

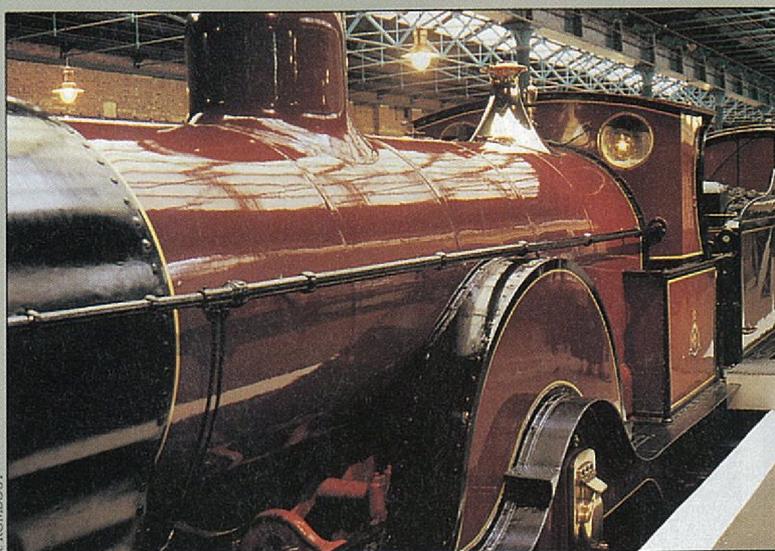
# YORK

DOSSIER : MUSEES FERROVIAIRES EUROPEENS

RAYMOND ROMBOUT

## LA DAME DU FER

Nous abordons ce mois le premier volet d'une série d'articles consacrés aux musées nationaux des chemins de fer de nos pays voisins. Utrecht, Mulhouse et Nuremberg succéderont ainsi au plus grand, au plus vieux et au plus respectable des musées : celui d'York.



R. ROMBOUT

### LA VILLE ET LE MUSEE

Ce n'est pas par hasard que le site de la ville d'York fut retenu pour accueillir le patrimoine ferroviaire historique britannique, après que le gouvernement eut décidé de le regrouper. Située idéalement sur le réseau des BR, à la croisée des chemins entre Londres, Aberdeen, Birmingham et Penzance, cette ville médiévale, entourée de remparts, disposait aussi d'un atelier de dépôt désaffecté. Cet atelier convenait parfaitement au rassemblement des collections des musées d'York et de Clapham.

