

De geboorte en de ontwikkeling van de Belgische Staatsspoorwegen en van de privaatschappijen



C
3
4
1
5



Fig. 1 – Locomotief "De Belg".

Eerste stoomlocomotief van Belgische makelij, gebouwd in de werkplaatsen van John Cockerill te Seraing en op 30 december 1835 door de Belgische Staatsspoorwegen in dienst gesteld.

Het bestek voor de eerste drie locomotieven, de Belg, de Antwerpenaar en de Schelde, stelde volgende eisen: levering van drie trekkers op freem met zes wielen.

Het middenwielstel moet aandrijvend zijn en wielen zonder flenzen hebben. Voor de ophanging van de locomotieven moeten de beste veren gebruikt worden. De cilindrs moeten feilloos in horizontale stand werken; hun diameter moet 11 duim bedragen, met een slag van 18 duim. De grote wielen moeten een diameter van vijf voet hebben en de kleine een van drie en een halve voet.

De ketel moet van kwaliteitsijzer zijn, met 100 messingpijpen en een koperen vuurkist. De locomotief moet een reizigerstrein kunnen trekken met een snelheid van 25 tot 30 mijl per uur of een goederenlast van 50 tot 80 ton met een snelheid van 30 mijl per uur op een helling van 1 per 1000.

Deze locomotief behoort tot het "Patente" type van Stephenson waarvan 54 eenheden worden geleverd door: Stephenson (12), Cockerill (38), St-Léonard (3), en Fenton Murray (1).

Bijzonderste kenmerken:

Cilinders	Diameter	mm	280
	Slag	"	458
Diameter van de wielen	Drijf wiel	m	1,524
	Draagwiel	"	1,067
Ketel	Gemiddelde binnendiameter	m	1,040
	Ashoogte boven het spoor	"	1,600
Vlampijpen	Lengte	m	2,422
	Diameter	mm	37/41
	Aantal		100
Kolenrooster	Lengte	m	0,870
	Breedte	"	0,990
	Oppervlakte	m ²	0,8613
Verwarmingsoppervlakte	Haard	m ²	4,225
	Pijpen	"	29,366
	Totaal	"	33,591
Belasting in geladen toestand	1 ^{ste} as	kg	3,500
	2 ^{de} as	"	4,700
	3 ^{de} as	"	3,500
Totaal gewicht ritvaardig		kg	11,750
Totale radstand		m	3,045
Afstand tussen de buffers		m	8,953
Theoretische trekkkracht bij directe stoomaanvoer		kg	942
Waterinhoud van de tender		m ³	2,5
Rem			handrem

INHOUDSOPGAVE.

Inleiding.	3
1. Het ontstaan van de spoorweg.	5
2. De eerste spoorweg op het vasteland.	5
3. De opkomst van de spoorwegen in de andere Europese landen.	9
4. Groei van het Belgisch spoorwegnet van 1835 tot 1845.	11
5. Tijdperk van de concessies verleend aan de private nijverheid.	11
Periode van 1845 tot 1860.	11
De spoorweg van Antwerpen naar Gent.	13
De spoorweg "Tussen Samber en Maas".	13
De spoorweg van West-Vlaanderen.	14
De spoorweg van Charleroi naar de Franse grens (Erquelinnes).	14
De spoorweg van Namen naar Luik, Bergen naar Manage en Namen naar Dinant.	14
De spoorwegen van Doornik naar Jurbeke en van Landen naar Hasselt.	14
De spoorwegen "Dender en Waas" en van Brussel naar Gent over Aalst.	15
De "Grande Compagnie du Luxembourg".	15
De spoorweg van Antwerpen naar Rotterdam.	15
De spoorweg van Turnhout.	15
De spoorweg van Bergen naar Hautmont en van St-Ghislain.	16
De spoorweg van Pepinster naar Spa.	16
De spoorweg van het "Centrum".	16
De spoorweg van Lichtervelde naar Veurne.	16
De spoorwegverbinding naar het Oosten.	16
De spoorweg "Est Belge".	17
De spoorweg van Chimay.	17
De spoorweg Henegouwen - Vlaanderen.	17
De spoorweg van Landen naar Aken over Maastricht.	18
De spoorweg van Eeklo naar Gent.	18
De spoorweg van Eeklo naar Brugge.	18
De spoorweg van Luik naar Maastricht.	18
De spoorweg "Nord de la Belgique".	18
De spoorweg van Blankenberge naar Brugge.	18
De spoorweg van 's-Gravenbrakel naar Kortrijk.	19
De spoorweg van 's-Gravenbrakel naar Gent.	19
De spoorweg van Tongeren naar Bilzen.	19
De spoorweg van Doornik naar Rijsel.	19
De spoorweg van Mariembourg naar Dinant.	19
De spoorweg "Nord Belge".	19
6. Nieuwe baanvakken geopend tussen 1846 en 1926.	21
7. Bedrijfsresultaten van de spoornetten tijdens de eerste 25 jaar.	23
8. Bedrijfsresultaten betreffende het jaar 1861.	37
Literatuuroverzicht.	39

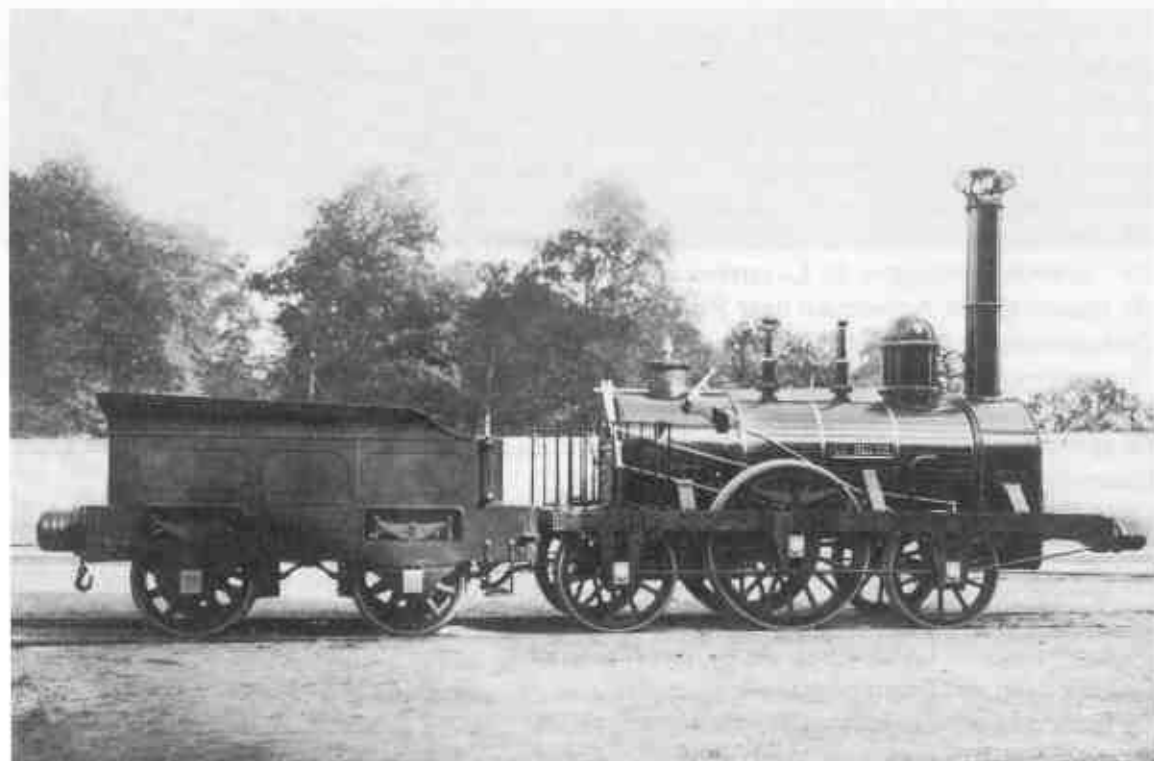


Fig. 2 – Afbeelding van de (houten) kopie van de locomotief "De Belg", die gebouwd werd voor de historische stoet der vervoermiddelen op 16 en 23 augustus 1885, ter gelegenheid van het vijftigjarig bestaan van de Belgische Spoorwegen.

INLEIDING.

Het vervoer over de weg dat bij het begin van de 19^e eeuw in volle bloei was, kwam in verval door de aanleg van een spoorwegnet in ons land.

In dit deel van de uiteenzetting belichten we de geleidelijke ontwikkeling van een bijzonder dicht spoorwegnet.

In een eerste fase werd door de Belgische Staat een primair spoorwegnet aangelegd dat de grote steden met elkaar verbond. Dit initiatief werd omstreeks 1845 overgenomen door de private nijverheid die een echt spinnweb van geconcessioneerde spoorlijnen uitbouwde.

Vervolgens was er een teruggang en werden de niet rendabel geachte private spoorlijnen door de Belgische Staat genaast. Het rollend materieel van die maatschappijen werd in het wagen- en rijtuigpark van de Staat opgenomen.

Zo begrijpt de lezer hoe het komt dat het rollend materieel van de Belgische Staatspoorweg uit zoveel verschillende types van wagens en rytuigen bestaat.

Vanuit deze gezichtshoek heeft de onderhavige uiteenzetting niet de bedoeling volledig te zijn.

