

Jean Gerber : vie de pionniers

Autor(en): **Gygax, Georges**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Aînés : mensuel pour une retraite plus heureuse**

Band (Jahr): **10 (1980)**

Heft 5

PDF erstellt am: **11.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-829804>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

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

En période de crise économique, les plus beaux diplômes, les titres les plus flamboyants, ne servent pas à grand-chose. Pourtant, des portes s'ouvrent parfois devant qui sait imaginer, chercher; devant qui a le goût de l'aventure et un certain dédain pour le risque.

Le jour où Jean Gerber reçut son diplôme d'ingénieur-constructeur de l'École d'ingénieurs de Lausanne, il comptait 24 printemps. C'était en 1927. Noire période, avenir bouché, chômage. Triste confrontation avec

JEAN GERBER

les réalités du moment qui n'annonçaient rien de bon aux jeunes gens sortis avec succès de longues, difficiles et coûteuses études. Jean Gerber était

du nombre. Son esprit de décision, sa volonté et un moral à tout casser allaient décider de sa carrière de constructeur. Son premier ouvrage, une galerie à la mine des Vauds à Chesières, l'occupe pendant 9 mois. C'est son premier «enfant» et ces «mois de gestation» lui permettent de réfléchir, de peser le pour et le contre de tel ou tel projet, de nouer des relations et, finalement, de choisir. Persuadé qu'il n'a pas d'avenir en Suisse, il décide de s'expatrier. Oui, mais où...



VIE DE PIONNIERS

Traverser les Andes

Il raconte: «J'ai lu dans «La Suisse» qu'une ligne de chemin de fer était prévue dans les Andes, un important chantier dirigé par la Régie générale de Chemins de fer et Travaux publics de Paris. Je suis allé me présenter. Tout était complet. Il y avait bien un modeste emploi de dessinateur à disposition. Je l'ai accepté et je suis parti en septembre 1928 pour Armenia, en Colombie, où j'ai travaillé aux côtés d'un ancien coiffeur devenu... chef du bureau technique du chantier. Une semaine après mon arrivée, l'ingénieur en chef me déclare à ma grande surprise: «Vous êtes ingénieur, vous êtes alpiniste; voulez-vous étudier un tracé de voie ferrée à travers les Andes?» Bien entendu, j'ai accepté. Mission difficile: il n'existait pas de carte de la région. J'ai dû en dessiner une, ce qui m'a occupé pendant 3 mois. Mon projet fut bien accueilli,

mais tout tomba à l'eau à la suite d'un changement de gouvernement à Bogotà. Les nouveaux dirigeants du pays scièrent le projet français et en réalisèrent un autre qui, sur le terrain, ne donna qu'une route. Il y avait pourtant eu un début d'exécution de voie ferrée... Bref, mon projet fut enterré et je suis resté le dernier sur place pour liquider l'affaire. A cette époque j'étais fiancé à une Suissesse qui travaillait comme infirmière en Roumanie. Nous étions très loin l'un de l'autre. L'amertume du retour au pays fut

tempérée par la perspective de me marier sans plus attendre...»

Revenu en Suisse après trois années en Colombie, Jean Gerber se marie donc et trouve un emploi temporaire au chantier de la Dixence. Présentant peut-être que d'autres missions lointaines l'attendent, il complète sa formation et entrant, en tant que stagiaire commercial et comptable dans une grande maison d'expédition à Vallorbe. Neuf mois plus tard, riche de son expérience colombienne — entre-temps il a appris l'espagnol sur le bateau qui mettait 7 semaines pour faire le voyage — Jean Gerber va vivre une nouvelle aventure. Il n'est plus seul. Sa jeune femme, Jenny, qui lui donnera un fils, Jean-Marcel, l'accompagnera désormais partout, partageant une vie difficile mais passionnante dans les forêts vierges et les déserts, sous la tente et dans des climats éprouvants.

**Amérique du Sud
Afrique
Asie**



Le Sheik Agil el Yawer, homme puissant, fut l'ami de Jean Gerber qui fut son ingénieur principal.

Pas de célibataire!

En juillet 1932, L'Afrique succède à l'Amérique du Sud pour Jean Gerber. La Société des Batignolles, Paris, construit au Congo français une importante voie ferrée reliant Pointe-Noire à Brazzaville. L'ingénieur fait ses offres, va se présenter. On lui demande s'il est marié. Pressentant un empêchement dû à ce fait, il répond par la négative. «C'est dommage, lui dit-on. Nous avons fait de mauvaises expériences avec des célibataires qui ont eu le coup de bambou. Et pour les mariés, il y a une prime...». «Il ne me restait qu'à rattraper mon erreur, à expliquer que mon mensonge n'était que diplomatique. Tout s'est arrangé et ma femme et moi avons bouclé nos valises. Ma femme m'a été infiniment précieuse. Le coup de bambou, ça existe! J'ai

Jean Gerber au pied du célèbre baobab de Brazza, considéré comme monument national.

connu un collègue qui n'a pas cessé de pleurer pendant 15 jours...»