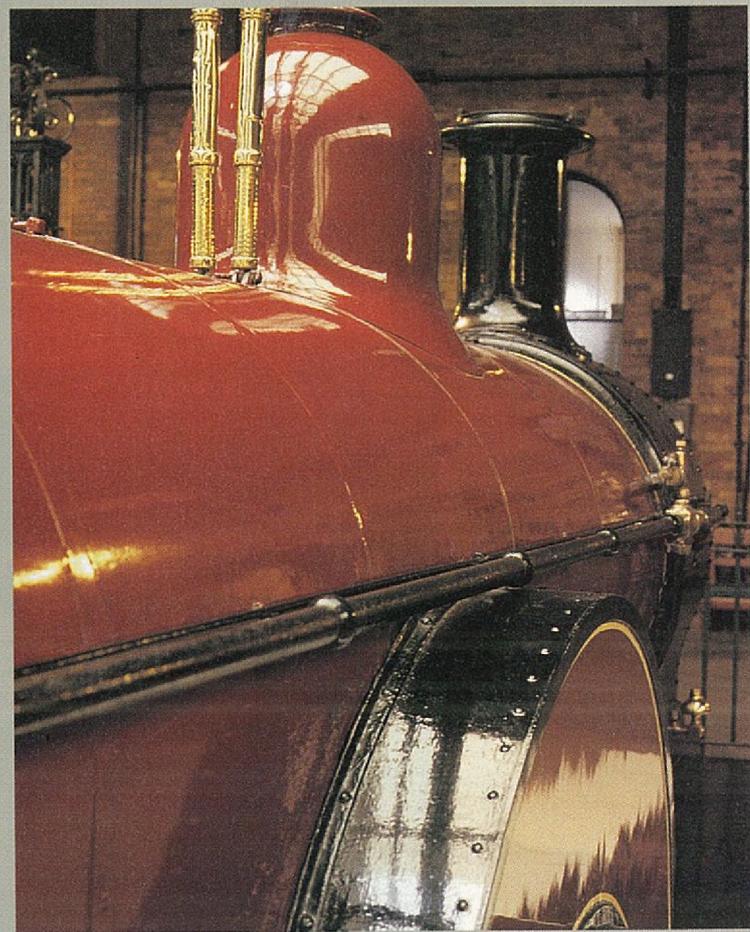
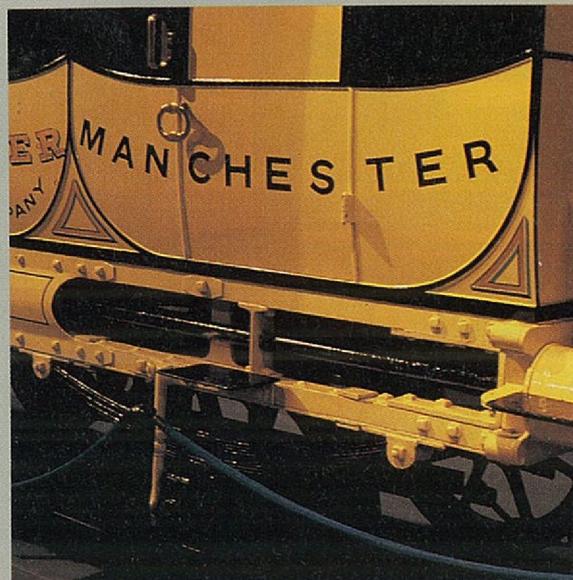
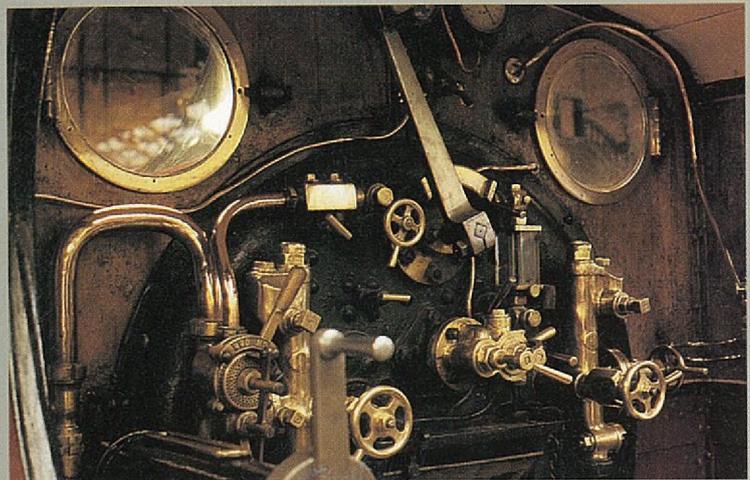
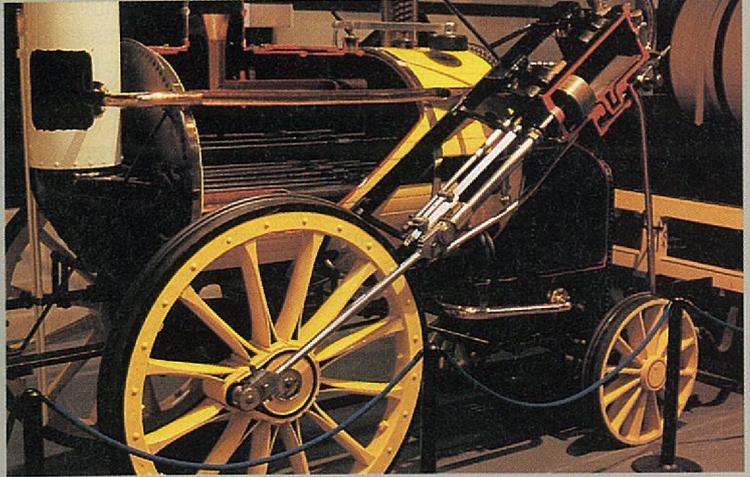
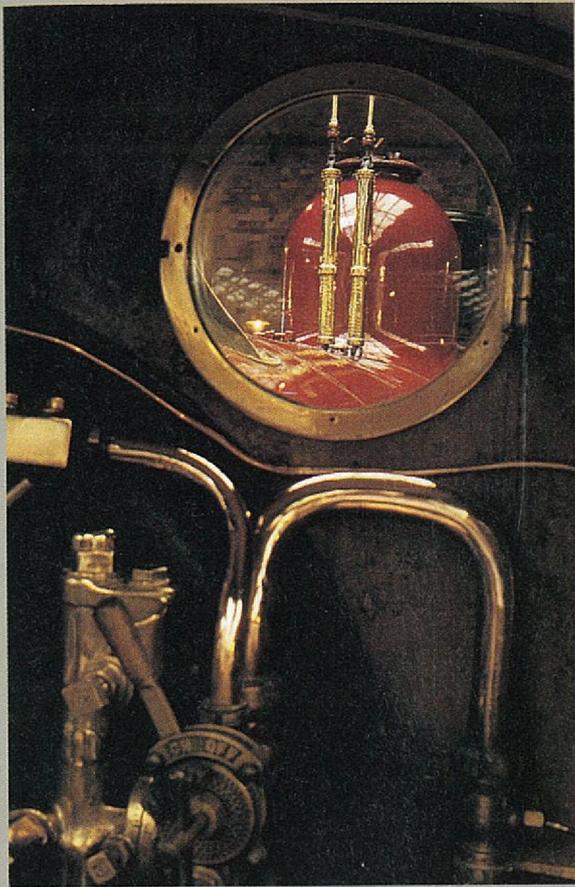
Le premier musée ferroviaire d'York fut inauguré en 1925, à l'occasion du centenaire de la ligne Stockton-Darlington, à l'initiative du North Eastern Ry (le LNER). Il rassemblait du matériel des compagnies ayant constitué le LNER et du LNER lui-même et fut fermé en décembre 1973.

