

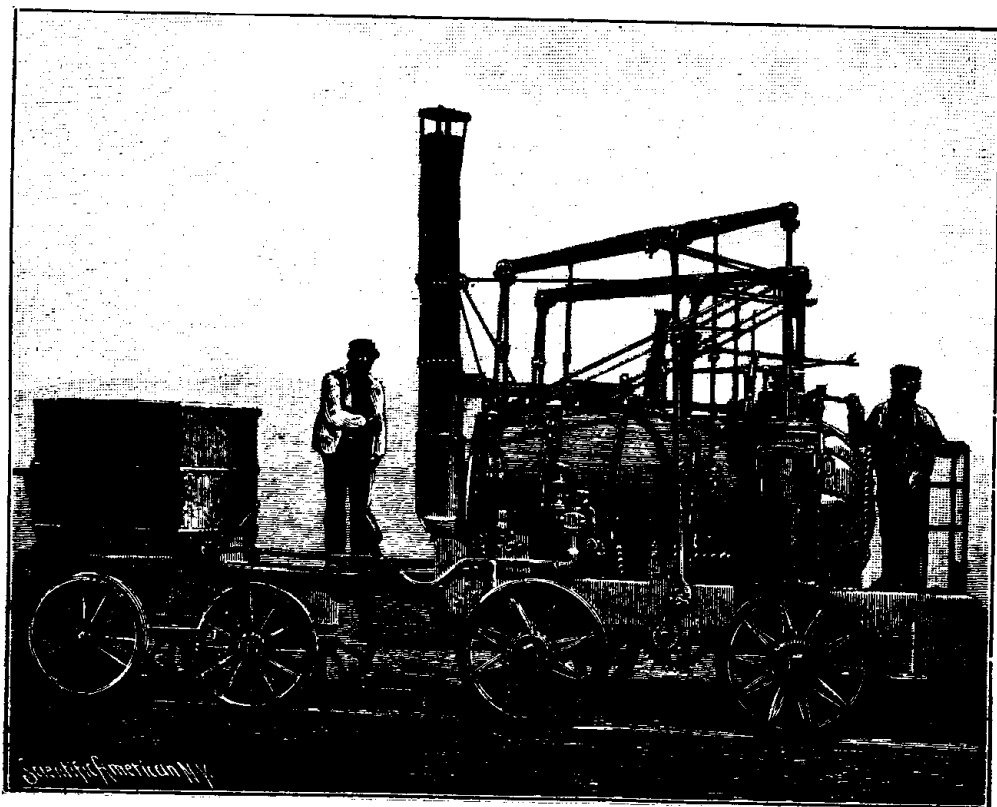


Fig. 1. — LOCOMOTIVE "PUFFING BILLY," WYLAM RAILWAY, 1813

Le premier chemin de fer public fut inauguré en Angleterre, le 24 septembre 1825, et fut construit par Georges Stephenson. La voie avait environ 12 milles de long et fait encore partie du Northeastern Railway.

La locomotive de Stephenson s'appelait "Locomotion"; sa chaudière avait 10 pieds de long et 4 pieds de diamètre; les cylindres, 10 pouces de diamètre et 24 pouces de course, et les roues 4 pieds de diamètre. Son poids, en marche, était de 14,560 livres. Le chauffeur se tenait dans le tender, et le mécanicien avait un siège sur le côté de la chaudière: position qui ne devait pas manquer de dangers, et par conséquent, d'émotions!

Le jour de l'inauguration, une foule immense s'était massée le long de la voie pour assister au passage du train, et chacun prédisait que les essais de la nouvelle machine, du "cheval de fer" comme on l'appelait, seraient un fiasco. Enfin la locomotive arriva et s'attela au train qui l'attendait. — Ce fut pour Stephenson un jour glorieux il est vrai, mais aussi, plein d'anxiété. Le train pesait environ 90 tonnes et était composé de 6 wagons chargés de charbon et de sacs de farine, plus une sorte de wagon couvert, en forme de carrosse, contenant les directeurs et les propriétaires de la Compagnie. Venaient ensuite 21 autres wagons à charbon, aménagés pour recevoir les invités, au nombre de 450, et enfin, 6 autres wagons chargés de charbon.

Comme six milles à l'heure étaient supposés être la limite de la vitesse que fournissait la machine, il était convenu qu'un homme galoperait sur la voie, devant la locomotive, portant une bannière, sur laquelle était écrite la devise de la compagnie: *Periculum privatum utilitas publica*. Le péril privé est l'utilité publique.

Le train se mit en marche sans difficulté, au milieu des applaudissements de la foule, beaucoup essayant de rivaliser avec lui à la course, tandis que plusieurs "gentlemen" à cheval galopèrent, à travers champs, pour accompagner la locomotive, que précédait toujours son porte-bannière, chevauchant avec toute la gravité que demandait les circonstances.

Après quelques minutes, Stephenson, résolu à montrer ce que pouvait faire sa machine, fit signe au porte-drapeau, de quitter la voie, ordonna au chauffeur de veiller à son foyer, et ouvrit tout grand le régulateur.

La vitesse atteignit rapidement 12 milles à l'heure, puis quinze, ce qui, on doit l'admettre, était dangereux, vu l'état de la voie et la faible construction de la machine.

Ceux qui couraient à pied près du train, les cavaliers qui l'accompagnaient, et le porte-drapeau furent vite devancés. Alors, tandis que toutes les pièces motrices de la machine tremblaient violemment, et que de la cheminée chauffée au rouge s'échappaient des torrents de fumée noire, au milieu des applaudissements des spectateurs et de l'étonnement des passagers, l'immortel Stephenson conduisit son train sans encombre à destination.