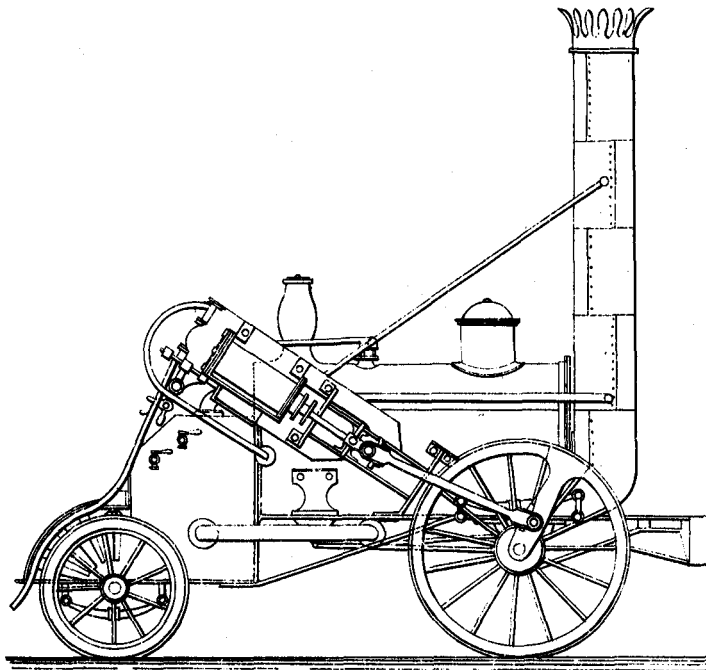


Fig. 3 — De "Puff" (Rocket) van Stephenson. — Het is deze locomotief die zegevierde in de befaamde wedloop van Rainhill van 8-13 oktober 1829. Het is vanaf deze datum dat het tijdperk van de locomotief ingeleid werd. Inderdaad, uitgezonderd het feit dat de cylinders overdreven geheld waren, ten einde het mechanisme en het stoomreservoir in het bereik te stellen van de machinist, zijn alle essentiële kenmerken op deze machine verenigd die lange jaren zullen aangewend worden: de vlampijpenketel van Marc Seguin, de vuurhaard met watermantel, de luchttopzuiging met afgewerkte stoom, uitgevonden door Stephenson, daarna door Pellitan overgenomen en die gelukkig weer aangewend werd op de vooravond van de wedloop; uiteindelijk het adhesievermogen van de ijzeren wielen op de spoorstaven waaraan steeds getwijfeld werd. Hierna de hoofdkenmerken van deze historische locomotief die bewaard is in het Science-museum van Londen.

Voornaamste kenmerken:

Ketel	{ Diameter m { Lengte "	1,010
		"
		1,830
Vuurhaard	{ Lengte " 0,910 { Breedte " 0,610 { Hoogte " 0,910 { Roosteroppervlak m ² 0,560	
Verwarmingsoppervlak	{ Van de vuurhaard m ² 1,86 { Van de 25 pijpen van 76 mm diam. " 10,94 { Totaal " 12,80	
Cylinderdiameter	"	m 0,210
Slag van de zuigers	"	" 0,410
Diameter van de wielen	"	" 1,420
Totaal gewicht ritvaardig	"	kg 4,300

1. – HET ONTSTAAN VAN DE SPOORWEG.

In de tweede helft van de XVIII^e eeuw, meer bepaald in 1769, vond de Fransman Cugnot de stoomwagen uit, die bekend is onder de naam blokwagen van Cugnot.

Aan de overzijde van het Kanaal, zowat dertig jaar later, werden in 1798 drie stoommachines gebouwd. De uitvinders ervan waren de neven Richard Trevithick en Andrew Viviom.

Georges Stephenson was de eerste en belangrijkste bouwer van de stoomlocomotief die hij nadien in heel wat opzichten nog verbeterde.

Zijn naam is voorgoed verbonden met de "Vuurpijl" (Rocket), waarmee hij op 8 oktober 1829 te Rainhill deelnam aan een wedstrijd voor stoomlocomotieven.

Zijn locomotief had een ophanging met bladveren, vervaardigd door de werkplaatsen Richard Salter te Birmingham.

Op 27 september 1825 werd tussen Darlington en Stockton-on-Tees een spoorlijn van 20 km lengte geopend. Daarop liet Stephenson één van zijn locomotieven de "Locomotion", 37 steenkoolwagens voorttrekken waarin voor de gelegenheid een vrolijke troep reizigers had plaatsgenomen. Die lijn, oorspronkelijk aangelegd voor het vervoer van steenkolen, werd al spoedig ook voor reizigersverkeer gebruikt.

2. – DE EERSTE SPOORWEG OP HET VASTELAND.

Met de wet van 1 mei 1834 werd in België de aanleg beoogd van een spoorlijn (1) van Mechelen naar Verviers over Leuven, Tienen en Luik, met vertakkingen naar Brussel, Antwerpen en Oostende. Het eerste baanvak, Brussel-Groendreef – Mechelen, werd op dinsdagmiddag 5 mei 1835, plechtig geopend.

Hierna het officiële verslag van deze openingsplechtigheid (2):

"Gisteren 5 mei had de opening van de spoorweg plaats. Dit groot feest voor de nijverheid werd met luister gevierd. Te 11 h. 30 namen de genodigden (negenhonderd) in de rijtuigen plaats. Een ontelbare menigte stond op de steenweg van Laken en het plein. Juist voor de middag is Zijne Majesteit de Koning in het Groendreefstation aangekomen om er het vertrek van de konvooien bij te wonen. Hij werd er luidruchtig begroet door de talrijke toeschouwers. De vorst is tot dichtbij de locomotieven genaderd, heeft ze lang en aandachtig bekeken en is daarna tot aan de afsluiting van het station gegaan om vandaar een blik te werpen op de drie vertrekkensklare treinen met hun vrolijke reizigers. De vorst zag er zeer gelukkig uit. Plots (te 12 h. 23) weerklonken er kanonschoten: het vertreksein! De "Pijl" opende de stoet en sleepte zeven met nationale driekleur versierde wagens, waarin de voornaamste ambtenaren van de verschillende administraties, hogere officieren van het leger, magistraten, ingenieurs, samen met hun elegant geklede dames hadden plaats genomen. Onmiddellijk daarna vertrok de "Stephenson" met drie overdekte char-à-bancs en vier diligences, waarin de leden van de beide kamers, de ministers en het diplomatenkorps zaten. Het laatst vertrok de "Olifant", locomotief met groot vermogen, waaraan zestien wagens hingen waarvan er negen versierd waren met de provin-

(1) De eerste in België aangelegde spoorlijn was een industriële lijn die te St.-Ghislain de steenkoolmijn Grand-Hornu te Hornu met het kanaal Bergen – Condé verbond.

In april 1829 werden de werken aan de lijn aangevat; in mei 1830 werd de lijn opengesteld en in februari 1831 waren de werken voltooid.

Het spoor, met een lengte van 18.500 m, bestond uit platte ijzeren balken waarop karretjes door paarden werden voortgetrokken. Bij de arbeiders verwekte de lijn hevige opschudding.

De aanleg van een tweede industriële spoorlijn, met een lengte van 3.700 m, werd toegestaan in april 1833 en zou te Jemappes het kanaal Bergen – Condé met de steenkoolmijnen van Haut en Bas Flénu verbinden. De lijn werd in 1837 opengesteld en in 1869 al weer opgebroken, omdat het de steenkoolmijnen voordeliger uitkwam op de spoorlijnen van de Staat te rijden.

(2) Staatsblad van 6 mei 1835. Vrije vertaling van M.J. Goossens, Voorzitter van de Mijlpaal, te Mechelen.

