

de wagens in 1926

Bij de oprichting van de Maatschappij bestond het totale park van goederen- en bagagewagens uit 130 272 eenheden van zeer diverse oorsprong. Als we zien dat er op dit ogenblik nog slechts 48 247 wagens van allerlei typen zijn, dan lijkt het verschil nog al opvallend. Het gaat natuurlijk niet op een vergelijking te maken tussen het toenmalige verkeer en dat van nu. De wagens hadden een veel kleiner laadvermogen en vooral met hun omloop, dat delicate probleem, werd destijds vrij losjes omgesprongen.

Maar laten we bij onze wagens... en bij ons park van 1926 blijven. Het omvatte o.m. :

56 506 voertuigen afgestaan door Duitsland ingevolge het wapenstilstandsverdrag ;

8 601 wagens aangekocht in Engeland en er gebouwd tijdens de oorlog 14/18 (de zogenaamde **War-Departement** - wagens, afgekort W.D.) ; 65 165 wagens afkomstig van de Belgische Staat (B.S.).

onderverdeling tonnemaat en belasting

Dat park bestond grosso modo uit :
2 452 bagagewagens voor goederentreinen

39 658 gesloten wagens

7 335 tweeassige platte wagens

68 drieassige platte wagens

78 speciale wagens

3 299 platte wagens met draaistellen

71 571 stortwagens

1 932 onoverdekte speciale wagens

2 859 dienstwagens

1 020 lange gesloten wagens, toebehorend aan de Société des Ferry-Boats.

De totale tonnemaat van de 123 941 commerciële wagens bedroeg 2 004 509 t, wat overeenkomt met een gemiddelde van 16,173 t. Het is dus duidelijk dat de wagens met een toelaatbare belasting van minder dan 20 t het voornaamste deel van het park uitmaakten.

Er waren :

