

Ainsi la locomotive et le chemin de fer sont venus en usage à peu près simultanément.

321. A part les Actes de chemins de fer déjà mentionnés, nombre d'autres ont été adoptés avant 1821, lors de l'adoption de l'acte du chemin de fer Stockson et Darlington.

Cet Acte était très volumineux, contenant 67 pages de matière à lire imprimée, cependant, dans tout cet Acte il n'est nulle part fait mention de l'emploi des engins, soit comme locotives ou stationnaires.

Mais dans le second Acte de la compagnie, adopté en 1823, pouvoir de manufacturer et employer des "locomotives ou engins mobiles, fut accordé dans le but de faciliter le transport, trajet et voiturage des marchandises, ainsi que pour le transport des passagers par et sur les mêmes chemins."

L'adoption de la locomotive à vapeur au rail en fer, formant le chemin de fer bien près de ce qu'il est aujourd'hui, fut alors autorisée.

322. Dans l'automne de 1821, George Stephenson commença la surveillance de cette ligne. Le premier rail fut posé le 23 mai 1822. Le premier rapport de chemin de fer que jamais nation ait vu, fut celui du comité des directeurs de ce chemin, daté du 8 juillet 1823. L'inauguration de cette ligne eut lieu le 27 septembre 1825. La vitesse atteinte était de près de 5 milles à l'heure. Cet acte a été adopté par le parlement sans soulever beaucoup de discussion.

323. La demande suivante, de quelque conséquence a été pour l'établissement d'un chemin de fer entre Manchester et Liverpool. C'est alors que survint la première grande bataille parlementaire suscitée par l'application pour cette demande de charte.

Le comité de la chambre des communes, à qui le bill fut référé, se réunit pour la première fois, le 21 mars 1825. Une nombreuse phalange de propriétaires de canaux, commissaires de chemins et propriétaires de terres, se rangea contre le bill. L'union du rail et de l'engin devait être sérieusement opposée. Tous les intérêts se ligüèrent contre l'annonce de ce bill. Les propriétaires de coches et les voituriers offrirent une opposition énergique. La faculté médicale fut priée fortement de se ranger du côté de l'opposition, avec d'affreuses prédictions, de terribles maux physiques qui devraient nécessairement résulter d'une locomotion de dix milles à l'heure. Les chasseurs des villages rougirent lorsqu'ils se levèrent pour tonner contre la destruction inévitable des chasses à courre par les chemins de fer. Les magnats des territoires se joignirent à la croisade, alléguant que les étincelles lancées par les locomotives incendieraient leurs plantations et détruiraient les beautés de leurs domaines. Les propriétaires de canaux, comme le duc de Bridgewater, firent valoir leurs capitaux engagés. Le discours de sir Isaac Coffin, au parlement, donne une idée exacte des attaques des adversaires du projet. "Il ne voulait pas," disait-il, "consentir à voir envahir les propriétés des veuves et leurs lits de fraisiers. Les trains de chemins de fer prendraient plusieurs heures pour faire le trajet entre Manchester et Liverpool et si le projet venait à réussir, qu'advierait-il? Il aimerait à le savoir de tous ceux qui avaient fourni de l'argent pour la cons-