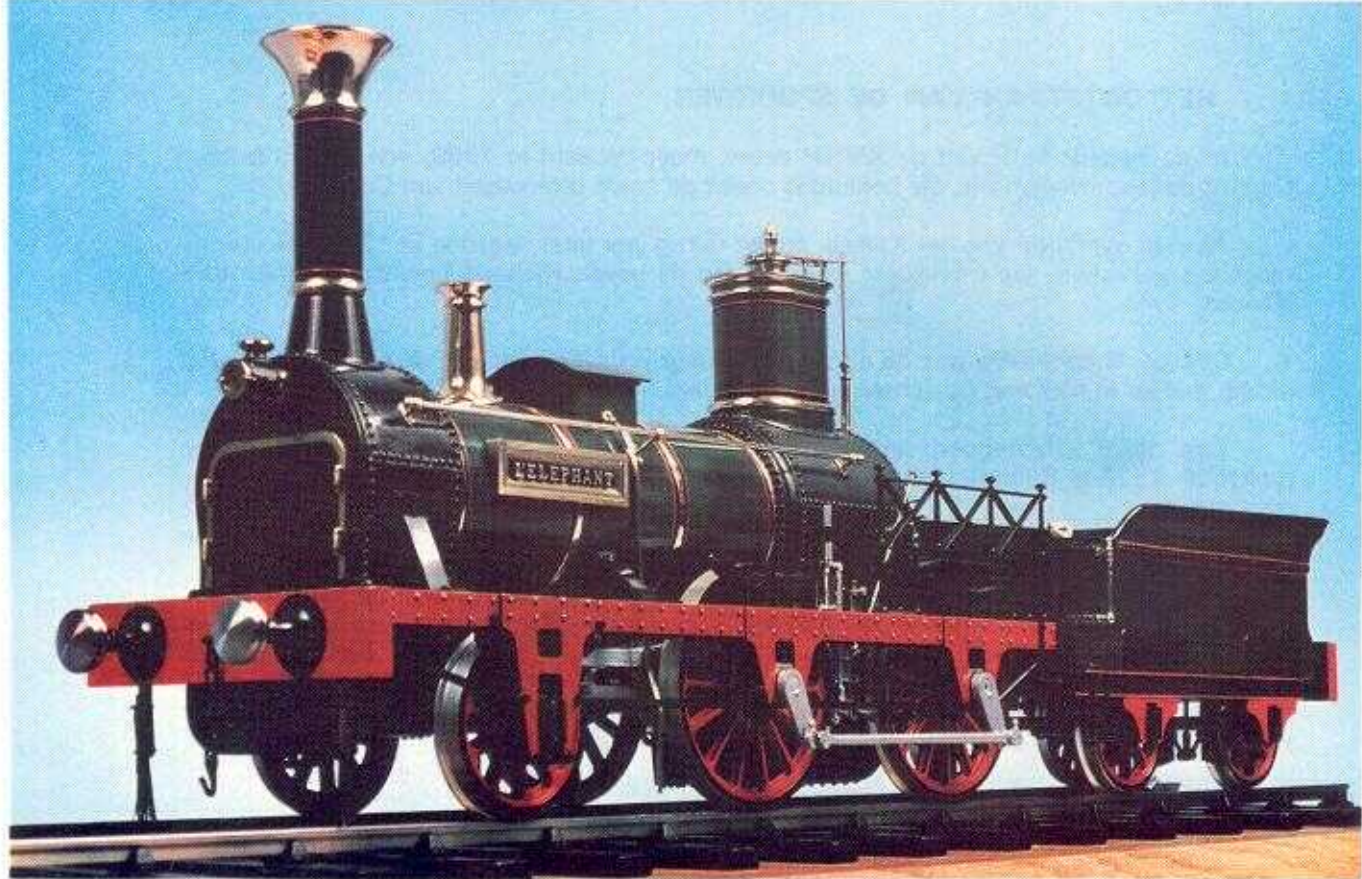


Fig. 4 — De locomotief "De Olifant" is een locomotief met 4 gekoppelde wielen hoofdzakelijk bestemd voor goederenverkeer. Zij werd bij Stephenson besteld die haar het nr. 100 toekende en ze in onderaanneming gaf bij TAYLEUR (nr. 19). Het is deze locomotief, door ingenieur SIMONS bestuurd, die het drievoudig inhuldigingskonvooi van 7 + 7 + 16 = 30 rijtuigen, in de namiddag van 5 mei 1835, bij de terugkeer vanuit Mechelen, ter hoogte van Vilvoorde met al de genodigden, wegens watergebrek, in de steek gelaten heeft. Van deze locomotief werden 18 eenheden geleverd waarvan 7 door Stephenson, 10 door Cockerill en 1 door de werkplaatsen St-Léonard te Luik (De locomotief "Général Evers" werd op 14.05.1845 in dienst gesteld met als volgnummer 149 en als fabricatienummer 19). De Olifant was de 1^{ste} locomotief welke door de Belgische Staat in 1847 buiten dienst werd gesteld. Zij werd vervolgens in 1850 herbouwd in het Arsenaal van Mechelen.

Voornaamste kenmerken:

Cylinders	Diameter	mm	356
	Slag	"	558
Diameter van de wielen	Drijf wiel	m	1,524
	Draagwiel	"	0,970
Ketel	Gemiddelde binnendiameter	m	1,040
	Ashoogte boven het spoor	"	1,750
Vlampijpen	Lengte	m	2,925
	Diameter	mm	39/43
	Aantal		137
Kolenrooster	Lengte	m	1,060
	Breedte	"	1,030
	Oppervlakte	m ²	1,0918
Verwarmingsoppervlakte	Haard	m ²	5,3520
	Pijpen	"	56,4060
	Totaal	"	61,7680
Belasting in geladen toestand	1 ^{ste} as	kg	5.000
	2 ^{de} as	kg	7.500
	3 ^{de} as	kg	7.500
Totaal gewicht ritvaardig		kg	20.000
Totale radstand		m	3,970
Afstand tussen de buffers		m	11,020
Theoretische trekkraft bij directe stoomaanvoer		kg	2.976
Waterinhoud van de tender		m ³	4
Rem			handrem

(Schaalmodel De Mijlpaal)

ciewapens. Langs heel de doortocht van deze snelle rijtuigen stond er een ontelbare menigte om dit vreemde en boeiende schouwspel te bewonderen. De vreugde en de verbazing stond op hun gezicht te lezen. De beide kanten van de railway van Brussel naar Mechelen stonden vol volk, dat met handgeklap en kreten uiting gaf aan zijn vreugde. De stoet heeft dit eerste traject in 50 minuten afgelegd. Te Mechelen aangekomen, schaarden de reizigers zich rond de mijlpaal. In de voet daarvan was een ruimte gelaten voor een koffertje. Daarin zaten de gedenkpenning, alsmede geldstukken van 40, 20, 5, 2, 1, 1/2 en 1/4 fr. en van 10 en 1 centiem met jaarmerk 1835 alsook het proces-verbaal van de plechtigheid. De heer Minister van Binnenlandse Zaken heeft dan, temidden van de genodigden, zijn openingsrede uitgesproken.

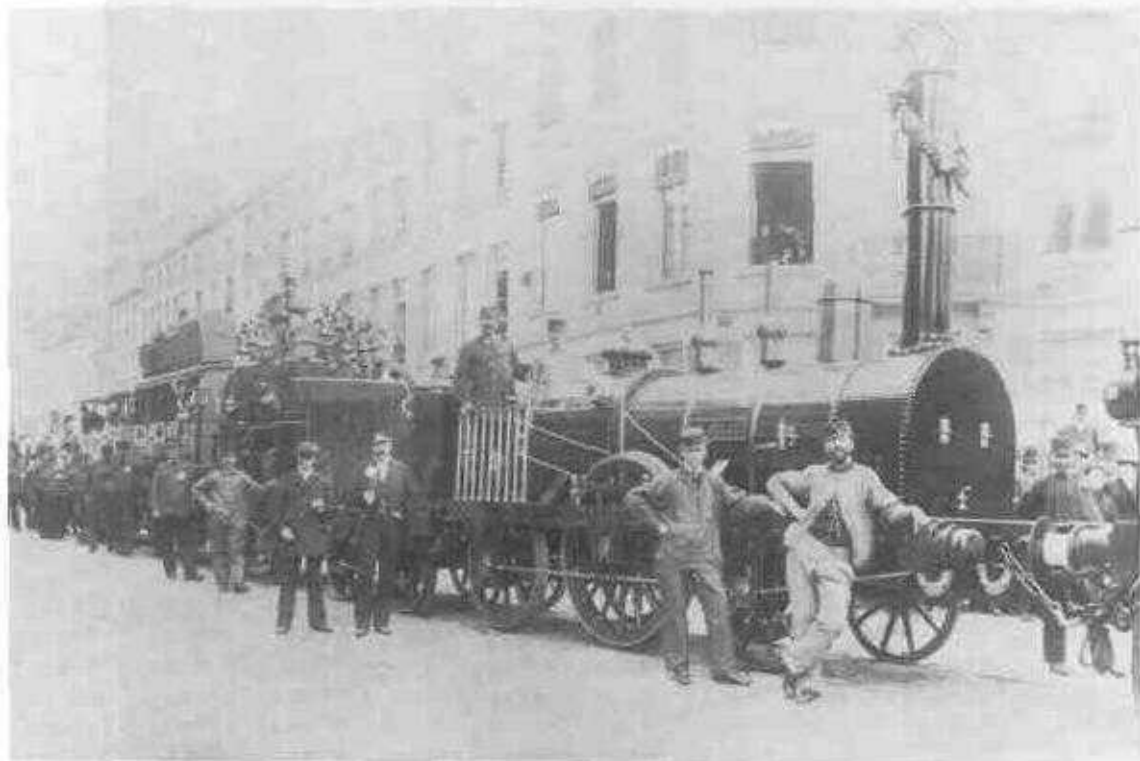


Fig. 5. — De eerste stoomlocomotief in de historische stoet van het vijftigjarig bestaan van de spoorwegen. Spoorwegmuseum Brussel-Noord.

