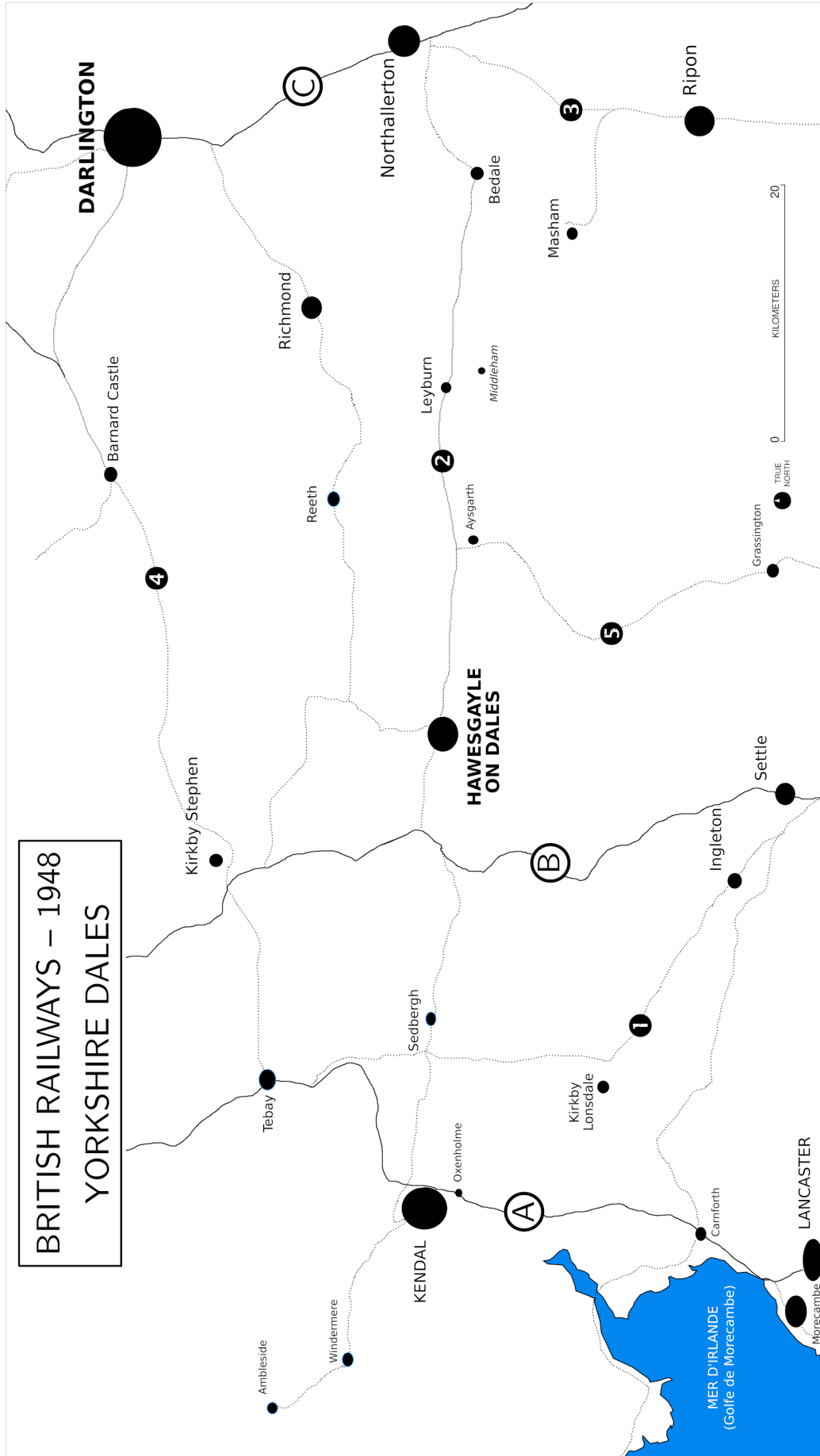
Harold Adrian Russell "Kim" Philby, recruté par les services de renseignement soviétiques depuis 1934, a fait défection en URSS le 23 février 1963. Il a été mis à découvert par le défecteur soviétique Anatoly Golytsine, major au premier directoire du KGB (créé en 1953 après la mort de Staline), qui est passé à l'ouest en 1961. Il est l'un des cinq cadres britanniques haut placé dans l'appareil d'État britannique qui ont trahi pour les soviétiques, avec Donald Maclean, Guy Burgess, Antony Blunt et John Cairncross.

Le pont de la Bornholmer Straße à Berlin, qui existe toujours et est désormais ouvert sans restriction à la circulation, a été l'un des sites utilisés pendant la guerre froide pour les échanges d'espions, mais pas le principal. Il était le checkpoint destiné aux entrées et sorties des Allemands de l'Ouest en RDA via Berlin, et a été le premier point de passage ouvert aux Allemands de l'Est sans restriction après la chute du mur de Berlin, en novembre 1989. Le principal site d'échange était le pont Glienicke, entre Berlin et Potsdam.

Allen Dulles a été directeur de la CIA entre le 26 février 1953 et le 29 novembre 1961. L'agence américaine a été créée par la National Security Act de 1947, signé par le président Harry Truman le 26 juillet 1947.

L'opération Paperclip, mentionnée dans ce récit, a bien existé. Elle a permis, entre autres, de recruter Werner von Braun par les USA, et de récupérer des fusées balistiques V2 pour les envoyer aux USA pour tests. Le Silbervogel, mentionné ici, n'a jamais dépassé le stade de l'étude théorique, avec des maquettes testées en soufflerie, contrairement à ce qui est mentionné dans ce récit.

À part l'alcool de betteraves (et encore...), les recettes slaves mentionnées dans ce récit sont authentiques, il n'y a que le pampushka que je n'ai pas encore fait...



## LES LIGNES DE CHEMIN DE FER

A – West Coast Main Line

B – Settle-Carlisle

C – East Coast main line

1 – Ingleton branch

2 – Ligne du Wensleydale

3 – Ligne Harrogate-Northallerton via Ripon

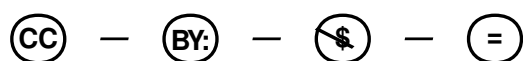
4 – South Durham and Lancashire : Bishop Auckalnd à Tebay via Barnard Castle et Kirkby Stephen, et Darlington direct

5 – Ligne des Dales : Skipton-Grassington et prolongation vers Aysgarth et la ligne du Wensleydale

*CC Olivier Gabin, 1<sup>er</sup> août 2022*

*Édition 01-22*

*Cette œuvre de fiction est couverte par les dispositions de la licence Creative Commons :*



*Les conditions légales de la licence applicables à cette œuvre sont disponibles à cette adresse :*

*Lien vers la license CC by-nc-nd sur [Creativecommons.org](https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/)*

Mis en page avec L<sup>A</sup>T<sub>E</sub>X

Distribution Texlive 2019.20200218-1 et éditeur Texmaker 5.0.3