

VAN  
SPOEGHEM Jr  
VERTELT...

# DE GESCHIEDENIS VAN DE SPOORWEGEN

TEKST EN TEKENINGEN VAN PHIL DAMBLY



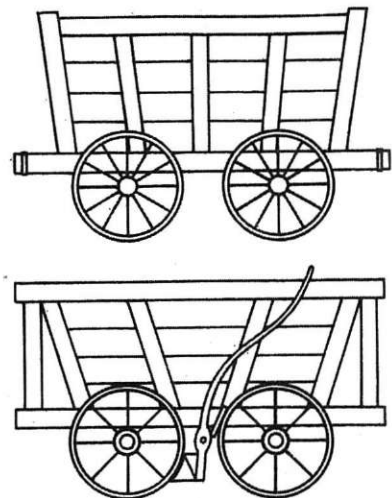
## DE EVOLUTIE VAN DE WAGEN VAN 1825 TOT 1900

De eerste treinen van de « Stockton & Darlington » waren samengesteld uit gewone kolenwagens met een kast in de vorm van een omgekeerde en afgeknotte pyramide. Een weinig later verschenen de goederenwagens bij de « Liverpool & Manchester » : rechthoekige platte wagens waarop men de meest uiteenlopende goederen kon opstapelen die, stevig vastgebonden, met dekkleden beschermd werden. Er waren ook veewagens.

In 1835 gebruikte men in België platte wagens, wagens met opstaande randen en kipwagens. Omstreeks 1840 kregen zij vrijwel de vorm die wij thans kennen. In Frankrijk en België werden alle goederenwagens steeds uit hout vervaardigd. In Engeland

bouwde Gooch in 1844 gesloten wagens waarvan het draagraam en de kast volledig uit ijzer bestonden. Op de meeste netten was het verboden goederenwagens aan de reizigerstreinen te koppelen omdat zij geen schokveren bezaten.

Omstreeks 1855 bestonden verschillende wagentypen. Voor het vervoer van paarden werden speciale korte wagens gebouwd waarvan de verkleinde wielen de wagenvloer dicht bij de grond brachten. Voor het melkvervoer, een nieuwigheid die de spoorweg invoerde, werden wagens gebouwd met een traliewerk en twee verdiepingen die 200 kannen van 20 liter konden bergen. Het systeem van de « containers », dat door de « Liverpool & Manchester » beproefd en opgegeven werd, kwam in Frankrijk omstreeks 1850 in zwang voor het vervoer van paarden.



- Ertswagens van de « Stockton & Darlington » (1825) en van de « Liverpool & Manchester » (1834).
- Pakwagen voor reisgoed van de « Chemin de fer de l'Ouest », Frankrijk, 1860.
- Gesloten wagen van 15 ton, van de Belgische Staatsspoorwegen, 1899.

