

VAN
SPOREGHEM Jr
VERTELT...

DE GESCHIEDENIS VAN DE SPOORWEGEN

TEKST EN TEKENINGEN VAN PHIL DAMBLY



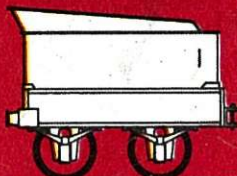
de tenders

Aanvankelijk was een tender niets meer dan een kleine houten platte wagen waarop de kolen werden geladen en die, achteraan, voorzien was van een gewoon groot vat of van een plaatijzeren tank waarin het water werd opgeslagen.

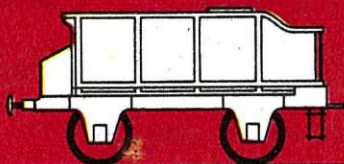
Het was andermaal Robert Stephenson die de klassieke tender uitdacht. De eerste werd, in 1830, aan de « Northumbrian » gekoppeld. Hij was heel en al van plaatijzer vervaardigd en omvatte een watertank die in de vorm van een hoefijzer gemonteerd was langs de zijwanden en de achterzijde, waar zich een deur voor de toevoer van water bevond. De tender heeft dus vrij vlug zijn definitieve vorm gekregen.

Wegens de verhoging van de snelheid en van het vermogen, werden de ladingen omvangrijker en moesten de tenders vergroot worden. De eerste tenders met zes wielen reden, vanaf 1846, in Frankrijk en in Engeland. In twintig jaar werd het vermogen van de tenders van 2.900 liter water en 500 kg kolen tot 5.000 of 6.000 liter water en 2.000 tot 2.400 kg kolen of cokes opgevoerd.

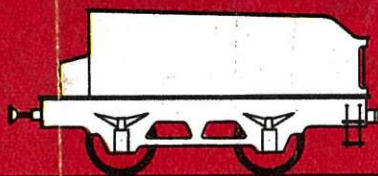
De koppeling van de tenders stelde bijzondere problemen wegens de aanwezigheid van de verbindingsbuizen. Eerst waren het slangen, daarna rechte koperen buizen met kogelscharnier; ten slotte gebruikte men rubber beschermd door een ijzeren spiraaldraad.



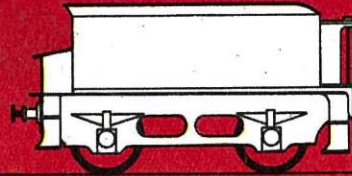
Stephenson 1835.



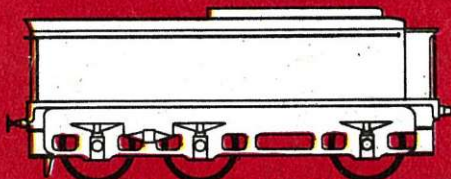
Ch. de fer de Strasbourg
1847.



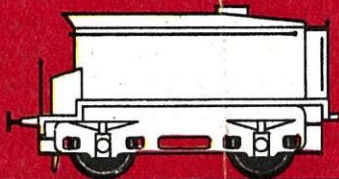
Ch. de fer du Midi 1867.



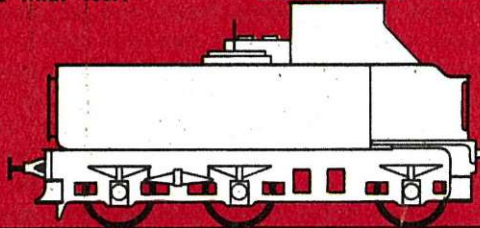
Ch. de fer du Midi 1896.



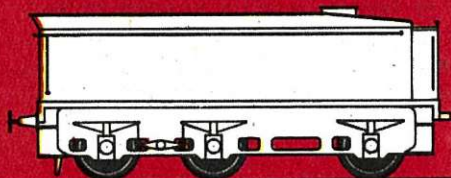
Ch. de fer du Nord 1900.



Paris-Orléans 1905.



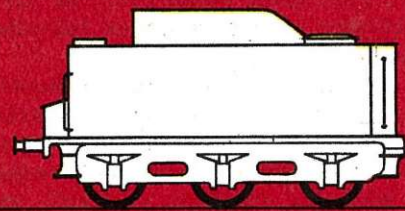
Ch. de fer du Nord 1908.



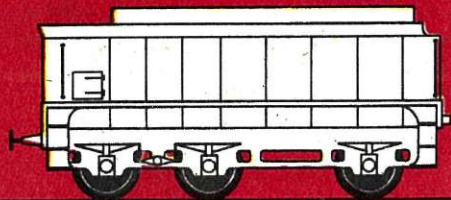
Paris-Orléans 1909.



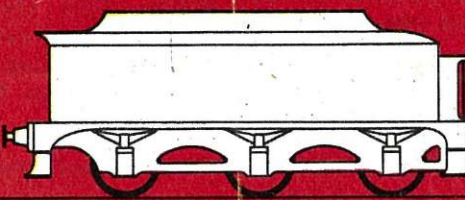
Belgische Staat 1909.



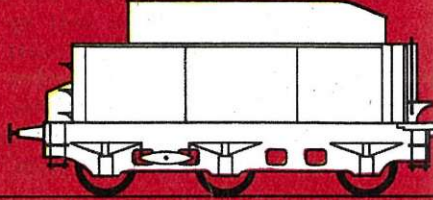
Belgische Staat 1910.



Ch. de fer du Midi 1910.



Great Central 1912.



Preussischen Eisenbahnen 1913.