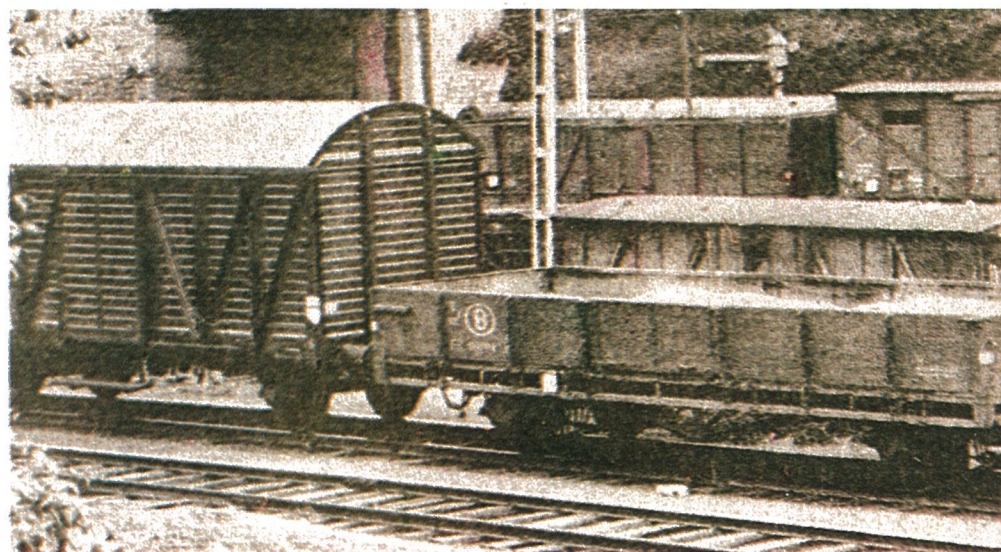
35 wagens van 5 t

12 744 wagens van 10 t

6 132 wagens van 12 t

65 341 wagens van 15 t

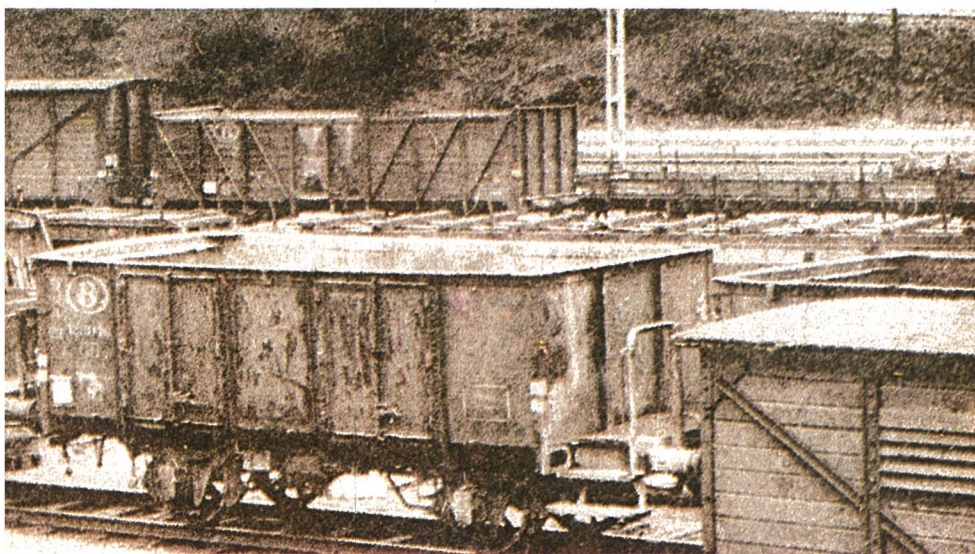
85 wagens van 18 t.



De laadoppervlakten en het inhoudsvermogen van die voertuigen waren zeer beperkt en geenszins in verhouding tot de huidige wagens, zelfs de meest gewone.

Bovendien vergden het groot aantal

typen en hun uiteenlopende herkomst doorgaans een groot aantal typen van gemonteerde assen, draagpotten, veren, enz. In die tijd was er dus bijlange geen sprake van de internationale standaardisering waar men



tegenwoordig aan toe is en die zelfs vandaag nog kan worden geperfectioneerd.

Alleen de wagens van een Duits of Engels type waren niet zo verscheiden en waren reeds tot een bepaalde

eenmaking gekomen.

oorsprong

Wanneer je nu de toenmalige « Tabellen van het materieelpark voor goederenvervoer » bekijkt, kom je tot

een verrassende vaststelling : heel wat wagens van de voormalige geconcessioneerde door de Belgische Staat overgenomen maatschappijen bestonden nog toen onze Maatschappij werd opgericht.

In de rubriek « oorsprong », welke op die tabellen voorkomt, kun je dan ook nog afkortingen lezen die duidelijk uit een vorig tijdperk stammen en die ongetwijfeld menigeen verbaasd zullen doen opkijken.

Oordeel zelf maar :

GCB : Grand Central Belge

WV : West-Vlaanderen

OA : Oostende-Armentières

VD : Veurne-Dunkerque

LM : Liège-Maastricht

HC : Haspengouw-Condroz

H : Plateau de Herve

LUX : Grande Compagnie du Luxembourg.

En daarmee is de lijst nog helemaal niet volledig.

Merk wel dat de Compagnie du Nord Belge, alsmede de Chemins de fer de Chimay en Mechelen - Terneuzen slechts veel later door de NMBS werden overgenomen.

eigentijds

Bij het doorbladeren van die tabellen zal elke snuffelaar nog wel een paar pittige benamingen van toen ontdekken. Zo waren daar « wagens voor het vervoer van paarden en rijtuigen », waarmee zonder hinder de nobelste verovering van de mens en wat erbij hoorde kon worden vervoerd.

Tevens kende men nog « kleinveewagens », « wagens voor vervoer van wol en katoen ».

Zo is het bijv. helemaal niet ondenkbaar dat een of ander braaf schaap de heenreis heeft afgelegd in een « kleinveewagen » en — evenwel slechts gedeeltelijk — de terugreis in een « wagen voor vervoer van wol en katoen » : het menselijke genie is waarlijk onuitputtelijk.

Laten we, ten slotte nog het spreekwoordelijke traantje plengen ter nagedachtenis van die trouwe dienstwagens welke voorgoed van ons zijn heengegaan, zoals de « wagens voor het vervoer van draaischijven », de « rem-wagens voor hellingen ».

Maar kom, elke dag heeft genoeg aan zijn eigen kwaad.

J. Delrivière