Le musée de Clapham vécut une dizaine d'années ; il abritait une collection très complète, relative aux transports en général. On pouvait y admirer des matériels routiers, ferroviaires et maritimes. Par manque de place, il ferma ses portes le 23 avril 1973. Son succès, bien qu'éphémère, fut de taille : à la date de la fermeture, il avait accueilli 1 677 244 visiteurs ! La collection fut dispersée à Londres (Syon park) pour le matériel des transports en commun de la capitale, à Stoke Bruerne dans le Northamptonshire pour les pièces

de la navigation intérieure. Quant aux trains, ils quittèrent le musée en convoi le 12 avril 1975 vers leur nouvelle destination. Le musée d'York fut inauguré le 27 septembre 1975 par le duc d'Edimbourg, cent cinquante ans jour pour jour après la circulation du premier train entre Stockton et Darlington. Agé de bientôt vingt ans, le musée est géré par le « Science museum » de Londres. Il est devenu entretemps le plus grand musée ferroviaire du monde.

### LE MUSEE ET LES TRAINS

C'est dans l'ancien atelier du dépôt de York North qu'est rassemblé le matériel roulant. Les locomotives et le matériel remorqué sont réunis autour des deux ponts tournants qui subsistaient encore. La salle ainsi aménagée offre un espace de 6 700 m<sup>2</sup> que l'on peut embrasser d'un seul coup d'œil depuis une mezzanine. Le long du balcon sont disposées des vitrines contenant des pièces de collection très diverses, telles qu'affiches, éléments d'uniformes anciens, pièces détachées, modèles réduits et appareils de signalisation. Signalons aussi une importante bibliothèque spécialisée, accessible uniquement sur rendez-vous et des galeries consacrées à des expositions permanentes.



PHOTOS: R. ROMBOULT

Ce musée se distingue par sa vocation active : vingt-quatre locomotives sont normalement exposées mais ce nombre est susceptible de varier en fonction d'éventuelles animations. Par exemple, il accueillit, il y a quelques années, la célèbre 4472 «Flying Scotsman», propriété personnelle de Sir MacAlpine, à l'occasion de la circulation d'un train spécial. Certaines machines circulent encore. C'est le cas de la «Hardwicke», la petite 120 du LNWR construite en 1892 et dont les amateurs de records se souviennent bien : c'est elle qui couvrit les 226 km de Crewe à Carlisle à la vitesse moyenne de 107 km/h lors de la course vers Aberdeen en 1895. En parlant de records de vitesse, remarquons la présence de la Pacific «Mallard» de 1938 qui roula à la vitesse de 201,5 km/h, cette année-là, avec un train d'essai.

Côté prestige, la locomotive «Agenoria» à la cheminée gigantesque et la n°3 du Furness Railway, surnommée «vieille tête de cuivre» (Old Coppernob) en raison de sa boîte à feu à dessus hémisphérique, se disputent les faveurs du public.

Du côté des voitures, la collection ne manque pas d'intérêt non plus. A tout seigneur tout honneur : les voitures royales sont très appréciées. Il est vrai qu'il est difficile de résister devant la somptuosité du «Royal Saloon» ou du «Dining Saloon», construits au début de ce siècle par le LNWR. Séduisante aussi la voiture postale de 1885 avec son dispositif de chargement et de déchargement en pleine marche, dispositif encore utilisé il y a une vingtaine d'années. Et que dire de la Pullman «Topaz» de 1913, construite entièrement en bois, y compris le châssis ! On y

dénombre pas moins de six essences sans compter les bois de la décoration. Elle fut retirée du service en 1960.

## LE CHEMIN DE FER ET SON INVENTEUR

Le musée d'York ne se limite pas à une succession de locomotives et de remorques. Bien d'autres aspects du monde ferroviaire sont abordés, notamment celui de la sécurité par le biais d'une collection de signaux. Le génie civil est représenté par le premier pont ferroviaire, en fonte. Divers types de voies sont aussi exposés. A signaler également une multitude de plaques de gares et de locomotives, des pendules, des machines à billets, des étiquettes de bagages, des pinces de contrôleurs, le tout dominé par la statue de George Stephenson, laquelle provient de l'ancienne gare d'Euston à Londres.

## PRATIQUEMENT

The new national railway museum York  
Leeman Road,  
York YO2 4XJ

Tél. : 00-44-904-62 12 61.

Accessible par train via Londres : départ toutes les heures depuis la gare King's Cross. Durée du trajet actuellement : entre 2h30 et 3 h. Via Hull : départ toutes les deux heures, après la traversée maritime. Durée du trajet : environ 1h 15.

Ouvert tous les jours de 10 à 18h, le dimanche de 11 à 18h (dernière entrée à 17h). Fermé les 24, 25 et 26 décembre, le 1<sup>er</sup> janvier.

Le musée est gratuit et accessible aux moins valides. □



F. ROMBOUT