



ROCKET 150

Il faut bien avouer que chaque siècle a ses fous. Les Lauda, Depaillet et autres maniaques de l'accélérateur, entourés d'équipements de sécurité de plus en plus élaborés, peuvent à cet égard passer pour de gentils dingues à côté des fous furieux qui, au début du siècle dernier, prétendaient faire rouler sur un drôle de chemin en fer de démoniaques bouilloires dont ils ne contrôlaient même pas l'ébullition. Cette satanique

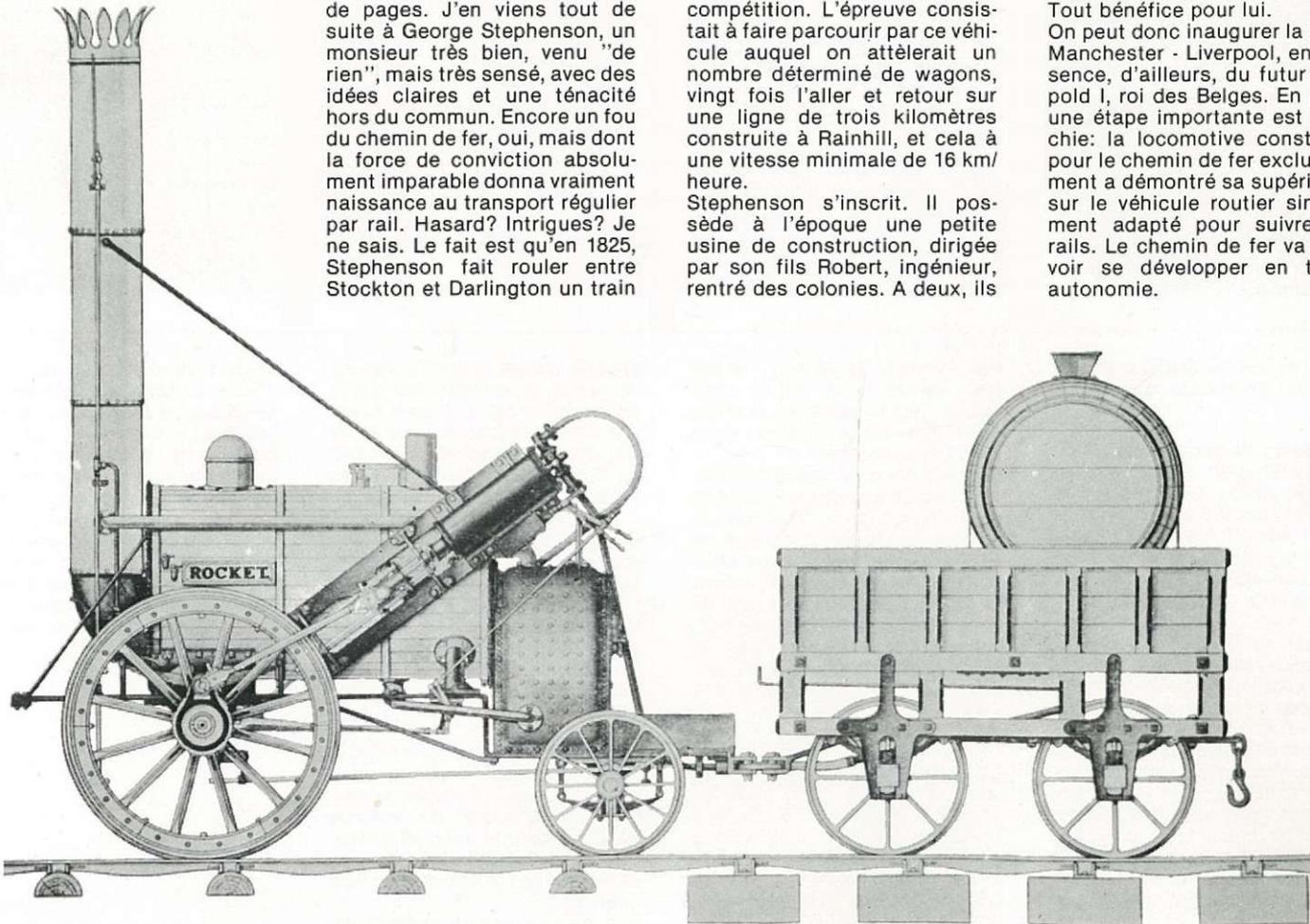
confrérie avait pour chef de file un certain Richard Trevithick, que sa démençe poussait à dilapider sa fortune dans la construction de machines bizarres, amusantes pour un temps, mais qu'il était impossible aux esprits bien nés de prendre réellement au sérieux. Le sieur Trevithick mourut pauvre, tout seul dans son désert ferroviaire, abandonné de tous pour avoir eu trop de génie.

