

DURAIL J'
RACONTE...

L'HISTOIRE DES CHEMINS DE FER



TEXTE ET DESSINS DE PHIL DAMBLY

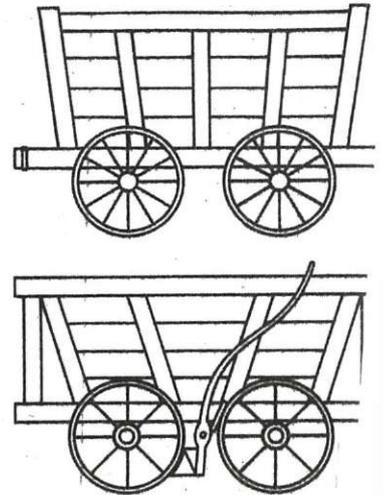
L'EVOLUTION DU WAGON DE 1825 A 1900

Les premiers trains du « Stockton & Darlington » étaient composés de wagons à charbon ordinaires, avec caisse en pyramide renversée et tronquée. Peu après, les wagons de marchandises apparurent sur le « Liverpool & Manchester » : des wagons plats rectangulaires sur lesquels on pouvait empiler les marchandises les plus diverses, que l'on amarrait sous la protection de bâches. Il y avait aussi des wagons à bestiaux.

En Belgique, en 1835, on utilisait des wagons plats, des wagons à rebords et des wagons-tombereaux. Vers 1840, ils prirent sensiblement les formes qu'ils ont conservées. En France et en Belgique, on resta fidèle à la construction en bois, pour tous

les wagons de marchandises. En Angleterre, Gooch construisit, en 1844, des wagons fermés dont le châssis et la caisse étaient entièrement en fer. Sur la plupart des réseaux, il était interdit d'atteler aux trains de voyageurs les wagons de marchandises, en raison de l'absence de ressorts amortisseurs.

Vers 1855, il existait plusieurs types de wagons. Pour le transport des chevaux, on construisit des wagons spéciaux très courts, dont les roues réduites rapprochaient le plancher du sol. Pour le transport du lait, nouveauté due au chemin de fer, on créa des wagons à claire-voie et à deux étages pouvant contenir 200 bidons de 20 litres. Le système de « containers », tenté et abandonné par le « Liverpool & Manchester », fut repris en France vers 1850 pour le transport des chevaux.



- Wagons à minerai du « Stockton & Darlington » (1825) et du « Liverpool Manchester » (1834).
- Fourgon à bagages du chemin de fer de l'Ouest, France, 1860.
- Wagon fermé de 15 tonnes, des Chemins de fer de l'Etat belge, 1899.

