

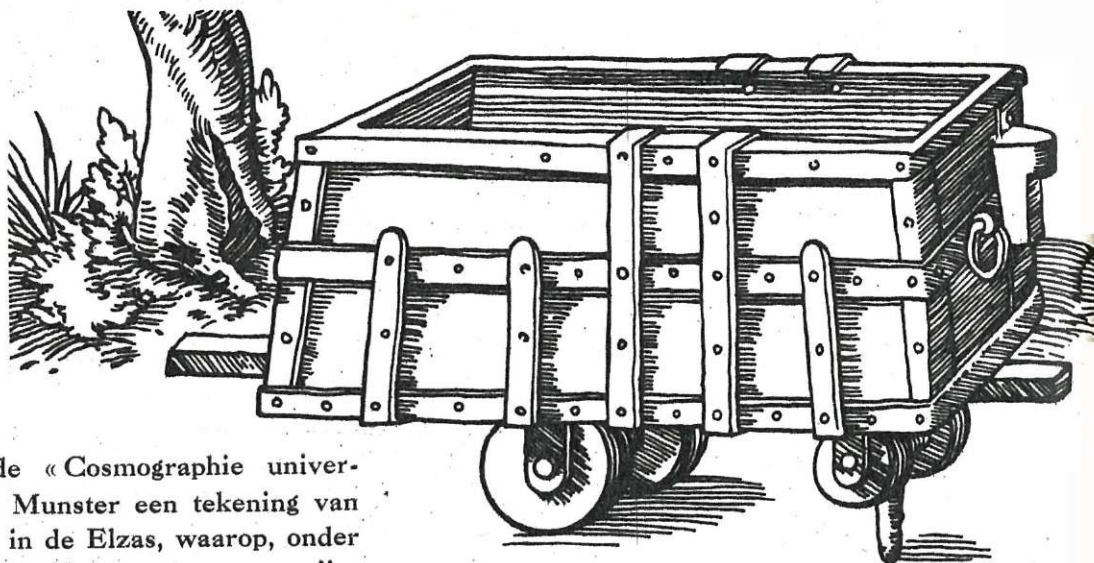
VAN
SPOREGHEM Jr
VERTELT...

DE GESCHIEDENIS VAN DE SPOORWEGEN

TEKST EN TEKENINGEN VAN PHIL DAMBLY



DE MIJNWAGENS, VOORLOPERS VAN ONZE HEDENDAAGSE GOEDERENWAGENS



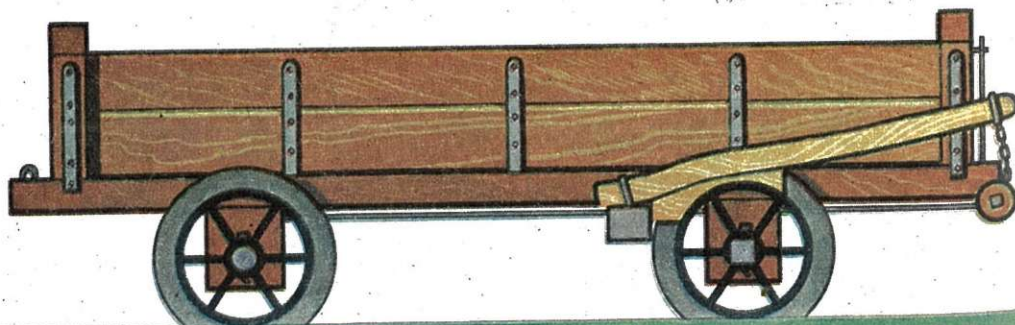
IN 1550 publiceerde de «Cosmographie universelle» van Sebastiaan Munster een tekening van de mijnen van Leberthal in de Elzas, waarop, onder de legende «Instrumentum Tractorum», een mijnwerker voorkomt die een wagen voortduwt waarvan de wielen over langsliggers lopen. Een gravure van 1556 uit het Science Museum te Londen, stelt de afbeelding van een mijnwagen voor die door een ijzeren haakpal tussen twee houten sporen gehouden wordt (hierboven).

In 1602 gebruikte Beaumont in Engeland, in de mijnen van Newcastle, «waggons» die door paarden voortgetrokken werden. De wielen (schijfwielen in hout, of ijzeren wielen met spaken) hadden een ongelijke doorsnede om de kolenlading op die wagens, welke steeds over een helling reden, in horizontale stand te houden. Van 1690 af waren er, in een enkele mijn, 600 in gebruik, wat hun bijval illustreert.

In 1734, eveneens in Engeland, gebruikte Ralph Allen platte wagens om de stenen uit zijn groeven

te vervoeren. Dit waren geen mijnwagens meer, maar werkelijk stevige wagens met een opvallend modern voorkomen.

Een draagraam, bestaande uit vier eikehouten balken, droeg een sterke plankenvloer van hetzelfde hout. De beweegbare zijwanden waren met haken en ringen aan beide vaste kopwanden bevestigd. De wielen waren in gietijzer. Elke as had een vierkant en een rond uiteinde. Het ronde uiteinde van de eerste as bevond zich in de tegenovergestelde richting van dat van de tweede as. Wanneer een wiel aan het vierkante uiteinde vastgezet werd, bleef het andere afzonderlijk voortdraaien op de geblokkeerde as. Deze spitsvondige inrichting vergemakkelijkte het nemen van bochten met een kleine straal. De remming geschiedde door middel van een grote houten hefboom die, door een ijzeren lus geschoven, tegen een van de wielen drukte.



Wagen van Ralph Allen (1734).