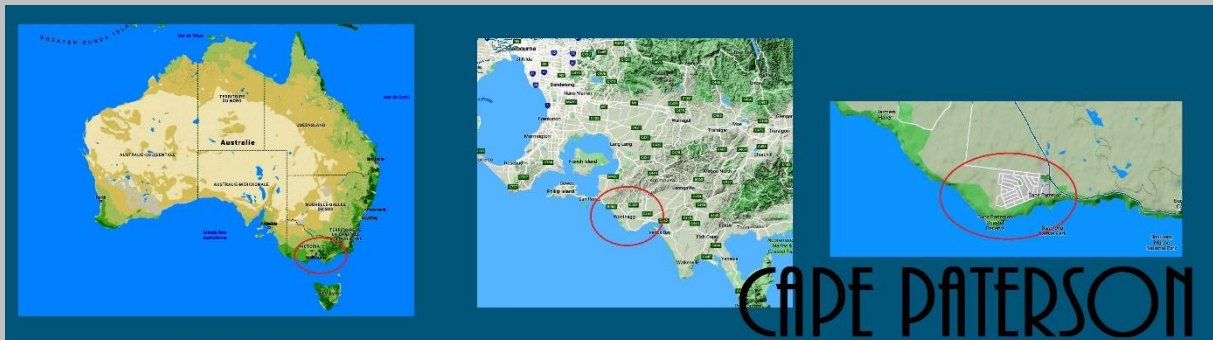


Pépites australiennes, le rail Barlow en Australie



Jean RUDELLE, 01/2020-16/10/2020

C'est bien connu, le pays est riche de pépites ! Nous allons donc ici retrouver des merveilles sous le sable de la côte, à Cape Paterson exactement. C'est où ? Au sud est du continent, à plus de 17000 km du causse Comtal, comme le montre la carte.



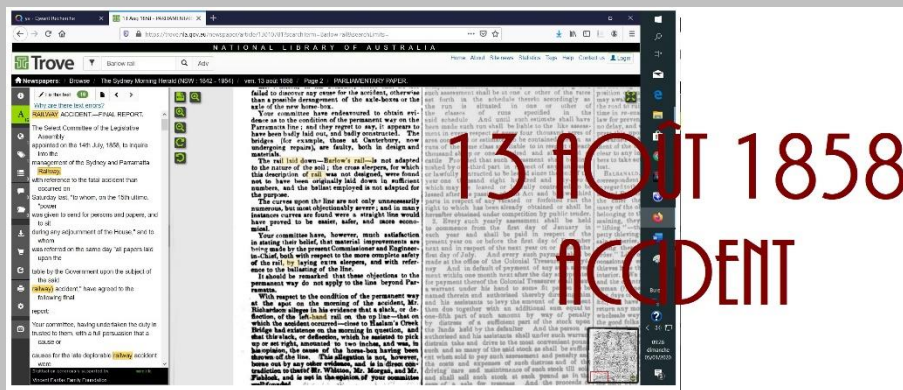
Présents en Nouvelle-Galles du Sud dès 1788, les anglais sont évidemment à l'origine de la présence de ces rails. Les bons résultats du rail en Angleterre, leur réussite en France sur les voies du Midi, et le coût modéré avaient persuadé James Wallace, ingénieur de la Sydney Railway Company, à commander 3776 tonnes de rail de 75 pounds (34 kg), suffisamment pour les 51 km de ligne double voie entre les deux cités de Sydney et Parramatta. Les rails, fabriqués par Cruttwell, Allies & Co, Cwm Celyn and Blaina Works, près de Newport, étaient arrivés par le bateau *Speedy*, après une centaine de jours de voyage. Les motifs d'utilisation sont les mêmes que ceux que nous avons très souvent rappelés, bas coût d'établissement de la voie et absence de traverses pour l'essentiel. Un effet de mode n'est pas non plus à exclure... Le 22 mars 1854 la première pose est faite, avec une cérémonie de circonstance.



