

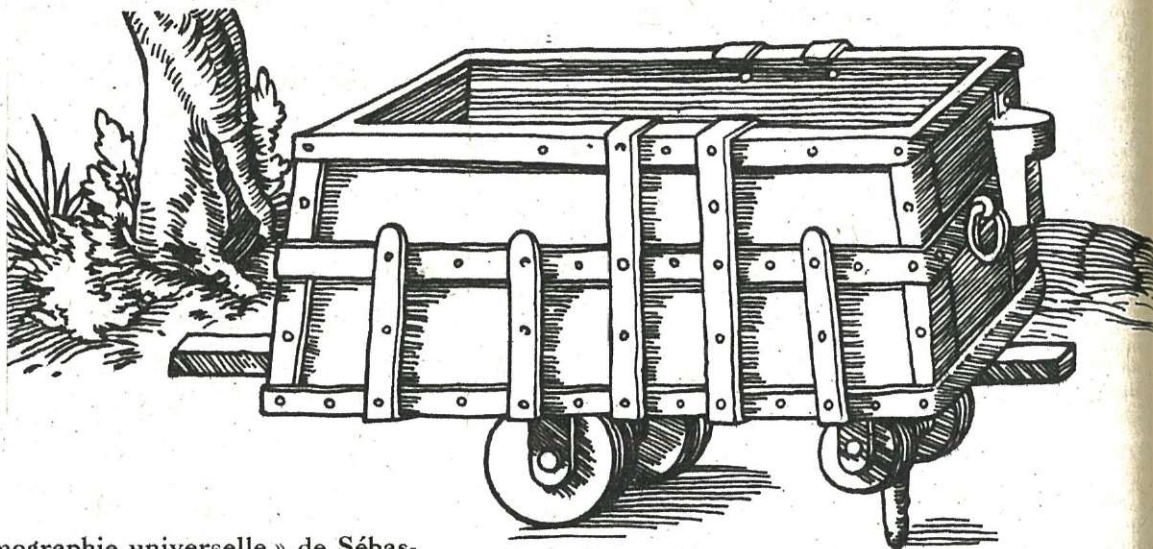
DURAIL J.
RACONTE...

L'HISTOIRE DES CHEMINS DE FER

TEXTE ET DESSINS DE PHIL DAMBLY



**LES CHARIOTS
DE
MINE,
ANCETRES
DES
WAGONS
D'AUJOURD'HUI**

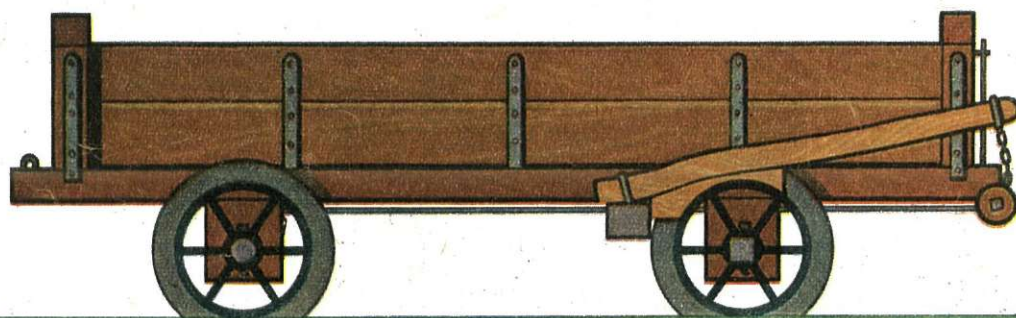


EN 1550, la « Cosmographie universelle » de Sébastien Munster décrit les mines de Leberthal, en Alsace, avec une gravure montrant, sous la légende « Instrumentum Tractorium », un mineur poussant un chariot dont les roues roulent sur une longrine. Une gravure de 1556, visible au Science Museum de Londres, montre un chariot de mine guidé par un ergot de fer glissant entre deux rails de bois (ci-dessus).

En 1602, Beaumont introduisit des « waggons » tirés par chevaux dans les mines de Newcastle, en Angleterre. Les roues, soit pleines et en bois, soit à rayons et en fer, étaient de diamètre inégal pour maintenir horizontale la charge de charbon dans ces chariots qui circulaient toujours sur une déclivité. Leur succès est attesté par le fait que, dès 1690, une mine seule en utilisait 600.

En 1734, toujours en Angleterre, Ralph Allen utilise des wagons plats pour transporter la pierre de ses carrières. Ce ne sont plus des chariots de mine, mais de véritables wagons très robustes, d'un aspect moderne surprenant.

Un châssis, formé de quatre poutres de chêne, portait un solide fond de planches du même bois. Les côtés latéraux, mobiles, s'attachaient par des crochets et des anneaux aux côtés avant et arrière, fixes. Les roues étaient en fer fondu. Chacun des arbres avait une extrémité carrée et l'autre ronde. L'extrémité ronde du premier arbre était disposée à l'opposé de celle du second. Si on bloquait une roue au bout carré, l'autre continuait à tourner librement sur l'arbre immobilisé. Ce dispositif ingénieux facilitait les virages à court rayon. Le freinage était obtenu par un grand levier de bois, passé dans une ganse de fer, que l'on appuyait sur une des roues.



Wagon de Ralph Allen (1734).