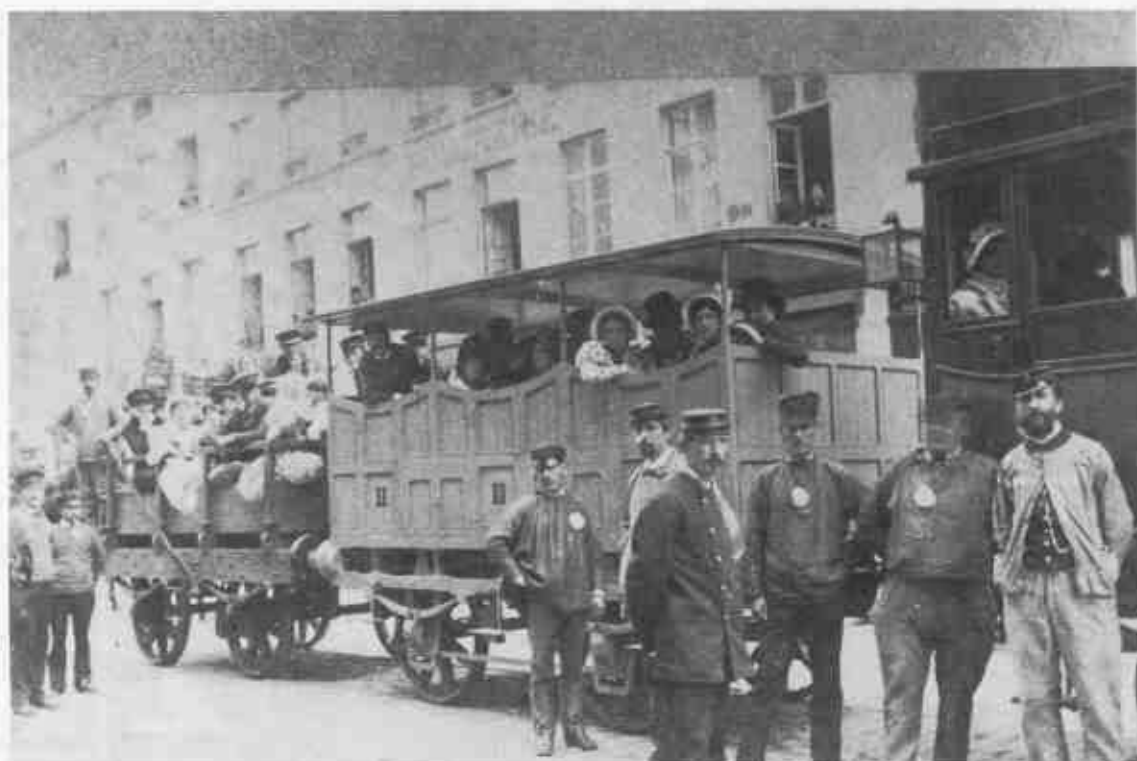


Fig. 6 — Bankwagen en 2^{de} klas-rijtuig van de eerste Belgische trein, die door de straten van Brussel trokken, ter gelegenheid van de historische stoet van de vervoermiddelen die op 16 en 23.08.1885 plaats vond om het vijftigjarig bestaan van de Belgische spoorwegen te vieren. Spoorwegmuseum Brussel-Noord.

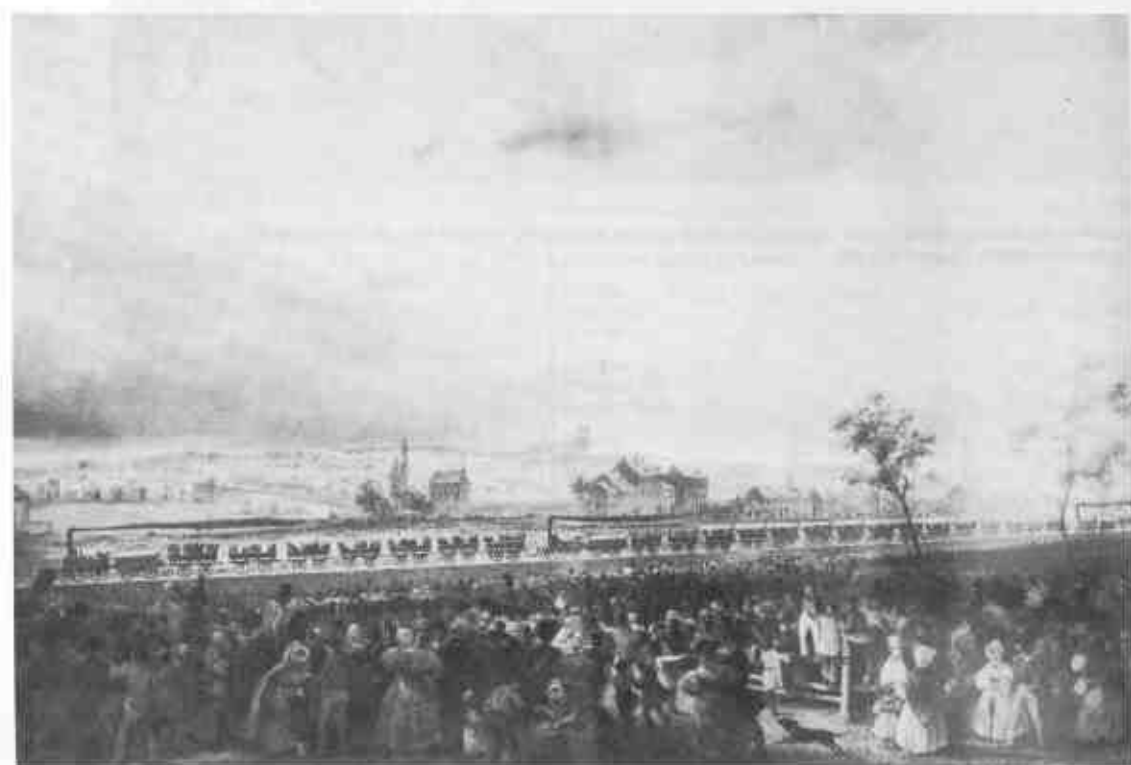


Fig. 7 — Inhuulding van de spoorweg Brussel-Mechelen. Lithografie van Lauters-Fourmois. Spoorwegmuseum Brussel-Noord.

3. — DE OPKOMST VAN DE SPOORWEGEN IN DE ANDERE EUROPESE LANDEN.

In Frankrijk ontstond de spoorweg in de streek van Saint-Etienne, waar vrijwel gelijktijdig drie spoorlijnen werden aangelegd.

De lijn St.-Etienne — Andrizieux werd eind mei 1827 geopend. Tot in 1844 werd er gebruik gemaakt van paardetractie.

De lijn St.-Etienne — Lyon werd aangelegd door de maatschappij "Seguin Frères" en werkte dank zij de zwaartekracht.

Een tweede baanvak van Givors naar Rive-de-Gier, waarop elke dag 100 wagens reden, werd op 25 juni 1830 voor het publiek opengesteld.

Het eerste baanvak van Lyon naar Givors werd voor het publiek geopend op 3 april 1832, terwijl het derde spoorvak Rive-de-Gier — St.-Etienne pas op 18 oktober 1832 voor het reizigersvervoer openging.

Een derde spoorlijn werd aangelegd tussen Andrizieux en Roanne en had tot doel de eerste spoorlijn te verlengen tot het punt waar de Loire bevaarbaar werd.

Vanaf 1833 werd het verkeer, behalve door paarden, ook door twee Engelse locomotieven verzorgd.

Tenslotte werd op 26 augustus 1837 het baanvak Paris — St.-Germain voor het verkeer geopend.

Op 7 december 1835, zeven maanden na België, werd in Beieren de eerste Duitse spoorlijn in dienst gesteld tussen Nurenberg en Fürth. De lijn werd in nauwelijks 8 maanden door Paul von Denis aangelegd en ze werd ingereden door de "Adelaar" (Adler), een door Stephenson geleverde locomotief. Op 29 oktober 1838 werd de lijn Berlijn — Potsdam geopend. In 1839 werd Leipzig verbonden met Dresden. De lijn Keulen — Aken bracht in 1842 de verbinding tussen Duitsland en België.

Ook Rusland toonde belangstelling voor het nieuwe vervoermiddel. Op 30 oktober 1837 had de opening plaats van de lijn van Leningrad (St.-Petersburg ten tijde van de Tsaren) naar Pavlosk. De lijn Leningrad — Moskou, 600 km lang, werd op 7 mei 1847 ingereden.

Op 17 november 1837 werd in Oostenrijk het baanvak Florisdorf — Wagram in dienst gesteld.

In Nederland werd het eerste baanvak Amsterdam — Haarlem geopend op 20 september 1839.

In Italië werd de eerste spoorlijn tussen Napels en Portici, op 4 oktober 1839 en die tussen Milaan en Monza op 18 augustus 1840 voltooid.

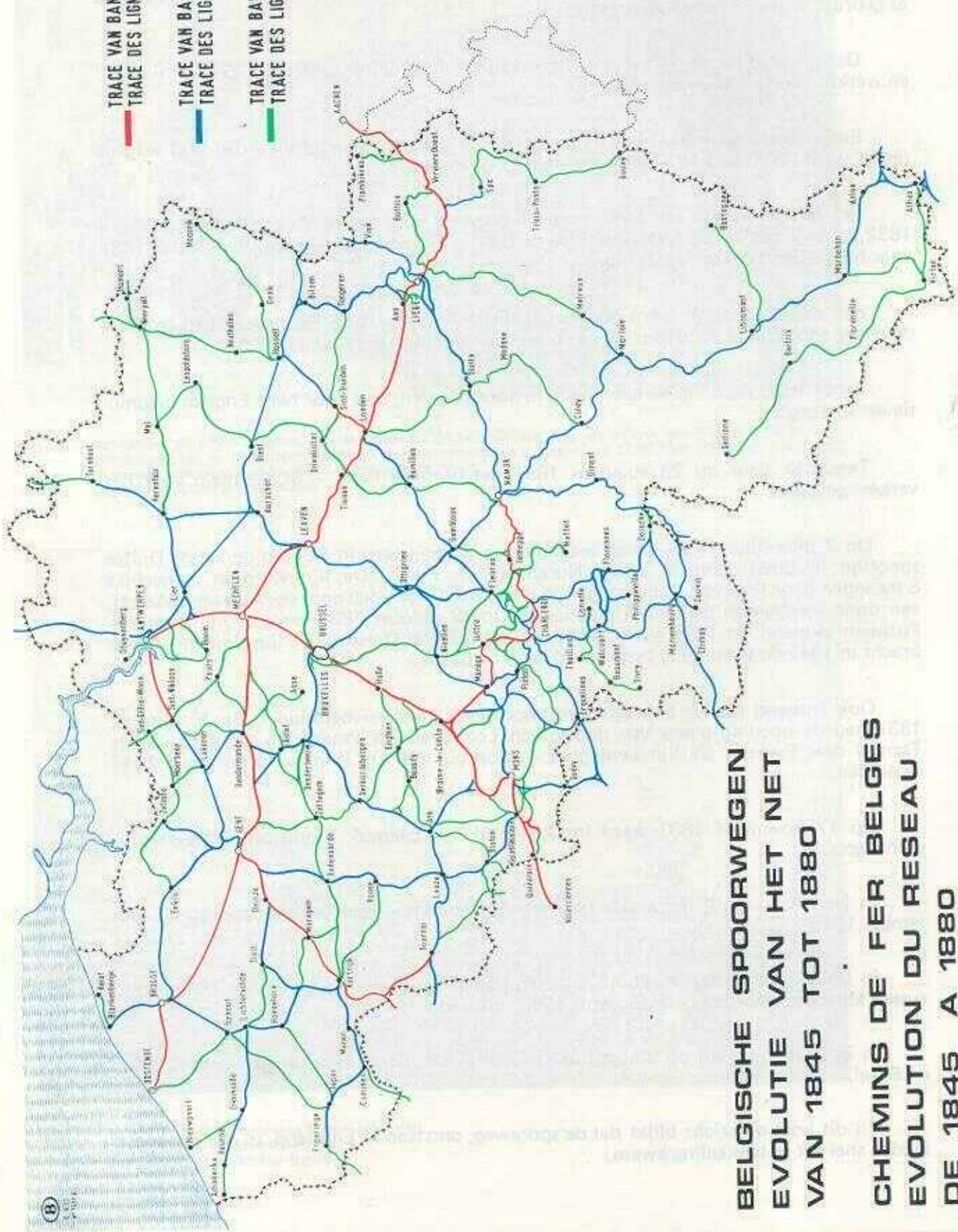
In Zwitserland werd op 9 augustus 1847 de eerste spoorlijn aangelegd tussen Zurich en Bazel.

