

Le chemin de fer électrique Volk à Brighton

Un voyage sur le plus vieux train électrique encore en fonction dans le monde.

Compte-rendu par urban75 editor, Juin 2006



Le chemin de fer Volk d'origine avec la jetée Chain Pier en arrière-plan, vers 1884

Ouvert au public le 4 août 1883, le chemin de fer de Magnus Volk à Brighton fut le premier service régulier à traction électrique en Grande-Bretagne.

Disposant à l'origine d'un écartement étroit de 2 pieds (60cm), la voie suivait une berge de galets pendant environ 500 m entre la Swimming Arch (près de l'Aquarium) et le vieille jetée Chain Pier.

Un an plus tard, Volk adopta un écartement un peu plus large de 2' 9" (85cm) et prolongea la voie jusqu'à Kemp Town, passant sous la jetée dans une tranchée abrupte.

Le système originel à deux rails fut bientôt converti en un système décentré à trois rails (la mer arrosant la voie occasionnait d'importantes pertes de courant) et en 1886, la voie fut surélevée sur un viaduc en bois sur l'ensemble de son parcours.



Train affrontant une mer démontée sur le viaduc en bois à l'est de Banjo Grove (carte postale ancienne vers 1890)

Quelques mots sur Magnus Volk

Fils d'un horloger allemand, Volk naquit au 40 Western Road, Brighton en 1851 et manifesta très tôt un intérêt pour l'électricité, la télégraphie et la téléphonie.

Sa passion pour l'ingénierie et l'invention l'amena à recevoir en 1881 une réputée Médaille d'Or pour un système d'alarme d'incendie en milieu urbain encore en service dans nombre de villes soixante ans après.



Volk (debout à gauche sur le wagon) lors de l'inauguration le 4 août 1883

Sa maison de Brighton ayant été la première à être éclairée électriquement, les responsables locaux furent impressionnés au point de lui confier le contrat d'équipement électrique du Pavillon Royal, à l'époque le plus important système d'éclairage électrique national.

Conjointement au chemin de fer électrique, il développa aussi l'excentrique [Tramway Maritime](#) et ajouta une sphère hydraulique au sommet de la célèbre horloge de Brighton. Celle-ci s'élevait le long d'un mât toutes les heures pour retomber à l'heure pile, avec un tel fracas que le voisinage s'en plaignit.



Train traversant la section surélevée de Paston Place c.1901

Opérations après la guerre

Après le décès de Volk en 1937, le fonctionnement de la ligne fut assuré par la municipalité de Brighton jusqu'à ce que la guerre entraîne la fermeture de toutes les plages devant la menace d'une invasion allemande. Pendant la guerre, les deux gares terminales furent démolies et des ouvrages de défense furent édifiés autour de la voie, la laissant dans un état déplorable à la fin des hostilités.

Heureusement, la municipalité décida de restaurer complètement la ligne, la rebâtissant en totalité et la remettant en service toute l'année à partir du 15 mai 1948.

Depuis 1954, le fonctionnement se réduit à la période comprise entre Pâques et fin septembre, la gestion n'étant plus assurée depuis 1960 par la commission de transport municipale mais par la commission de divertissements et de publicité, laquelle continue à occuper l'ancien bureau de Magnus Volk.

Dans sa période la plus faste, le train Volk transportait le nombre incroyable d'un million de voyageurs par an. De nos jours, la ligne d'un peu plus de deux kilomètres ne peut en transporter que le quart environ - mais ce n'est pas si mal pour un chemin de fer de plus de 120 ans !



Scène animée au terminus Palace Pier, juin 2006.



L'entrée du terminus Palace Pier et son arche métallique proclamant l'année d'ouverture



Petit bâtiment en bois du Palace Pier.



Le conducteur prépare le train pour le voyage vers Black Rock.



Comme on peut le voir, la ligne parcourt la plage.



Reflets dans le miroir de quai du conducteur.



En partant depuis le terminus de Palace Pier.



En regardant vers l'est.



On peut traverser la voie...



...au passage à niveau



Passage d'un train.



Vers la gare de Paston Place à mi-parcours...
(ancienne boucle de croisement à droite).



...et son modeste bureau de vente.



Un train à mi-parcours.



La voie traverse directement les hangars à l'est



Le terminus démesuré (et d'aspect plutôt sévère) de Black Rock.
D'un style néoclassique, la gare à quai unique possède un petit guichet de vente et des toilettes.
Le reste du bâtiment abrite une station de pompage.