▲ B2446 Barlow rail, sections (3), wrought iron, used on first railway line between Sydney and Parramatta 1855-1877, made by Cruttwell, Allies & Co., Wales, 1854 Museum of Applied Arts and Sciences Museum of Applied Arts and Sciences

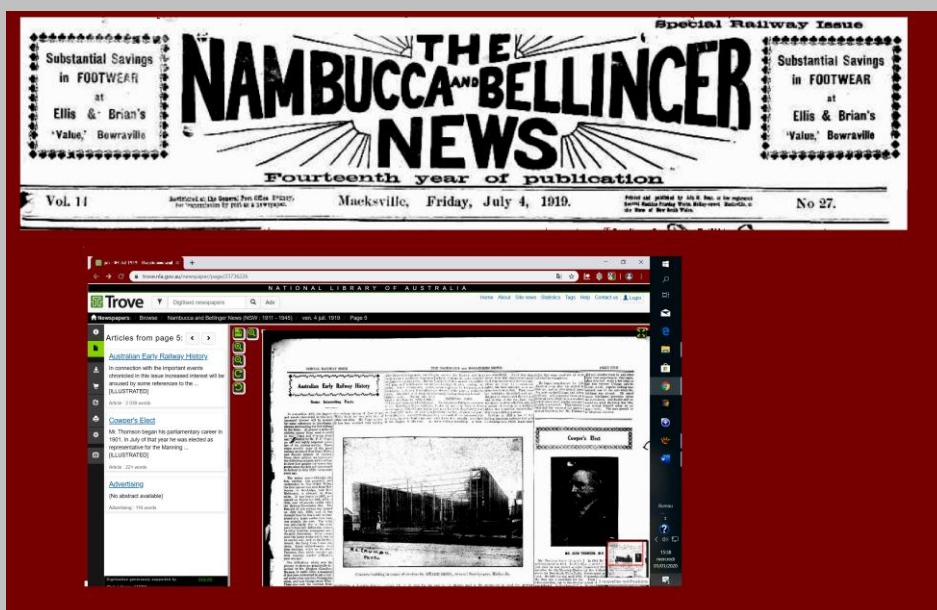
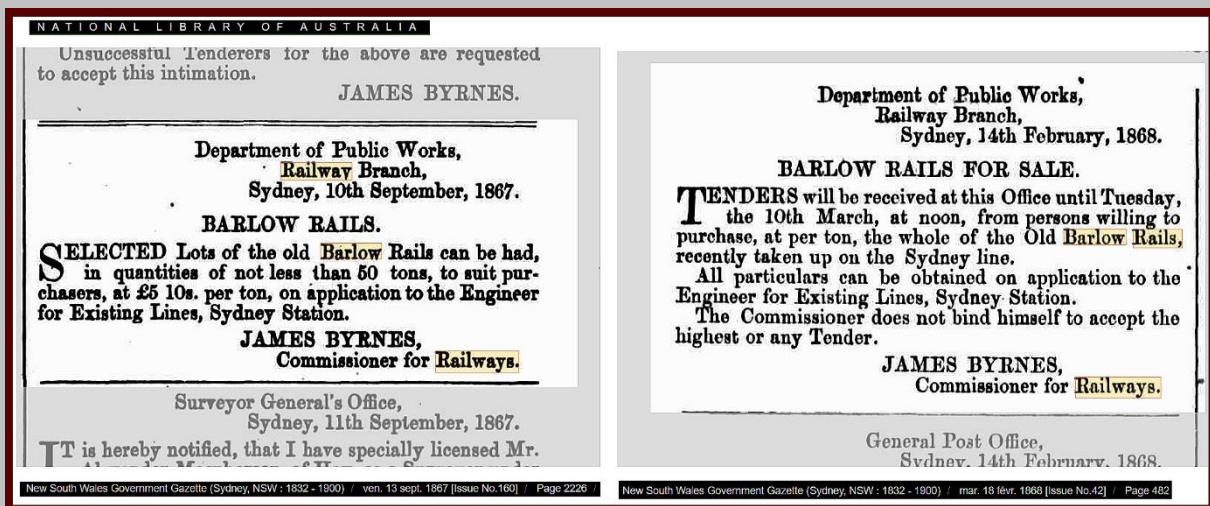
(MAAS museum, Sydney). On notera le profil (?) assez atypique de ces échantillons