Uit dit kort overzicht blijkt dat de spoorweg, ontstaan in Engeland, in alle Europese landen snel tot ontwikkeling kwam.

TRACE VAN BANEN IN 1845
 TRACE DES LIGNES DE 1845

TRACE VAN BANEN IN 1865
 TRACE DES LIGNES DE 1865

TRACE VAN BANEN IN 1880
 TRACE DES LIGNES DE 1880



BELGISCHE SPOORWEGEN
EVOLUTIE VAN HET NET
VAN 1845 TOT 1880

CHEMINS DE FER BELGES
EVOLUTION DU RESEAU
DE 1845 A 1880

Fig. 8 — Belgische Spoorwegen; evolutie van het net van 1845 tot 1880.

4. – GROEI VAN HET BELGISCH SPOORWEGNET VAN 1835 TOT 1845.

De openingsdata van de verschillende baanvakken van de Belgische Staatsspoorwegen waren de volgende:

– Wet van 1 mei 1834 betreffende de aanleg van de eerste baanvakken:

Openingsdatum	Sectie	Lijn	Gedeeltelijke lengte (1)	Totale lengte
5 mei 1835	Brussel – Mechelen	Staat Noord	20,300	20,300
3 mei 1836	Mechelen – Antwerpen	Staat Noord	23,500	43,800
2 januari 1837	Mechelen – Dendermonde	Staat West	26,700	70,500

– Wet van 26 mei 1837 betreffende de uitbreiding van het net (lijnen van Gent naar de Franse grens en van Doornik over Kortrijk; lijnen van Namen en Luxemburg).

Openingsdatum (2)	Sectie	Lijn	Gedeeltelijke lengte	Totale lengte
10 september 1837	Mechelen – Leuven	Staat Oost	23,750	
15 september 1837	Dendermonde – Wetteren	Staat West	15,541	
22 september 1837	Leuven – Tienen	Staat Oost	17,750	
28 september 1837	Wetteren – Gent	Staat West	13,999	141,540
2 april 1838	Tienen – Ans	Staat Oost	46,100	
12 augustus 1838	Gent – Brugge	Staat West	44,500	
28 augustus 1838	Brugge – Oostende	Staat West	23,500	255,640
25 augustus 1839	Gent – Deinze	Staat West	17,275 (3)	
22 september 1839	Deinze – Kortrijk	Staat West	26,385	
6 oktober 1839	Landen – St-Truiden	Staat West	10,220	309,520
18 mei 1840	Brussel – Tubeke	Staat Zuid	19,510	
15 augustus 1840	Antwerpen – Willemdok		2,290	331,320
28 augustus 1841	Aansluiting van Brussel	Staat Zuid	4,689	
31 oktober 1841	Tubeke – Jurbeke	Staat Zuid	29,875	
19 december 1841	Jurbeke – Bergen	Staat Zuid	11,741	377,625
1 mei 1842	Ans – Luik	Staat Oost	6,610	
7 augustus 1842	Bergen – Quiévrain	Staat Zuid	18,659	
24 oktober 1842	Kortrijk – Doornik	Staat West	31,199	
6 november 1842	Moeskroen – Grens	Staat West	2,998	
14 november 1842	Quiévrain – Grens	Staat West	0,886	
26 december 1842	's-Gravenbrakel – Manage	Staat Zuid	14,000	452,977
2 juli 1843	Luik – Chaudfontaine	Staat Oost	7,433	
18 juli 1843	Chaudfontaine – Verviers	Staat Oost	17,746	
30 juli 1843	Manage – Namen	Staat Zuid	79,781	
15 oktober 1843	Verviers – Grens	Staat Oost	14,401	572,338
3 november 1844	Antwerpen – St-Niklaas	Antw./Gent	32,000	604,338

5. -- TIJDPERK VAN DE CONCESSIONS VERLEEND AAN DE PRIVATE NIJVERHEID.

PERIODE van 1845 tot 1860 (4).

Het jaar 1845 betekende een keerpunt in de politiek van de Belgische spoorwegen (5). Het was het begin van een periode die tot 1870 zou duren en tijdens dewelke het nationaal net aangevuld werd met talrijke lijnen waarvoor de Staat aan de private nijverheid concessies verleende.

(1) De lengte in kilometer van de tussen 1835 en 1838 aangelegde spoorlijnen is overgenomen uit het verslag, dat op 26.11.1838 door de Minister van Openbare Werken aan de Kamer van Volksvertegenwoordigers was voorgelegd.

(2) De data kunnen verschillen naargelang de bron.
Onderhavige gegevens werden uit het werk van A. De Laveleye overgenomen.

(3) Speciaal jaarboek van de Belgische Spoorwegen (Tijdperk van 1835-1865 inbegrepen) door Felix Loisel.

(4) De Spoorweg en het Parlement (1835) door Joseph Pauly.

(5) Evolutie van het Belgisch Spoorwet van 1835 tot 1880, door de heer Van Moorsel, afdelingschef bij de spoorwegmaatschappij "Le Grand Central Belge" naar aanleiding van de 50^e verjaardag van de Belgische onafhankelijkheid.

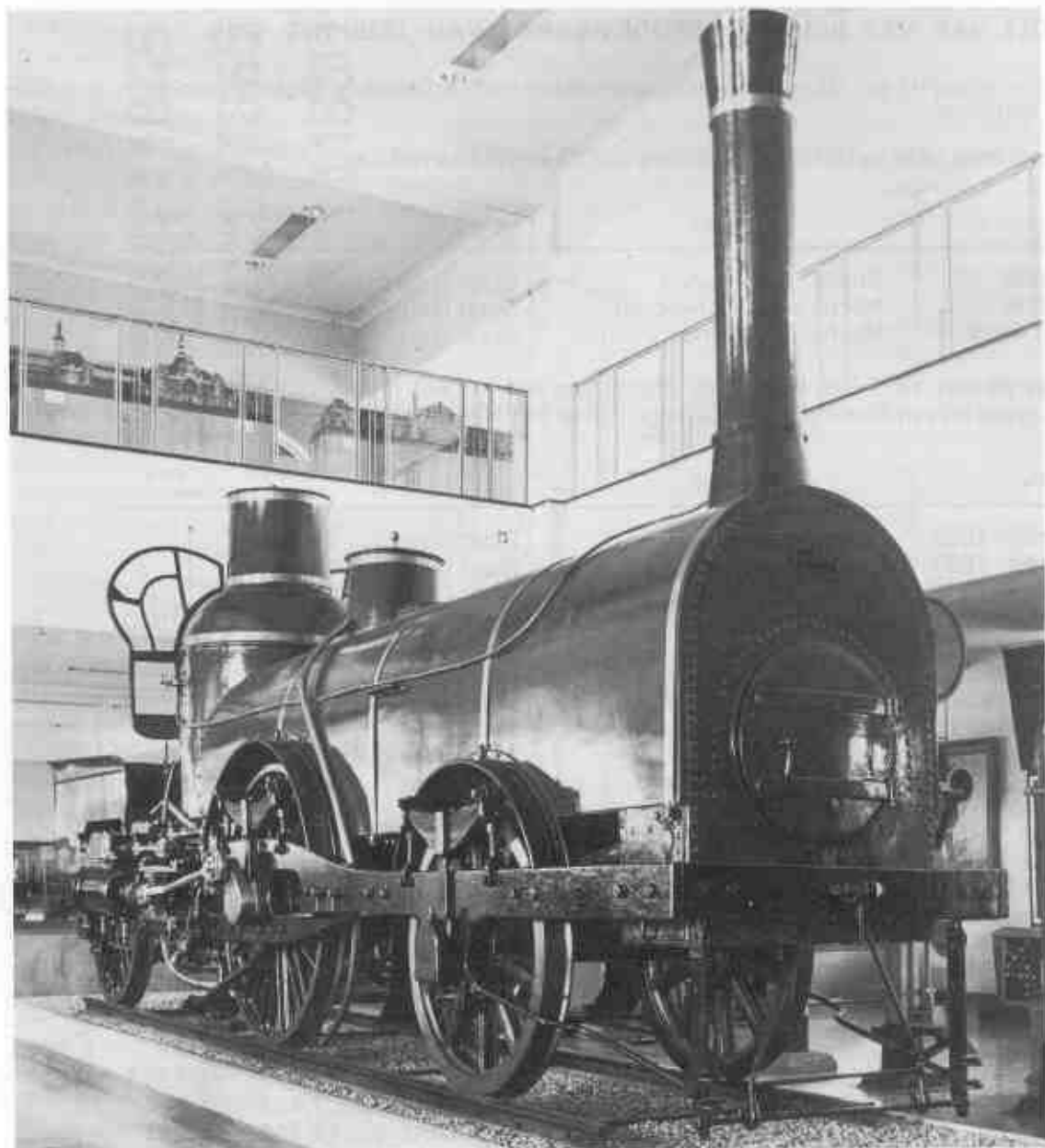


Fig.9 — De tenderlocomotief "Land van Waas" tentoongesteld in het Spoorwegmuseum van het Noordstation.