Trois semaines de bateau jusqu'à Pointe-Noire, Jean Gerber sait qu'une de ses tâches sera de construire un tunnel, le tunnel de Bamba. Arrivé sur place il est intégré à un chantier déjà très actif, pourvu d'un petit train Decauville chargé d'apporter le ravitaillement dans la forêt vierge. «Nous vivions en pleine brousse, dans une case de bambou, au kilomètre 102. Quand nous sommes arrivés, la case n'existait plus: les termites avaient festoyé... Je dirigeais une petite équipe d'indigènes chargés de trouver de la pierre pour le port de Pointe Noire. J'étais devenu momentanément prospecteur... avant d'être attaché à la construction du fameux tunnel de 1600 m. Nous étions deux ingénieurs, un à chaque bout. Mon collègue s'appelait Casparis, il était citoyen suisse, lui aussi. Dernier ouvrage de cette période congolaise de 3 années: la gare de Pointe Noire. Un ami de France m'avait envoyé une carte postale ornée de la photo de la gare de Deauville. Je m'en suis inspiré à Pointe Noire, et c'est ainsi que cette gare congolaise a un profil normand qui lui va comme un gant!»

— Le tunnel de Bamba et la gare de Pointe Noire: deux grandes réalisations. Les principales de votre carrière?

— Non. Après le Congo il y a eu l'Iraq où nous nous sommes rendus, ma femme et moi, après un stage de quelques mois dans une agence de voyages de Genève, et après une année de travail en Iran où j'ai aidé à construire un tronçon du chemin de fer transiranien.

200 km de voie ferrée

«La mission qui me fut confiée, en 1937, n'était pas de tout repos. Il s'agissait de construire deux tronçons de chemin de fer dans la région de Mossoul, en Iraq. Ce pays était sous mandat anglais. Les Britanniques

essayaient de construire cette ligne, mais chaque nuit les indigènes démolissaient tout. Je suis resté en Iraq de 1937 à 1941 et j'ai construit les deux tronçons menant de Tel Kotchek à Mossoul (110 km) et de Mossoul à Jernaff (90 km). Deux cents kilomètres en tout, soit la distance, à peu de chose près, de Genève à Brigue. Les travaux étaient confiés à un homme très puissant, le Sheik Ajil el Yawer, chef de la tribu des Shammar, qui s'associa à l'entreprise française Chauvain, à Bagdad. Un ingénieur neutre était souhaité par les responsables. Je fus choisi. Ce poste en Iraq, je l'ai trouvé en Iran... dans un café de Téhéran où je rencontrai un collègue suisse. C'est lui qui me proposa la place...

«La situation internationale était des plus tendues. La guerre était proche. L'Angleterre occupa le pays en 1941 après le soulèvement de Rachid Ali. L'alliance anglaise était mal vue en Iraq, les troubles fréquents».

C'est dans un climat d'insécurité que Jean Gerber construisit ses 200 km de voies ferrées, vivant avec sa femme sous une tente de 50 m² qui, tous les deux mois, était déplacée de 4 km, au gré de l'avancement de la construction de la voie. Pour le couple suisse, la vie confortable faisait partie des lointains souvenirs. «Pendant la saison chaude, la température accusait jusqu'à 50 degrés à l'ombre. Pour avoir une illusion de fraîcheur, nous entassions des broussailles sous la tente et nous les aspergions d'eau. Quant à l'insécurité, elle était alimentée par des tribus rivales qui attendaient le printemps pour se déclarer la guerre. Certains feux de broussailles, pas toujours innocents, attisés par le vent, constituaient des menaces pour nos vies. Il fallait se déplacer en vitesse, sauter sur un camion (au Congo, nos déplace-

Jean Gerber (à droite, grand chapeau), avec quelques-uns de ses collaborateurs, à Arménia, Colombie.

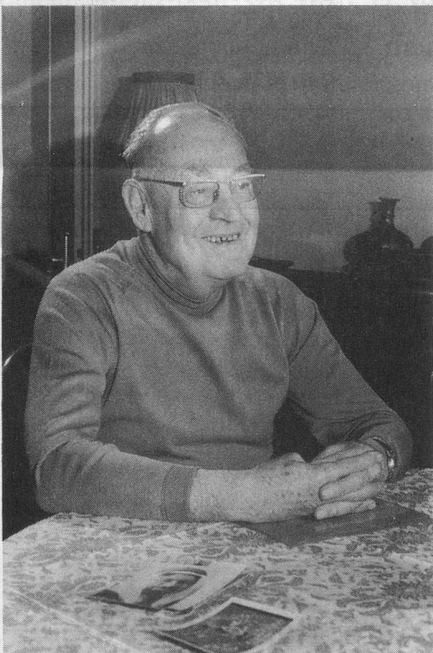


ments se faisaient en «tipoi», sorte de chaise à porteurs). Ma femme ne se contentait pas que de prendre soin de notre ménage sous tente, elle soignait les malades et les nombreux ouvriers accidentés. Nous disposions d'excellents maçons pour les ponts et les gares, des hommes provenant d'Italie, d'Iran et de Grèce. Pendant la saison sèche, nos camions citernes allaient parfois chercher l'eau à une centaine de kilomètres. Pendant la saison des pluies, les pistes devenaient impraticables, ce qui posait de gros problèmes pour l'approvisionnement des chantiers. En un peu moins de deux ans, la mission était achevée grâce à l'excellence d'une main-d'œuvre rodée par la construction du chemin de fer transiranien et qui bénéficiait d'une solide expérience.»

