

Table des matières.

Introduction	3
1. Les ancêtres des wagons à marchandises	5
2. Les premiers wagons à marchandises du chemin de fer de l'Etat belge	7
3. Le matériel à marchandises et pour services divers de 1840 à 1913	23
- période de 1840 à 1880 ;	
- période de 1880 à 1890 ;	
- période de 1890 à 1900 ;	
- période de 1900 à 1914.	
4. Effectif du matériel à marchandises du chemin de fer de l'Etat belge de 1835 à août 1914	57
5. Effectif du matériel à marchandises des réseaux concédés	61
6. Etat du réseau à l'Armistice	67
7. Evolution du parc du matériel à marchandises de 1918 à mai 1940	69
- le parc des wagons immédiatement après l'Armistice du 11 novembre 1918 ;	
- le parc des wagons de 1924 à la création de la Société Nationale des chemins de fer en 1926 ;	
- les objectifs de la Société Nationale des chemins de fer belges en ce qui concerne son parc de wagons ;	
- commandes de wagons passées par la S.N.C.B. du 31.08.1926 au 30.09.1932 ;	
- considérations sur l'effectif des wagons à marchandises au 31.12.1935 :	
- wagons couverts ;	
- wagons plats ordinaires à 2 ou 3 essieux ;	
- wagons plats à quatre essieux ;	
- wagons ouverts ;	
- le parc de wagons de la Société Nationale des chemins de fer belges de 1926 à mai 1940.	
8. Les chemins de fer belges pendant la guerre 1940-44	97
- la campagne des dix-huit jours ;	
- l'occupation ;	
- les réseaux de résistance du rail ;	
- la libération.	
9. L'effort de guerre et la renaissance de la Société Nationale des chemins de fer belges .	99
10. Evolution du parc des wagons à marchandises de 1940 à 1985	101
- de mai 1940 à août 1944 ;	
- de 1945 à 1950 ;	
- de 1950 à 1960 ;	
- de 1960 à 1985.	
11. Evolution de la suspension des wagons	113
- la suspension des wagons à essieux parallèles ;	
- la suspension des wagons à bogies ;	
- les premiers bogies ;	
- le bogie Diamond ;	
- les bogies modernes ;	
- le bogie D.B. 665 ;	
- le bogie standard Y 25 ;	
- les bogies à plus de 2 essieux ;	
- le bogie type B 3 - 22 UBLC.	

12. L'introduction par les réseaux européens de l'U.I.C. d'une charge admissible de 22,5 t par essieu	147
13. Evolution des organes de traction et de choc	155
– traction centrale et tampons de chocs latéraux ;	
– l'attelage automatique central des chemins de fer européens :	
– notions générales ;	
– caractéristiques fondamentales de l'attelage automatique U.I.C. ;	
– éléments constitutifs de l'attelage automatique U.I.C.	
14. Evolution des systèmes de freinage des wagons	173
– historique ;	
– le frein à levier ;	
– le frein à vis ;	
– le frein Bricogne ;	
– le frein après la première guerre mondiale ;	
– les éléments communs à tous les systèmes de frein.	
15. Remerciements	183
Annexe I.	
Tableau des adjudications du matériel à marchandises de 1860 à 1984	185
Annexe II.	
La renumérotation des wagons à marchandises	237
Annexe III.	
Situation du service de traction et du matériel à l'Armistice	259
Annexe IV.	
Atlas U.I.C. des lignes européennes ayant une charge admissible de 22,5 t par essieu ..	267
Bibliographie	291