De eerste negen locomotieven van dit type werden tussen 1842 en 1844 in de werkplaatsen van ingenieur De Ridder gebouwd.

Het verdeelsysteem dat hij op punt heeft gesteld liet toe om, ofwel onder verlaagde, ofwel onder volle druk te rijden.

De locomotief was met drie wielstellen uitgerust.

De tractiewielen met een middellijn van 1,50 m bevonden zich tussen de draagassen.

De brandstof werd door de locomotief zelf vervoerd waardoor hij de eerste tenderlocomotief werd.

Het door de regering vooropgesteld programma was in 1845 voltooid. Het oorspronkelijk net is op de kaart (fig. 8) in het rood aangegeven.

Van 1845 tot 1870 zou de Staat nog slechts 24 km spoor aanleggen. De 2545 km spoor waarmee het Staatsnet gedurende voormelde periode werd aangevuld, dankten hun ontstaan aan particuliere initiatieven.

Vanaf 1845 neemt het aantal belangstellenden voor het verkrijgen van concessies bestendig toe. De sollicitanten worden, ten minste tot 1848 - 1851, gesteund door Engels kapitaal. Voor België begint een tijdperk van belangrijke werken.

Laten wij een kort bestek opmaken van de door de Staat verleende concessies zoals ze zijn opgesomd in het werk "Histoire des vingt-cinq premières années des chemins de fer belges" door A. De Laveleye.

Vanaf 1842 werden volgende vergunningen verleend:

De spoorweg van Antwerpen naar Gent.

Hoofdingenieur Deridder, de spil waar alles om draaide bij de Belgische Staatsspoorwegen, diende zijn ontslag in en richtte zelf een spoorwegmaatschappij op.

Op 26 november 1842 kreeg hij de concessie voor de aanleg van de spoorweg van het Land van Waas. Die lijn met smalspoor (1,151 m) was aangelegd met Vignole-spoorstaven met een gewicht van 22 kg de strekkende meter (later 24 kg/m).

De wielen van de rijtuigen hadden een diameter van 1,10 m. Het zwaartepunt van de rijtuigen werd zo laag mogelijk geplaatst. De hoogte tussen de spoorstaven en de vloeren van wagens en rijtuigen bedroeg maar 0,80 m. Daardoor werd de stabiliteit verhoogd en verliep ook het laden en lossen een stuk gemakkelijker.

De schroefkoppelingen en koppelkettingen bestonden uit een eenvoudige ijzeren staaf.

Buffers waren er op rijtuigen en wagens niet. Op elk voertuig zat een veer die tegelijkertijd als stoot- en trekveer dienst deed. In 1862 bestond het rollend materieel van die maatschappij uit 9 locomotieven van hetzelfde type, waarvan de oudste in 1842 in dienst werd gesteld, 32 rijtuigen en 67 wagens voor het vervoer van goederen, vee enz.

De spoorweg "Tussen Samber en Maas".

De concessie werd op 27 maart 1845 verleend aan de heren Richards en Fearon. Voor het gedeelte van zowat 2 km op Frans grondgebied werd op 8 maart 1845 een koninklijke verordening uitgevaardigd.

De hoofdlijn, met vertrekpunt te Marchienne-au-Pont en eindigend te Vireux-sur-Meuse in Frankrijk, had een lengte van 65 km; de rest van het spoorwegnet bestond uit vertakkingen naar mijnen en fabrieken, namelijk:

een baanvak van Berzée naar Laneffe,

een sectie met vertrek te Walcourt die zich splitste naar Morialmé, Florennes en Philippeville en tenslotte

een vertakking van Mariembourg naar Couvin.

Op 28 april 1862 werd het net "Samber en Maas" aangesloten op het Ardens net via de verbinding met Vireux.

Wegens de grote hoeveelheden bulkgoederen die op deze lijn vervoerd werden, was er veel materieel nodig, dat op 1 januari 1862 bestond uit:

24 locomotieven,
17 rijtuigen,
838 wagens.

De spoorweg van West-Vlaanderen.

De oorspronkelijke concessie, zoals bepaald in de wet van 18 mei 1845, had betrekking op een spoorweg van 121 km. Hij verbond Brugge met Kortrijk, Ieper en Poperinge over Torhout, Roeselare en Menen met vertakkingen naar Tielt en Diksmuide en van Tielt naar Aalter of Deinze.

Het baanvak Tielt – Deinze werd pas op 31 december 1855 plechtig geopend.

De spoorweg van Charleroi naar de Franse grens (Erquelinnes).

De akten met betrekking tot voornoemde spoorweg die 26,5 km lang was, zijn zeer talrijk en gaan van mei 1845 tot 29 augustus 1857.

De spoorweg van Namen naar Luik, Bergen naar Manage en Namen naar Dinant.

De voorlopige overeenkomst, afgesloten tussen de Minister van Openbare werken en de Engelse concessiehouders, dateert van 19 juni 1845.

De spoorweg van Namen naar Luik bestond uit een hoofdlijn die vertrok te Namen aan het Staatsstation en die eindigde aan het Longdoz-station te Luik. De hoofdlijn vertakte zich aan het station Flémalle en gaf aansluiting met de Staatsspoorweg nabij Luik, waar de spoorlijn bediend werd door het station Guillemins dat aan de Staat toebehoorde. De hoofdlijn, die deel uitmaakte van de hoofdas Parijs – Keulen was 60 km lang en de vertakking 13 km.

De lijn was over de hele lengte dubbelsporig. De meeste van de talrijke aan de spoorweg gelegen industriële vestigingen lieten op eigen kosten een verbindingsspoor aanleggen.

De lijn van Bergen naar Manage strekte zich uit over 25 km. In het station La Louvière vertakte de lijn zich tot het viaduct van Bascoup; de vertakking had een lengte van 8,5 km.

De rijke steenkoolmijnen van het Centrum waren op dit dubbelsporig net aangesloten: Mariemont, l'Olive, Bois-du-Luc, Strépy.

De spoorwegen van Doornik naar Jurbeke en van Landen naar Hasselt.

De concessies gaan terug tot 1845 en hadden tot doel Hasselt, hoofdplaats van de provincie Limburg, met het nationaal spoorwegnet te verbinden. Een eerste baanvak, met een lengte van 10 km, ging van Landen tot St-Truiden en werd, op 3 december 1847, verlengd tot Hasselt.

De spoorweg, die Doornik met Jurbeke over Ath diende te verbinden, werd ontworpen door de heer Desart, ingenieur bij Bruggen en Wegen, en in concessie gegeven bij de wet van 16 mei 1845.

De spoorwegen "Dender en Waas" en van Brussel naar Gent over Aalst.

De wet van 12 juni 1845 bekrachtigde de overeenkomsten van 16 en 20 juni 1845 waarbij aan de heren d'Harcourt, Hooricks en Carolus, een vergunning verleend werd voor de aanleg van een spoorweg van Ath naar Dendermonde en Gent; terzelfdertijd zou een kanaal van Jemappes naar Aalst worden gegraven.

De concessiehouders verbonden zich ertoe, onder toezicht van de regering, en binnen een tijdspanne van 5 jaar, de volgende werken uit te voeren:

- de spoorweg genaamd Dender en Waas, met een lengte van 74 km, gaande van Ath naar Lokeren over Lessen, Geraardsbergen, Ninove, Denderleeuw, Aalst, Dendermonde en Zele;
- de secties van Brussel naar Denderleeuw en van Aalst naar Wetteren, met een totale lengte van 41 km, waardoor de rechtstreekse lijn van Brussel naar Gent over Aalst voltooid werd.

De "Grande Compagnie de Luxembourg".

De heer Clossmann en vennoten kochten alle aandelen op van de oude maatschappij "S.A. du Luxembourg" en verkregen de concessie voor de aanleg van een spoorweg genaamd "Chemin de Fer du Luxembourg", verleend krachtens de wet van 18 juni 1846.

Op 10 september 1846 richtten ze een nieuwe maatschappij op onder de naam "Grande Compagnie du Luxembourg".

Ingevolge moeilijkheden om de nodige fondsen te vergaren voor de aanleg van de spoorlijn, kwam de Staat de Maatschappij ter hulp met de wet van 1851.

De Maatschappij verbond zich ertoe de volgende lijnen te exploiteren:

- de lijn van Brussel naar Namen, inbegrepen de secties van Waver naar Gembloers en van Gembloers naar Namen, die oorspronkelijk deel uitmaakten van de concessie verleend aan de maatschappij genaamd: "Spoorweg Leuven – Samber";
- de lijn van Namen naar Aarlen met eventuele vertakkingen en uitbreidingen naar de grenzen van Frankrijk en het Groothertogdom Luxemburg.