Malheureusement, le rail Barlow fut incapable de supporter le poids des locomotives à vapeur 021 choisies par Wallace, même avec ajout de traverses. Il y eut des accidents, peut-être pas d'ailleurs tous causés par le rail lui-même, et en 1877 le rail double champignon les remplace. On pourra retrouver des échos de ces accidents sur le site de la Bibliothèque nationale d'Australie (BNA).



▲ Sydney Morning Herald, 1858

▼ New South Wales Government Gazette, 1867, 1868 : vente de (vieux) rails...



▲ Le journal Nambucca and Bellinger News a publié le 4 juillet 1919 (Friday 4 July 1919) un article reprenant l'essentiel de l'historique.

Une association locale, la **Wonthaggi & District Historical Society**, WDHS, que nous avons contactée pour compléter nos données, possède pour sa part des documents intéressants. Les rails Barlow utilisés autrefois à Cape Paterson, Victoria,

étaient utilisés pour transporter du charbon à travers les dunes de sable près de la côte pour être chargé dans des bateaux sur le rivage avant 1900. Le sable recouvre les rails depuis ce temps, mais de temps en temps, ils sont partiellement découverts par le vent ou l'eau. Ce qui nous donne des images surprenantes, à découvrir plus bas. La Société a également œuvré pour la mise en place d'un panneau, présent en bord de plage. Il rappelle un patrimoine que les australiens de ce territoire tiennent à ne pas oublier, et nos Barlow vivent donc maintenant leur vie de rail, un peu cachés quand même, sous le sable australien... Mentionnons également que plusieurs autres lignes australiennes utilisaient des rails Barlow.

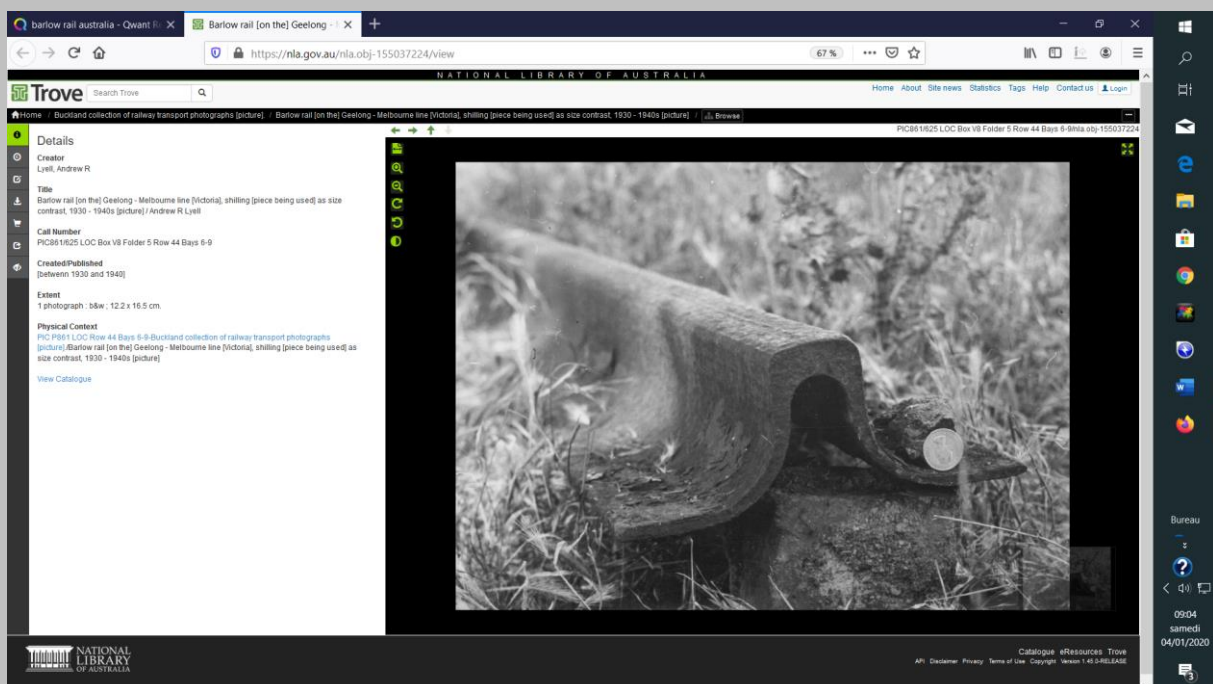
▼ **col Wonthaggi & District Historical Society**