Pourtant, les industriels, une coterie fort restreinte à l'époque, voyaient dans la machine à vapeur un outil parfaitement adapté pour améliorer le rendement de leurs systèmes de transport. Surtout depuis que Trevithick était parvenu à maîtriser les hautes pressions (10 kg/cm²), augmentant ainsi la puissance des véhicules. Je passe sur les affrontements, sur les hésitations, les coups fourrés, les coups fumants, toute cette agitation autour du problème: cela demanderait un volume de plusieurs centaines de pages. J'en viens tout de suite à George Stephenson, un monsieur très bien, venu "de rien", mais très sensé, avec des idées claires et une ténacité hors du commun. Encore un fou du chemin de fer, oui, mais dont la force de conviction absolument imparable donna vraiment naissance au transport régulier par rail. Hasard? Intrigues? Je ne sais. Le fait est qu'en 1825, Stephenson fait rouler entre Stockton et Darlington un train

tiré par une locomotive à vapeur de sa construction, et qu'en 1829, il se voit chargé de l'établissement d'une ligne de chemin de fer reliant Manchester à Liverpool. Rude entreprise que celle-là. Songez qu'il fallait traverser un marais, franchir des collines — et pour cela, déblayer un demi million de mètres cubes de pierres — et jeter 63 ponts, dont un de 150 mètres de long! Stephenson s'en tire à merveille.

Mais tout cela établi, toujours en 1829, on ne sait pas quel genre de véhicule sera chargé de tirer les wagons bondés de voyageurs. Lequel choisir, en effet, alors que les modèles de locomotives peuvent être comptés sur les doigts d'une seule main, et encore! sans garantie quant à leur puissance et à leur résistance. Qui lança l'idée d'une course? Je ne sais pas. Mais ce fut une riche idée. Quiconque le voulait pouvait construire un véhicule de traction et s'inscrire à la compétition. L'épreuve consistait à faire parcourir par ce véhicule auquel on attèlerait un nombre déterminé de wagons, vingt fois l'aller et retour sur une ligne de trois kilomètres construite à Rainhill, et cela à une vitesse minimale de 16 km/heure. Stephenson s'inscrit. Il possède à l'époque une petite usine de construction, dirigée par son fils Robert, ingénieur, rentré des colonies. A deux, ils

construisent une locomotive qu'ils baptisent Rocket. Un Monsieur Brandreth inscrit pour sa part un véhicule qu'il appelle Cycloped, une véritable "machine de manège", mue par un cheval sur un tapis roulant. Aucune chance, le pauvre. Quant à Monsieur Burstall, sa Perseverance enregistre des performances si piteuses qu'il est d'office mis hors compétition. Restent Timothy Hackworth, avec sa Sans Pareil, et le duo Braithwaite-Ericsson, aux commandes de la Novelty, un bus à vapeur à deux essieux adapté pour circuler sur rails, le seul vrai concurrent de la Rocket. Passons sur les détails et venons-en tout de suite au palmarès. Grands triomphateurs de la course de Rainhill: Stephenson père et fils, qui empochent, outre un gros prix en espèces, une commande de 8 locomotives du type Rocket. Si bien que le constructeur de la ligne devient aussi le fournisseur des engins de traction. Tout bénéfique pour lui. On peut donc inaugurer la ligne Manchester - Liverpool, en présence, d'ailleurs, du futur Léopold I, roi des Belges. En plus, une étape importante est franchie: la locomotive construite pour le chemin de fer exclusivement a démontré sa supériorité sur le véhicule routier simplement adapté pour suivre les rails. Le chemin de fer va pouvoir se développer en toute autonomie.



On conserve de cette époque, de cet événement, des gravures, sans doute des plans, qui reproduisent les concurrents. Mais au printemps prochain, nous aurons mieux. Nous pourrions revivre à Rainhill même cette grande course des temps héroïques. Les chemins de fer britanniques fêtent en effet le cent cinquantième anniversaire de la première ligne ferroviaire régulière du monde par quantité de manifestations "vapeur", notamment une reconstitution du célèbre concours.

Les services techniques se sont activés à reconstruire, telles qu'elles furent, la Rocket, la Novelty et la Sans Pareil. Neuf voitures des chemins de fer Manchester - Liverpool seront accrochées à chaque locomotive. Ce sera un spectacle unique; car la réédition du concours sera suivie d'un défilé de 35 locos vapeur, diesel et électriques ainsi que de voitures et wagons à marchandises illustrant l'histoire du rail en Albion. Tout cela se passera les 24, 25 et 26 mai 1980. En plus, le 14 septembre, un service de trains commémoratifs de l'inauguration de la ligne sera organisé.

Vous en dire plus? Pas de place ici. Demandez donc les informations complètes à British Rail - Rocket 150, Place Rogier 23 à 1000 Bruxelles

(tél. 02/217 09 88 et 217 97 02). Vous y recevrez aussi la documentation relative à toutes les manifestations "vapeur" qui accompagneront la reconstitution historique.



A VOS CARNETS D'ADRESSES

Notre agence commerciale de Bruxelles occupait, depuis une dizaine d'années, des bureaux intégrés dans le complexe administratif des Directions centrales, près de la gare de Bruxelles Midi.