De spoorweg van Antwerpen naar Rotterdam.

Op 9 juli 1852 werd een overeenkomst ondertekend tussen, enerzijds, de Belgische en de Nederlandse regeringen, en anderzijds, de heer Gihoul, met het oog op de aanleg van een spoorweg waarvan het hoofdedeelte zich uitstreckte van Antwerpen naar het Hollands-Diep en van Roosendaal naar Breda. Stoomschepen zouden van daaruit, over Dordrecht, Rotterdam bedienen.

De spoorweg van Turnhout.

De wet van 25 april 1853 verleende de concessie aan de heren Bischoffsheim, Matthysens en Leysen.

De lijn op enkelspoor had een lengte van 37,373 km en diende Lier met Turnhout te verbinden.

De spoorweg van Bergen naar Hautmont en van St-Ghislain.

Dit spoorwegnet bestond uit de volgende onderdelen:

- de spoorweg van St-Ghislain; concessie aangevraagd door de heer Dessigny te Bergen op 23 september 1835;
- de spoorweg van Bergen naar Hautmont; concessie verleend bij koninklijk besluit van 15 januari 1854 voor het gedeelte op Belgisch grondgebied, met een lengte van 16 km, en bij het keizerlijk decreet van 19 augustus 1854 voor het gedeelte op Frans grondgebied, met een lengte van 10 km.

De spoorweg van Pepinster naar Spa.

Met een voorlopige concessie van 27 november 1852, kregen de heren Gihoul en Demanet toestemming voor de aanleg van de spoorweg van Pepinster naar Spa.

De lengte bedroeg 12,119 km.

De spoorweg van het "Centrum".

Aan burggraaf de l'Epine werd een voorlopige concessie verleend op 23 mei 1853. Die concessie werd op 7 november 1857 gewijzigd voor de aanleg van een vertakking van Baume naar Marchienne-au-Pont over Fontaine-l'Évêque.

De voltooide spoorweg zou er als volgt uitzien:

– spoorlijn van Ecaussinnes naar Erquelinnes	36 km
– spoorlijn van Baume naar Marchienne-au-Pont	<u>18 km</u>
Totaal:	54 km

Op 1 januari 1862 waren slechts de eerste 36 km spoor aangelegd.

De spoorweg van Lichtervelde naar Veurne.

De minister en de heer Green ondertekenden op 22 december 1855 een voorlopig contract.

De lijn van Lichtervelde naar Veurne was enkelsporig en had een lengte van 34 km.

De spoorwegverbinding naar het Oosten.

Op 18 juli 1846 werd een wet gestemd waarbij de concessie verleend werd voor volgende spoorlijnen:

- een spoorlijn van Manage naar Waver;
- de mogelijkheid om vanaf de hoofdlijn vertakkingen aan te leggen naar Luttre, Vertrijk en ook tot aan de eventueel aan te leggen spoorweg van Diest naar Hasselt;
- het voorkeurrecht voor de aanleg van een verlenging van de spoorweg van Manage naar Waver tot de Franse grens in de richting Chimay.

Die grote projecten gaven aanleiding tot de oprichting van een maatschappij onder de benaming "N.V. Spoorwegverbinding naar het Oosten".

De 41 km spoor tussen Manage en Waver werden geopend tussen augustus 1853 en augustus 1855.

De spoorweg "Est Belge".

Bij de wet van 21 mei 1845 werd aan de heer Tarte een concessie verleend voor de aanleg van een spoorlijn van Leuven naar de Samber.

Een maatschappij werd opgericht onder de benaming "N.V. Spoorweg Leuven – Jemeppe-sur-Sambre".

Deze maatschappij werd ontbonden en op 26 maart 1852 werd een nieuwe maatschappij opgericht onder de benaming "N.V. Spoorweg Leuven – Charleroi".

Die lijn, met een lengte van 74 km, werd tussen februari en augustus 1855 plechtig geopend.

De concessie voor de aanleg van de spoorweg van Morialmé naar Châtelineau werd op 23 juni 1853 toegekend aan de heren de Dorlodot-Hoyaux en Ferdinand Spitaels.

De lijn had een lengte van 20 km.

De spoorweg "Est Belge" was het resultaat van de samensmelting van beide voornoemde maatschappijen ingevolge een op 23 maart 1859 verleden akte.

Buiten de hiervoor vermelde spoorlijnen, verbond de "Est Belge" zich bij contract tot de exploitatie van, enerzijds, de lijn Leuven – Herentals van 37 km, die deel uitmaakte van de "Compagnie du Nord de la Belgique" en, anderzijds, de sectie van Aarschot naar Diest, hetzij 17 km spoor aangelegd door de Staat.

De spoorweg van Chimay.

Die spoorweg met beginpunt te Mariembourg liep in 1862 tot Momignies. Hij diende te worden verlengd tot Soissons (Frankrijk) over Hirson, Vervins en Laon.

De concessie was op aanvraag verleend aan de prins van Chimay en vennoten krachtens de wet van 28 mei 1856.

De lijn, die een lengte had van 30 km, werd in oktober 1858 opengesteld tot Chimay en bereikte Momignies in november 1859.

De spoorweg Henegouwen – Vlaanderen.

De wet van 28 augustus 1856 voorzag in de aanleg van een driedelig net met een gemeenschappelijk vertrekpunt te St-Ghislain en met als bestemmingen Oudenaarde, Doornik en Ath.

De concessiehouders verwierven de spoorlijn van Oudenaarde naar Gent die een rechtstreekse aansluiting vormde met de bovengenoemde lijnen. De lijn Gent – Oudenaarde was eigenlijk een vertakking van de Staatsspoorweg Gent – Kortrijk en had haar oorsprong te De Pinte.

De concessiehouders stichtten op 14 juli en 29 december 1856 een naamloze vennootschap onder de naam "Compagnie de Chemin de Fer Hainaut et Flandres".

De diverse baanvakken (85 km lengte) van de lijnen Oudenaarde – Gent werden van juni 1857 tot september 1861 ingereeden.

De spoorweg van Landen naar Aken over Maastricht.

Het koninklijk besluit van 22 september 1853 verleende aan de "Spoorwegmaatschappij van Aken naar Maastricht" het recht om de volgende lijnen te exploiteren:

- de spoorlijn van Landen naar Hasselt;
- de spoorlijn van Hasselt naar de Limburgse grens tot Maastricht;
- de regering der Nederlanden had de concessie verleend vanaf het station Maastricht tot aan de Belgische grens (toelating van 21 juli 1845 van de Koning der Nederlanden aan de Aken – Maastricht – Spoorwegmaatschappij);
- de maatschappij (Aachen – Maastrichter – Eisenbahn Gesellschaft) had op 30 januari 1846 van de koning van Pruisen de toelating gekregen om de spoorlijn van Maastricht naar Aken te exploiteren. Die maatschappij exploiteerde reeds de spoorweg van Maastricht naar Aken, waarvan de drie voornoemde baanvakken een uitbreiding vormden.

Het net strekte zich uit over 93 km en de verschillende baanvakken werden van oktober 1839 tot oktober 1856 ingerezen.

De spoorweg van Eeklo naar Gent.

De Belgische Staat verleende de concessie op 26 april 1858, en de 19 km lange spoorweg werd op 1 juli 1861 plechtig geopend.

De spoorweg van Eeklo naar Brugge.

De heer Neelemans, concessiehouder van het baanvak van Eeklo naar Gent, kreeg op 19 december 1860 toestemming om de lijn tot Brugge door te trekken.

De werken voor de aanleg van dit nieuw baanvak van 28 km begonnen in de lente van 1862.

De spoorweg van Luik naar Maastricht.

De wetten van 21 mei 1845 en 28 mei 1856 evenals een op 3 september 1856 tussen de Belgische en Nederlandse regering gesloten overeenkomst, zetten het licht op groen voor de aanleg van een spoorlijn met vertrekpunt Luik-Longdoz en met eindpunt Maastricht.

De spoorlijn was 30 km lang en werd op 10 november 1861 geopend.

De spoorweg "Nord de la Belgique".

De "S.A. des Chemins de Fer du Nord de la Belgique" opgericht op 17 juni 1861, had tot doel spoorlijnen aan te leggen in het noorden van België en in Nederland, in de eerste plaats die van Leuven naar Herentals.

Die lijn werd door voornoemde maatschappij aangelegd. De exploitatie ervan werd toevertrouwd aan de "Société de l'Est Belge". De bruto-ontvangsten werden onder beide maatschappijen verdeeld volgens een vooraf overeengekomen verdeelsleutel.

De spoorweg van Blankenberge naar Brugge.

De concessie voor die 13 km lange lijn werd op 21 december 1861 verleend.

De spoorweg van 's-Gravenbrakel naar Kortrijk.

De concessie werd op 28 mei 1858 door de wetgever gestemd. In 1862 waren de werken nog niet begonnen.

De spoorweg van 's-Gravenbrakel naar Gent.

Een voorlopige overeenkomst met de Belgische Staat werd op 9 maart 1861 gesloten. Daarin was bepaald dat de spoorlijn binnen de 4 jaar moest worden aangelegd.

De spoorweg van Tongeren naar Bilzen.

De concessie voor de aanleg van de 13 km lange lijn, werd op 16 juli 1860 verleend aan de heren F. De Bruyne, E. Delwart en L. Houtain.

De spoorweg van Doornik naar Rijsel.

De concessie voor het Belgisch grondgebied dateert van 2 juni 1861; die voor het Frans grondgebied werd pas in het begin van het jaar 1862 verleend.

De spoorweg van Mariembourg naar Dinant.