extrait de "The Golden Coast History of Bunurong" by W R Hayes

Tramways

The Victoria Coal Company built the first tramway in 1862 from Coal Creek to Cape Paterson. The Government provided Barlow rails from Geelong valued at £955, plus an allowance of £1,000 when the rails were laid, the land and rails to remain the property of the Government. The Company had previously applied for assistance to build a jetty in 1860. Mr Levi stated to a Royal Commission in 1890, that insurance companies refused insurance after storms washed away moorings a mile offshore, and the line was never used.

▼ **Trouvée dans les archives de la BNA, voici une copie d'écran qui montre un profil, photographié vers 1930, et qui se présente avec le profil que nous lui connaissons habituellement.**



Cape Paterson

Les tempêtes d'hiver sont bénéfiques pour le patrimoine !



▲ photo Arnis Heislars, 2015 : l'eau de mer n'a pas encore tout rongé !



▲ ▼ Arnis Heislars, 2015 : c'est fou ce que l'on peut trouver dans les dunes !



▲ très belle image, au début du XX ème siècle
Wonthaggi & District Historical Society

▼ photographié pour nous par Fay Quilford, 01/2020,
le panneau patrimoine en bord de plage



Nota : le panneau informe que ces rails étaient sur la ligne de Geelong, le terme "tramway" devant ici être compris comme "voie industrielle". Un rappel de l'exploitation du charbon et son transport ici à Cape Paterson est fait pour renseigner (et alerter) les visiteurs.

"Les rails rouillés que vous voyez émerger du sable à Cape Paterson sont des vestiges du tramway construit par la Victoria Coal Company en 1863-1864 pour transporter le charbon de ses mines de Coal Creek au lieu de chargement à Cape Paterson.

Le rail Barlow est un type unique de rail qui ne nécessite pas de traverses en bois à sa base. Ils proviennent du tramway de Geelong et ont été offerts par le Gouvernement de Victoria. Les rails sont les plus vieilles reliques de l'activité minière de charbon sur le site de Cape Paterson. Les remblais qui supportaient les rails sur la plage ont disparus, laissant en place les rails.

Le charbon après son extraction était transporté en wagons. Il était ensuite chargé sur des bateaux mouillés au large. Cependant les mouillages se rompaient pendant les tempêtes et les assureurs refusaient de prendre en charge les bateaux venant à Cape Paterson. La mine devint non viable."



