

## Inhoudsopgave.

Inleiding .....	3
1. De voorlopers van de goederenwagens .....	5
2. De eerste goederenwagens van de Belgische Staatsspoorwegen .....	7
3. Het goederenmaterieel en de wagens voor verschillende diensten van 1840 tot 1913 .....	23
– Periode van 1840 tot 1880;	
– Periode van 1880 tot 1890;	
– Periode van 1890 tot 1900;	
– Periode van 1900 tot 1914.	
4. Effectief van het goederenmaterieel van de Belgische Staatsspoorwegen van 1835 tot augustus 1914 .....	57
5. Effectief van het goederenmaterieel van de privaatnetten .....	61
6. Toestand van het spoorwegnet bij de Wapenstilstand .....	67
7. Evolutie van het goederenpark van 1918 tot mei 1940 .....	69
– Het wagenpark onmiddellijk na de Wapenstilstand van 11 november 1918;	
– Het wagenpark van 1924 tot de oprichting van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen in 1926;	
– De doelstellingen van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen betreffende haar wagenpark;	
– Bestellingen van wagens door de N.M.B.S. van 31.08.1926 tot 30.09.1932 gegund;	
– Beschouwingen betreffende het goederenwageneffectief op 31.12.1935:	
– gesloten wagens;	
– gewone platte wagens met 2 of 3 assen;	
– platte wagens met 4 assen;	
– open wagens.	
– Het wagenpark van de N.M.B.S. van 1926 tot mei 1940.	
8. De Belgische spoorwegen tijdens de oorlog 1940 – 1944 .....	97
– De achttiendaagse veldtocht;	
– De bezetting;	
– De weerstandsbewegingen van het spoor;	
– De bevrijding.	
9. De oorlogsinspanning en de heropleving van de Belgische Spoorwegmaatschappij .....	99
10. Evolutie van het goederenpark van 1940 tot 1985 .....	101
– van mei 1940 tot augustus 1944;	
– van 1945 tot 1950;	
– van 1950 tot 1960;	
– van 1960 tot 1985.	
11. Evolutie van de ophanging van de wagens .....	113
– de ophanging van wagens met evenwijdige assen;	
– de ophanging van wagens met draaistellen:	
– de eerste draaistellen;	
– het draaistel Diamond;	
– de moderne draaistellen;	
– het draaistel D.B. 665;	
– het standaard draaistel Y 25;	
– de draaistellen met meer dan twee assen;	
– het draaistel type B 3 - 22 UBLC.	

12. De invoering van de toelaatbare asbelasting van 22,5 t/as op de Europese U.I.C.-netten. – Duitse versie van een artikel van F. Krihtian .....	147
13. Evolutie van de trek- en stootorganen .....	155
– Centrale trekrichting en zijdelingse stootrichting;	
– De automatische koppeling met centrale stoot- en trekrichting van de Europese spoorwegen:	
– algemene begrippen;	
– fundamentele kenmerken van de U.I.C.-koppeling;	
– samenstellende elementen van de automatische U.I.C.-koppeling.	
14. Evolutie van de remsystemen bij wagens .....	173
– geschiedkundig overzicht;	
– de hefboomrem;	
– de schroefrem;	
– de Bricogne-rem;	
– de rem na de eerste Wereldoorlog;	
– gemeenschappelijke elementen aan alle remsystemen.	
15. Dankwoord .....	183
Bijlage I.	
Tabel van de aanbestedingen van 1860 tot 1984 .....	185
Bijlage II.	
Hernummering van de goederenwagens .....	237
Bijlage III.	
Toestand van de dienst van de tractie en van het rollend materieel bij de Wapenstilstand .....	259
Bijlage IV.	
<i>Une réussite en matière de collaboration internationale: l'introduction par les réseaux européens de l'U.I.C. d'une charge admissible de 22,5 t par essieu</i> .....	267
F. Krihtion – Rail International n° 11 1984.	
Bijlage V.	
U.I.C.-Atlas van de voor 22,5 t aslast geschikte Europese lijnen in 1984 .....	275
Bibliografie .....	297
Lexicon .....	299