



## ROCKET 150

Het is wel zo dat elke eeuw zijn gekken heeft. En waaghalzen als Lauda, Depaillet en andere snelheidsduivels, beschermd door een steeds meer gesofisticeerde veiligheidsuitrusting, zijn slechts koorknappen, vergeleken bij de vervaarlijke gekken uit het begin van de vorige eeuw, die beweerden dat zij over een eigenaardige ijzeren weg, een helse stoomketel zouden laten rijden, waarvan ze niet eens het explosieve kookpunt onder controle hadden.

Deze satanische gilde werd aangevoerd door ene Richard Trevithick, bij wie het krankzinnig idee ontsproot zijn fortuin te spenderen aan de constructie van bizarre machines, die misschien wel amusant waren, maar uiteindelijk toch door ieder weldenkend mens niet werkelijk "au sérieux" werden genomen.

Deze zekere Trevithick stierf doodarm, eenzaam in zijn spoorwegwoestenij, en door iedereen verlaten, zoals het dikwijls een groot genie vergaet.

Nochtans, de industriëlen, een zeer beperkte kliek in die dagen, zagen in de stoommachine een perfect geschikt middel om het rendement van hun transportsystemen op te drijven. Vooral sedert het ogenblik dat Trevithick ertoe was gekomen een hoge druk van 10 Kg/cm<sup>2</sup> te beheersen, en wat meteen de kracht van zijn vehikels vergrootte.

Ik wil niet ingaan op alle tegenkanten, de mislukkingen, de gemene streken en handige zetten, alle agitatie omtrent het probleem - dit alleen al zou een gigantisch boekdeel kunnen vullen - om terecht te komen bij George Stephenson, een echte heer, van bescheiden komaf, maar zeer verstandig, met klare ideeën en een buitengewoon doorzettingsvermogen.

Nog zo een spoorwegfanaticus, maar wiens absoluut onvergelijkbare overredingskracht het werkelijke startsein geeft aan het geregelde spoorwegtransport. Toeval? Intriges? Wie

weet? Feit is dat Stephenson in 1825 tussen Stockton en Darlington een trein doet voortbewegen, getrokken door een stoomlocomotief van eigen constructie, en dat hij in 1829 belast wordt met de aanleg van een spoorweglijn die Manchester met Liverpool verbindt.

Een zware onderneming, als men bedenkt dat daarvoor een moeras diende overgestoken, heuvels overwonnen - hiervoor moest een half miljoen kubieke meter stenen en rotsen afgegraven - en 63 bruggen geworpen, waarvan één 150 m lang was. Stephenson slaagt schitterend.

Maar na dit alles, nog steeds in 1829, tot stand te hebben gebracht, is evenwel nog niet bepaald welk soort voertuig zal gekozen worden om de met reizigers gevulde wagens te slepen. Een zeer netelig probleem, niettegenstaande het aantal locomotiefmodellen op één hand te tellen is, en dan nog! zonder enige garantie wat hun kracht en levensduur betreft.

Wie het idee voor een wedstrijd lanceerde weet ik niet. Maar het was een prachtidée. Eenieder wie wou, kon een stoomvoertuig in elkaar steken en zich inschrijven voor de competitie. De krachtproef bestond hierin, een welbepaald aantal wagens aan het voertuig te koppelen en het dan twintig maal heen en terug te laten lopen op een spoorlijn van drie kilometer, gebouwd te Rainhill, en dit tegen een minimumsnelheid van 16 km/uur.