▲ *photo Fay Quilford, 2020, des pépites ! (un peu dangereuses ?)*

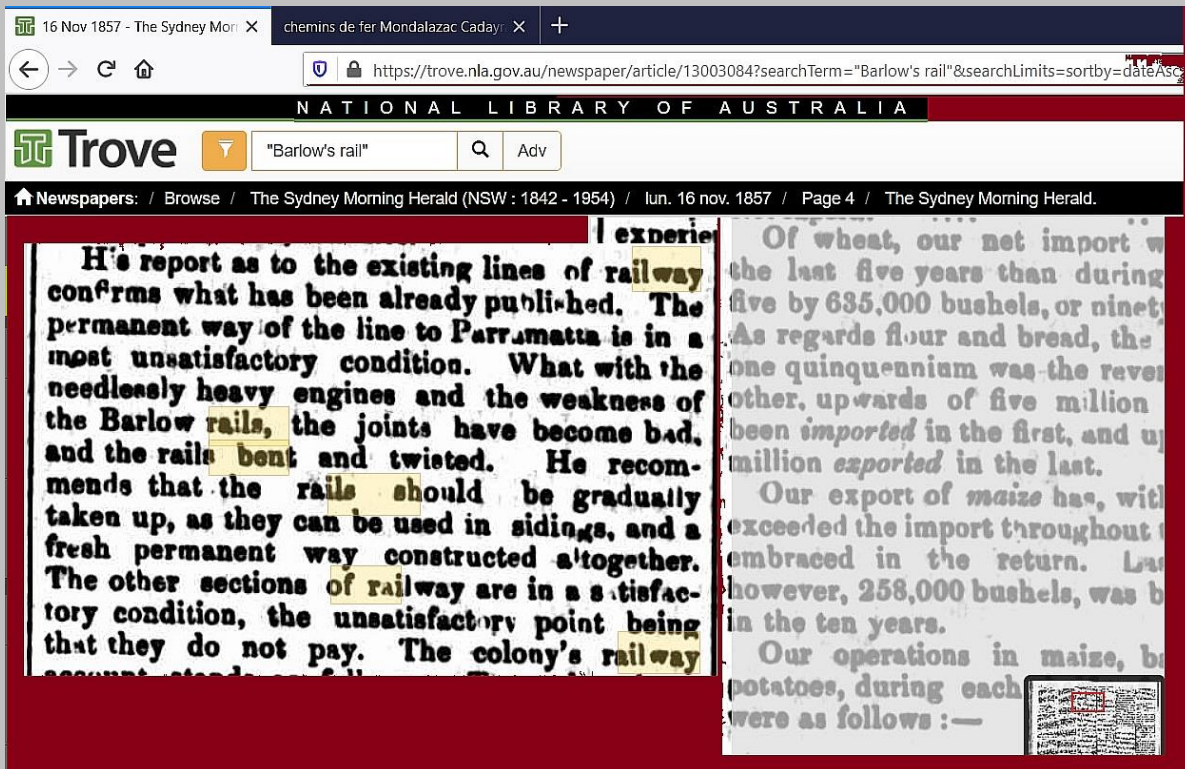
Clap de fin...

Quel succès ? Les mêmes causes conduisent souvent aux mêmes conclusions. L'enthousiasme des investisseurs australiens sera d'assez courte durée. Une recherche (« Barlow's rail » sur <https://trove.nla.gov.au/>) renvoie 332 occurrences. Et dès 1857, l'évocation de ruptures et autres difficultés apparaît. En 1862, sur la ligne de Parramatta, le remplacement semble effectif...Il est cependant vrai que les locomotives en service étaient particulièrement lourdes ! Et pour le cas précis de Cape Paterson, la pose des Barlow sur du sable (!) ne pouvait que conduire à leur détérioration, comme le souligne Mike McCarthy dans son article.

Cet article, remarquable, et lisible dans son intégralité sur le site de la société historique des chemins de fer économiques d'Australie (voir biblio en fin de page) est illustré d'images rares : une foule de Barlow, apparus sur la plage suite à des tempêtes d'hiver en 1950 et posant un peu comme les pièces d'un jeu Mikado, un gros plan d'un profil, vers 2004, bien oxydé évidemment. Il y a également le cliché

rarissime d'un Barlow avec sa pièce de liaison, encore liés par des rivets. Et, comme on pouvait s'en douter, la récupération, vers 1940, peut être bénéfique, comme en témoigne la vue d'un hangar mettant à profit la bonne tenue de ces rails comme éléments de structure. Images rares, à savourer comme il se doit ! Le numéro de la revue Light Railways 197, octobre 2007, est librement accessible sur le site.