Le plus piquant de l'affaire fut que, parmi les passagers, se trouvaient plusieurs "professeurs" de mathématiques qui avaient démontré rigoureusement,

avant de partir, que la locomotive ne pourrait dépasser la vitesse de six milles à l'heure!

Cette locomotive donna un service régulier de 1825 à 1841; elle est maintenant à la Northeastern Railway Station, de Darlington, en Angleterre, et l'on prétend qu'elle pourrait encore fonctionner.

Plus tard, Stephenson construisit une autre machine, nommée le "Rocket," et enfin une troisième, "l'Invicta" (l'Invincible), représentée par notre figure 2. Cette dernière fut placée sur la voie du Canterbury and Whitstable Ry, en 1830.

Elle est conservée par la compagnie du South-Eastern, à Londres, mais il est malheureux qu'on lui ait fait subir quelques changements, depuis sa sortie des ateliers de Stephenson; cependant, les ingénieurs pensent que les cylindres et plusieurs autres de ses pièces avaient une disposition semblable à celle de nos modernes locomotives.

J. Chomier

ANCIENNES EXPRESSIONS

Plusieurs expressions devenues aujourd'hui exclusivement maritimes, ont eu autrefois un sens plus général. Dans une lettre adressée par Montcalm à la supérieure de l'Hôtel-Dieu de Québec, le 11 octobre 1756, le vainqueur de Chouaguen, qui était un lettré, un membre ou tout au moins un correspondant de l'Académie des inscriptions et belles-lettres, priait madame la supérieure de faire placer six bouteilles de baume de Canada et dix livres de suc d'érable dans "une caisse bien *amarrée*," et d'expédier le tout à Mme de la Bourdonnaye, à Paris. Montcalm s'était-il canadiénisé pour faire plaisir à Vaudreuil? Cela est peu probable. Le sens du mot *amarrer* est-il devenu plus restreint aujourd'hui qu'il ne l'était autrefois? Cela est possible. Ce qui est certain, c'est que, malgré les préférences de la Sorbonne, la langue française ne peut être tenue à fixité d'une manière absolue.

ERNEST GAIGNON.

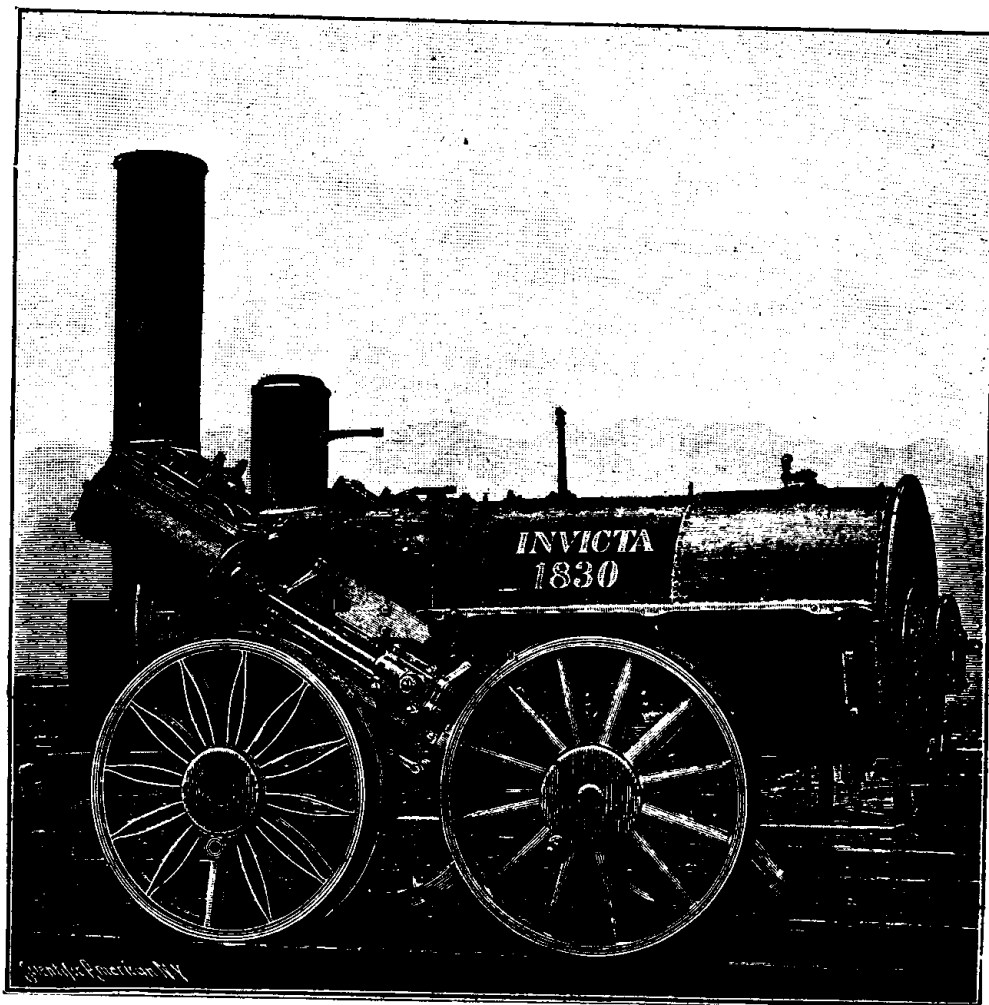


Fig. 2. — LOCOMOTIVE "INVICTA," CANTERBURY AND WHITSTABLE RY., 1830