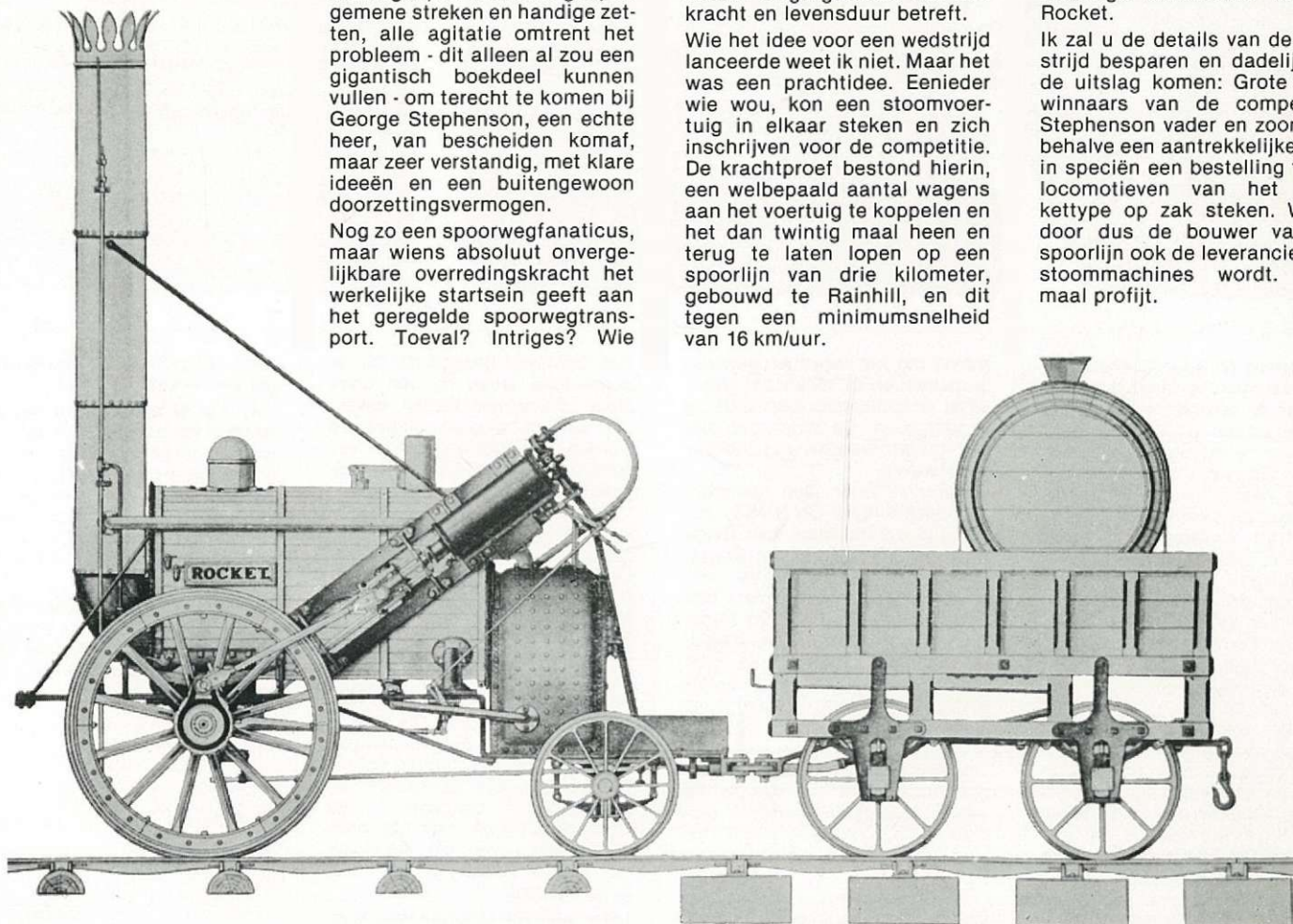
Stephenson laat zich inschrijven. Hij beschikt in die periode over een klein constructiefabriekje, geleid door zijn zoon Robert, een ingenieur, die uit de kolonies is teruggekeerd. Samen bouwen ze een locomotief die ze "Rocket" dopen.

Een zekere heer Brandreth schrijft zich ook in met een voertuig dat hij "Cycloped" heet, een ware paardentredmolen, voortbewogen door een paard op een lopende band. Geen schijn van kans, de staker.

Wat mijnheer Burstall betreft, deze schoort met zijn "Perseverance" een zo beschamend zwakke prestatie dat hij al dadelijk uitgesloten wordt.

Blijven dan nog in competitie, Timothy Hackworth, met zijn "Sans pareil" en het duo Braithwaite-Ericsson, aan het stuur van de "Novelty", een tweeaasige stoombus, speciaal omgebouwd om op rails te kunnen rijden, en tevens de enige waardige concurrent van de Rocket.

Ik zal u de details van de wedstrijd besparen en dadelijk tot de uitslag komen: Grote overwinnaars van de competitie: Stephenson vader en zoon, die behalve een aantrekkelijke prijs in speciën een bestelling van 8 locomotieven van het Rockettype op zak steken. Waardoor dus de bouwer van de spoorlijn ook de leverancier der stoommachines wordt. Allemaal profijt.



Nu kan men overgaan tot de inhuldiging van de lijn Manchester-Liverpool, in aanwezigheid onder andere van de toekomstige Leopold I, koning van België. Tevens werd een belangrijke stap gezet: de locomotief, speciaal gebouwd voor de spoorweg, heeft zijn superioriteit bewezen op het wegvoertuig dat werd omgebouwd om op rails te rijden. De spoorweg zal zich vanaf nu volledig autonoom ontwikkelen.

Van dit tijdperk en van deze gebeurtenis zijn nog gravures bewaard gebleven en zonder twijfel ook nog plans, die de verschillende concurrenten van destijds voorstellen. Maar volgende lente krijgen wij nog beters te zien. Opnieuw zal te Rainhill, deze grootse wedstrijd uit de heroïsche tijd worden herleefd. De Britse spoorwegen vieren dan de honderdvijftigste verjaardag van de eerste regelmatige spoorweglijn in de wereld. Dit zal opgeluisterd worden met tal van "stoommanifestaties", waaronder dus de reconstructie van deze beroemde wedstrijd.

De technische diensten hebben reeds een grote activiteit ontplooid om de Rocket, de Novelty en de Sans Pareil zeer getrouw na te bouwen. Negen spoorwegrijtuigen van de Manchester - Liverpoollijn zullen worden gekoppeld aan elke locomotief. Het wordt een uniek spektakel, want de heruitgave van deze wedstrijd zal worden gevolgd van een optocht van 35 stoom-, diesel- en elektrische locomotieven, evenals van rijtuigen en goederenwagens, die de geschiedenis van het spoor in Albion illustreren.

Dit alles zal plaats grijpen op 24, 25 en 26 mei 1980. Daarbij zal nog op 14 september een jubileumtreindienst, zoals die ten tijde van de lijninhuldiging, opnieuw worden georganiseerd.

Meer kan hierover nu niet worden verteld. Volledige informatie hieromtrent kan u bekomen bij

British Rail - Rocket 150,  
Rogierplein, 23  
1000 Brussel  
(Tel. 02/217 09 88 en 217 97 02).  
U zult er tevens alle documentatie vinden over de "stoom"-manifestaties, die met deze historische reconstructie gepaard zullen gaan.