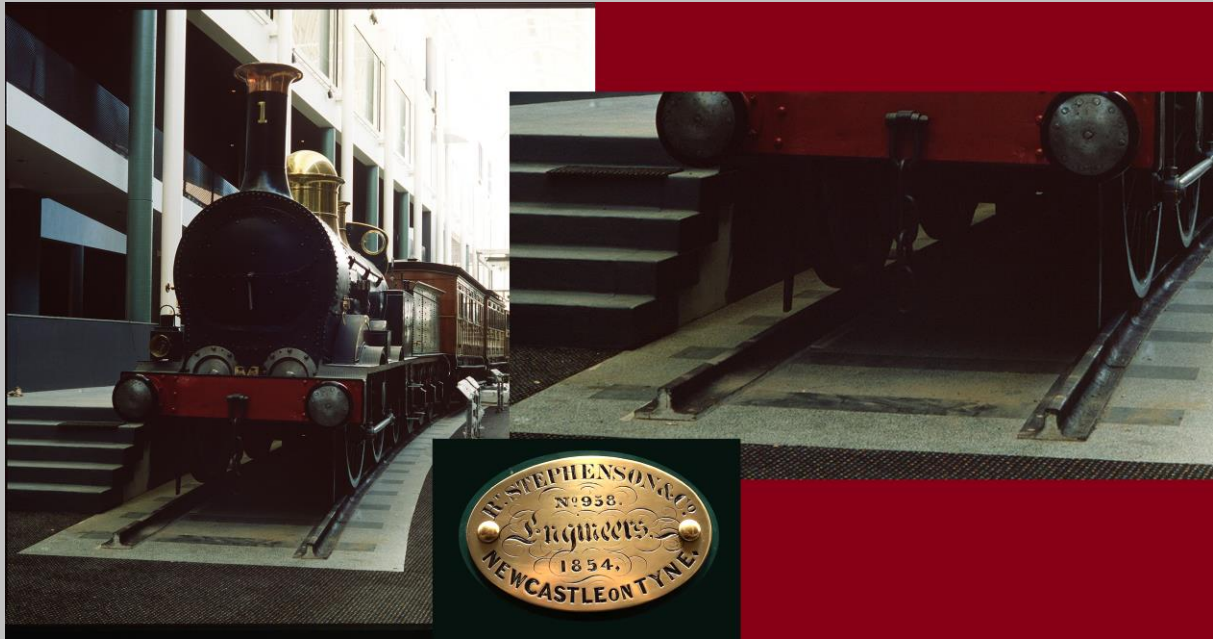




Le Museum of Applied Arts and Sciences à Sydney (PowerHouse Museum) présente une vraie merveille, la **Locomotive n°1**, la première à s'activer en Australie, construite par Robert Stephenson. Elle roule sur la ligne Sydney-Parramatta en 1855, sur une voie Barlow évidemment ! Et sa présentation au musée la montre sur ces mêmes rails. A savourer, sans boudier le plaisir, même si les traverses sont quelque peu hors sujet !