Toujours présente

Il faut le répéter: Mme Jenny Gerber a partagé toutes les aventures et les

« Les célibataires avaient tous le coup de bambou ... »

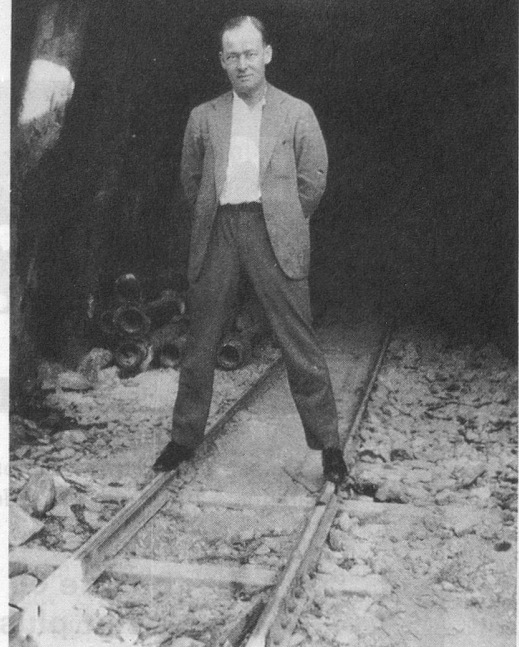


difficultés de son mari depuis la venue du couple au Congo. Son rôle était de première importance. Elle s'occupait de l'approvisionnement, de la santé, de l'hygiène; elle savait aussi aplanir les inévitables conflits qui éclataient de temps à autre sur le chantier, en raison parfois d'une certaine hostilité à l'égard des étrangers. Une hostilité qui ne cessa de croître, et que l'assassinat du consul anglais à Mossoul — à coups de pioche — illustre bien. Invités ce jour-là par ce même malheureux consul, les Gerber n'eurent que le temps de fuir devant une foule délirante.

Début 1941, Jean Gerber, sa femme et leur fils retrouvent la Suisse. Une vie paisible, sans histoire, commence alors pour eux. Jusqu'en 1968 l'ingénieur occupe les fonctions d'inspecteur à l'Office fédéral des transports à Berne, avant de terminer une belle carrière de 41 ans en tant que chef du Service des constructions du même office. Et depuis lors c'est la retraite en Pays de Vaud, une retraite pleine d'occupations variées, d'organisation de voyages pour des contemporains ou des amis; il y a aussi les mots croisés, les timbres-poste, les mosaïques, la lecture.

Le mot de la fin appartient à Mme Jenny Gerber: « Cette vie aventureuse m'a comblée. Je n'ai jamais été attirée par les villes. Si je le pouvais, je recommencerais... A l'étranger, je me suis vraiment sentie utile. Mon mari et moi avons la satisfaction d'avoir créé quelque chose. J'ai fait de mon mieux pour adoucir les épreuves de nos travailleurs sur les chantiers. En Iraq les ouvriers venaient travailler pieds nus, les Kurdes surtout, des gens merveilleux. Les blessures étaient nombreuses. Nos ouvriers aimaient tant se faire soigner que le chantier, certains jours, se vidait... Si je devais

Cette belle gare normande n'est pas celle de Deauville; elle a été construite par Jean Gerber à Pointe Noire, au Congo.



Jean Gerber sur le chantier d'Armenia en Colombie. Un début de ligne qui allait être abandonnée.

repartir, je choiserais l'Afrique. Nos Noirs étaient de grands enfants! Nous étions à la fois leur père et leur mère. Peut-être ont-ils changé depuis 1935... Ils étaient très charpasteurs; je suivais leur jeu avec amusement. Mes ciseaux, par exemple, très convoités, changeaient de place chaque jour, se rapprochant toujours plus de la porte de la case... Si nos poules allaient pondre dans la forêt, les Noirs ramassaient les œufs et venaient me les vendre! Alors, chaque matin, mon boy palpaït les volatiles pour voir si l'œuf espéré s'annonçait... Ce fut une existence magnifique, exaltante. Nous avons dû tout créer. J'ai pétri mon pain et je l'ai cuit dans un four construit par nous. Nous avons vraiment mené une vie de pionniers...»

Georges Gygax
Photos Yves Debraine

Le 8 septembre 1933, une petite fête marque la fin du percement du tunnel de Bamba, au Congo. Chacun s'est mis sur son 31 ...