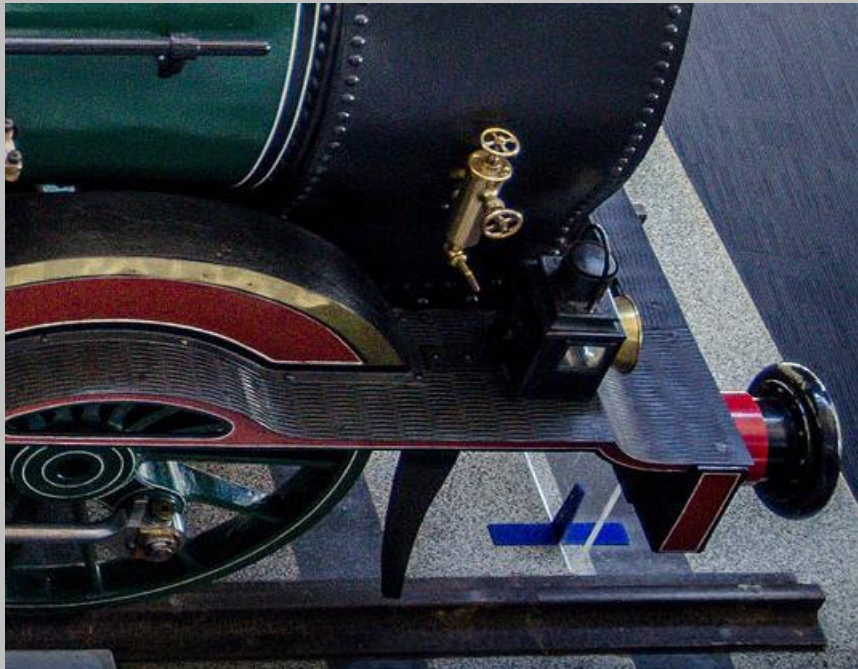


▲ <https://maas.museum/app/uploads/sites/7/2015/08/00x00404.jpg>



▲ <https://collection.maas.museum/object/19352>

C'est peut-être la seule locomotive au monde à reposer sur des Barlow !



https://en.wikipedia.org/wiki/Locomotive_No._1#/media/File:New_South_Wales_Government_Locomotive_No._1a.jpg

▼ Locomotive No. 1 shown in Sydney yard with a frock-coated railway official, possibly a station master. Stereoview published by William Hetzer, Sydney, 1858-1860. Powerhouse Museum collection P.3145-7.

Gift of Royal Australian Historical Society, 1981.

La locomotive est ici en action en 1858, sur une voie Barlow, photographiée donc à Sydney par le photographe W. Hetzer.

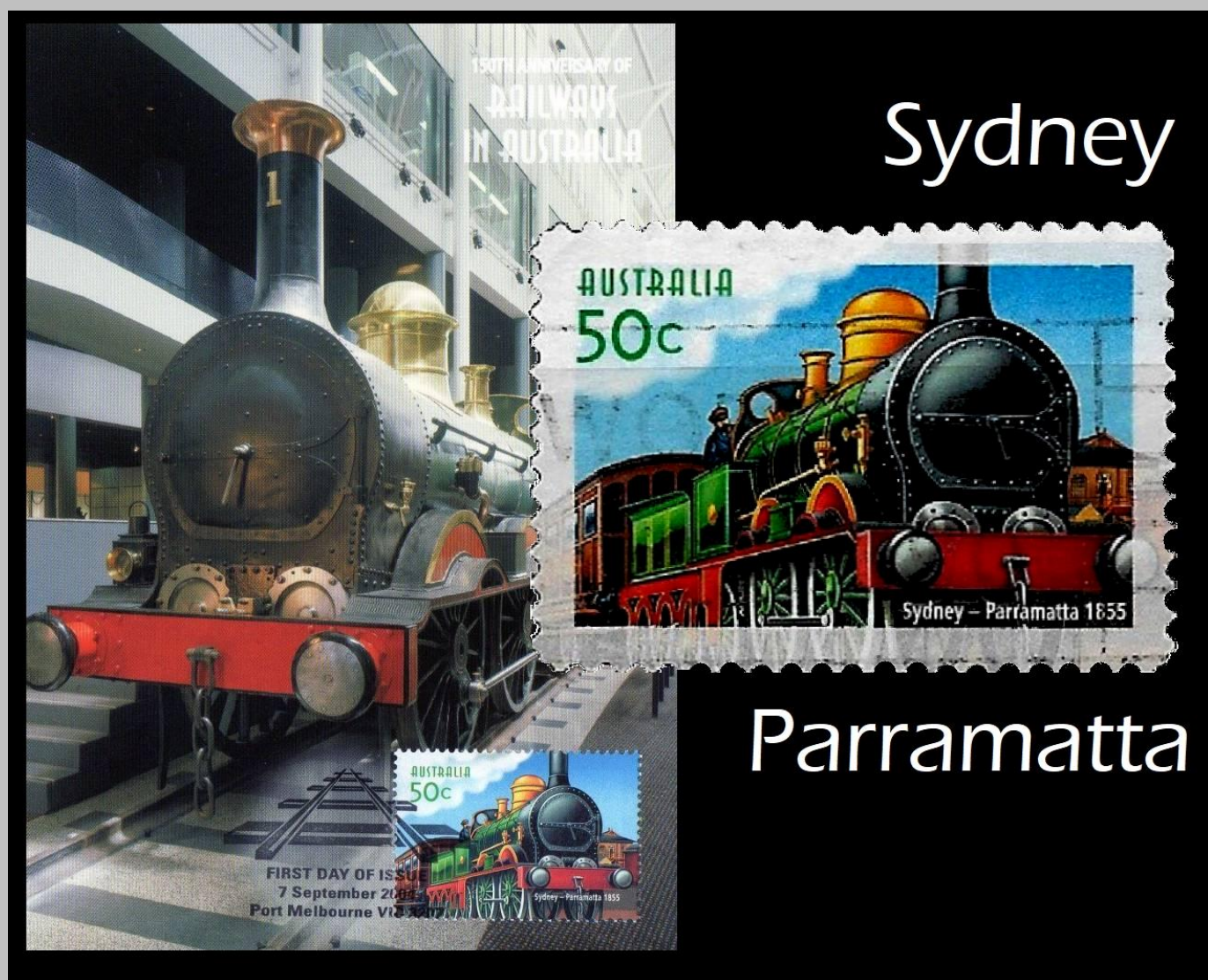


Nous avons réalisé une version anaglyphe, page suivante, pour pouvoir restituer le relief de la vue sur l'écran. Retrouvez vite vos lunettes rouge et bleu, condition nécessaire indispensable !



1858-Sydney-photographie W. Hetzer





▲ 2004, carte et timbre pour marquer le 150^{ème} anniversaire

nos remerciements

- à **Fay Quilford**, Président, et **Arnis Heislars**, *Wonthaggi & District Historical Society* <https://www.wonthaggihistoricalsociety.org.au/>

et sources :

- Along parallel lines : a history of the railways of New South Wales / John Gunn, 1925 (<https://trove.nla.gov.au/version/45776185>)
- The development of the New South Wales railway system / by Fraser, J. (James), Railway Printing Office, 1919
- 'Rails Barlow' in "Railway Gazette", 12 June 1925, p.51. Simpson, Margaret, 'Locomotive No.1: The First in NSW', Powerhouse Publishing, Sydney, 2005, p.6.
- Mike McCarthy, Cape Coal, Light Railway Research Society, Light Railways 197, october 2007, p 11-17
- Light Railway Research Society, article de Mike McCarthy librement accessible depuis ce lien https://shop.lrrsa.org.au/epages/lightrailwayresearchsocietyofaustralia.sf/en_AU/?ObjectPath=/Shops/lightrailwayresearchsocietyofaustralia/Products/lr197pdf
- <https://trove.nla.gov.au/newspaper/page/23736226> , permet de retrouver le journal Nambucca and Bellinger News
- Site web <http://www.visitsydneyaustralia.com.au/history-railways.html>
- Bibliothèque nationale Australienne <https://www.nla.gov.au/> et pour une recherche directe <https://trove.nla.gov.au/>



www.ferrobase.fr