De wet van 2 juni 1861 machtigde de Minister van Openbare Werken een concessie te verlenen voor de aanleg van een spoorlijn die Mariembourg rechtstreeks met de Maas naar Dinant zou verbinden.

De spoorweg "Nord-Belge".

De "Nord-Belge" is de naam die gegeven werd aan enkele in België gelegen spoorlijnen, die door de Compagnie Française du Nord werden geëxploiteerd. Het betrof de vier volgende lijnen:

- Namen-Luik;
- Charleroi-Erquelines;
- Bergen-Hautmont;
- Namen-Givet.

De Maatschappij exploiteerde een rechtstreekse dienst tussen Parijs en Keulen die als volgt was samengesteld:

- een spoorlijn op Frans grondgebied van Parijs naar Erquelines;
- een spoorlijn op Belgisch grondgebied van Erquelines naar Charleroi;
- van Charleroi naar Namen werd gebruik gemaakt van de Belgische Staatsspoorweg;
- van Namen tot Luik werd de lijn door de Compagnie du Nord geëxploiteerd;
- van Luik tot Welkenraedt werd opnieuw een sectie van de Belgische Staatsspoorweg gebruikt;
- van Welkenraedt tot Keulen werd op de lijnen van de Rijnspoorweg gereden. Seine en Rijn waren nu via het spoor rechtstreeks met elkaar verbonden.

De treinen legden de 494 km in twaalf uur af.

In 1862 werden 167 km door de Nord-Belge geëxploiteerd, waarbij nog eens 60 km spoor kwamen van de lijn Namen-Givet, die in 1862 voltooid was.

6. — NIEUWE BAANVAKKEN GEOPEND TUSSEN 1846 EN 1926.

De ontwikkeling van het net vervolgt zich zoals hierna:

Openingsdatum (1)	Sectie	Net	Lengte (km)
4 oktober 1846	Brugge — Torhout	West-Vlaanderen	18
28 februari 1847	Torhout — Lichtervelde	" "	4
31 maart 1847	Lichtervelde — Roeselare	" "	9
1 mei 1847	Roeselare — Izegem	" "	7
28 mei 1847	Izegem — Ingelmunster	" "	3
14 juli 1847	Ingelmunster — Kortrijk	" "	11
9 augustus 1847	St-Niklaas — Gent	Antwerpen — Gent	18
20 september 1847	Jurbeke — Maffles	Doornik — Tubeke	13
30 oktober 1847	Maffles — Doornik	" "	35
3 december 1847	St-Truiden — Hasselt	Doornik — Tubeke & Landen — Hasselt	18
20 januari 1848	Manage — Bracquegnies	Bergen — Manage	11
20 januari 1848	La Louvière — Bascoup	Bergen — Manage	8
27 november 1848	Charleroi — Laneffe	Tussen Samber en Maas	41
1 juni 1849	Bracquegnies — Nimy	Bergen — Manage	12
20 oktober 1849	Nimy — Bergen	Bergen — Manage	3
18 november 1850	Bouge — Val-Benoît	Namen — Luik	58
15 april 1851	Flémalle — Ougrée	" "	7
12 mei 1851	Bouge — Namen	" "	1
19 mei 1851	Val-Benoît — Luik	" "	2
20 juni 1851	Ougrée — Angleur	" "	4
25 augustus 1851	Angleur — Luik	" "	2
8 oktober 1852	Walcourt — Silenrioux	Tussen Samber en Maas	4
6 november 1852	Charleroi — Grens	Charleroi — Erquelines	29
14 januari 1853	Kortrijk — Wervik	West-Vlaanderen	17
9 juni 1853	Aalst — Dendermonde	Dender en Waas	12
18 juni 1853	Wervik — Komen	West-Vlaanderen	4
7 augustus 1853	Manage — Nijvel	Manage — Waver	14
15 december 1853	Silenrioux — Cerfontaine	Tussen Samber en Maas	14
18 maart 1854	Komen — Ieper	West-Vlaanderen	13
20 maart 1854	Ieper — Poperinge	" "	10
8 juni 1854	Cerfontaine — Grens	Tussen Samber en Maas	33
21 juni 1854	Antwerpen — Grens	Antwerpen — Rotterdam	29
7 juli 1854	St-Lambert — Florennes	Tussen Samber en Maas	8
12 augustus 1854	Brussel — Terhulpen	Luxemburg	15
21 oktober 1854	Pepinster — Theux	Pepinster — Spa	5
7 november 1854	Theux — La Reid	" "	3
14 november 1854	Froidmont — Philippeville	Tussen Samber en Maas	5
30 november 1854	Ingelmunster — Tielt	West-Vlaanderen	11
2 december 1854	Nijvel — Genappe	Manage — Waver	9
12 februari 1855	Leuven — Waver	Charleroi — Leuven	23
17 februari 1855	La Reid — Spa	Pepinster — Spa	4
7 april 1855	Aalst — Geraardsbergen	Dender — Waas	18
19 april 1855	Lier — Turnhout	Lier — Turnhout	37
19 mei 1855	Genappe — Court-St-Etienne	Manage — Waver	10
9 juni 1855	Terhulpen — Gemblours	Luxemburg	24
14 juni 1855	Morialmé - Châtelineau	Morialmé — Châtelineau	20
4 juli 1855	Gilly - Jumet	Charleroi — Leuven	8
14 en	Court-St-Etienne — Waver	Charleroi —	8
23 augustus 1855		Leuven/Sp. verb. Oosten	
20 augustus 1855	Court-St-Etienne — Charleroi	Charleroi — Leuven	34
10 september 1855	Gembloers — Rhisnes	Luxemburg	11
1 december 1855	Geraardsbergen — Ath	Dender — Waas	30

(1) De openingsdata, die overgenomen zijn uit het werk van A. de Laveleye, kunnen lichtjes verschillen naar gelang van de geraadpleegde bron.

Openingsdatum (1)	Sectie	Net	Lengte (km)
31 december 1855	Tielt — Deinze	West-Vlaanderen	14
13 februari 1856	Dendermonde — Lokeren	Dender — Waas	14
14 april 1856	Rhisnes — Namen	Luxemburg	6
1 mei 1856	Brussel — Schellebelle	Dender — Waas	34
1 oktober 1856	Hasselt — Grens	Aken — Maastricht	23
23 oktober 1856	Verbinding tussen de stations van Luxemburg en de Staat	Luxemburg	6
1 februari 1857	Kontich (Oost) — Lier	Lier — Turnhout	5
1 april 1857	Gent (Zuid) — Stelplaats	BS	8
1 april 1857	Brugge — Dokkers	Industriële aansluiting	3
28 juni 1857	Oudenaarde — De Pinte	Henegouwen — Vlaanderen	18
2 augustus 1957	Haine-St-Pierre — Erquelines	Centrum	23
12 december 1857	Bergen — Hautmont (Frankrijk)	Bergen — Hautmont	27
11 mei 1858	Lichtervelde — Veurne	Lichtervelde — Veurne	34
15 mei 1858	Namen — Ciney	Luxemburg	28
1 juni 1858	Vertakking Frameries — St-Ghislain vorming	Bergen — Hautmont	7
15 juli 1858	Ciney — Grupont	Luxemburg	38
4 augustus 1858	Dour — Thulin	Bergen — Hautmont	3
15 oktober 1858	Mariembourg — Chimay	Spoorweg van Chimay	16
27 oktober 1858	Grupont — Aarlen	Luxemburg	69
14 juni 1859	Morialmé — Châtelineau	Morialmé — Châtelineau	20
14 september 1859	Aarlen — Sterpenich	Grand Luxembourg	10
8 november 1859	Chimay — Momignies	Spoorweg van Chimay	14
17 januari 1860	Baume — Ecaussinnes	Centrum	10
18 juli 1860	Stelplaats Dendermonde	Industriële aansluiting	—
15 februari 1861	St-Ghislain — Basècles	Henegouwen — Vlaanderen	18
21 mei 1861	Basècles — Leuze	Henegouwen — Vlaanderen	8
25 juni 1861	Gent — Eeklo	Gent — Eeklo	18
1 september 1861	Leuze — Oudenaarde	Henegouwen — Vlaanderen	32
24 november 1861	Luik — Maastricht	Luik — Maastricht	30
13 januari 1862 (1) (2)	Autelbas — Athus	Grande Cie du Luxembourg	10
5 februari 1862	Namen — Dinant	Namen — Luik, Namen — Dinant en vervolgens Nord Belge	28
23 juni 1862	Châtelineau — Lodelinsart	Cie de l'Est Belge	8
23 juni 1862	Morialmé — Givet (grens)	"	30
16 november 1862	Eeklo — Maldegem	Gent — Eeklo — Brugge	10
10 januari 1863	Athus — Franse grens (Longwy)	Grande Cie du Luxembourg	2
5 februari 1863	Dinant — Franse grens (Givet)	Namen — Luik	21
28 februari 1863	Leuven — Herentals	Spoorweg Noord-België	37
22 juni 1863	Maldegem — Brugge	Gent — Eeklo — Brugge	19
6 augustus 1863	Brugge — Blankenberge	Cie Brugge — Blankenberge	15
10 november 1863	Tongeren — Munsterbilzen	Liégeois — Limbourgeois	13
10 maart 1864	Tongeren — Nerem-Glons	" "	6
30 maart 1864	Mariembourg — Doische	Spoorweg van Chimay	21
25 juni 1864	Glons — Ans	Liégeois — Limbourgeois	14
6 juli 1864	Antwerpen — Aarschot	Spoorweg Noord-België	41
1 september 1864	Industriële spoor aansluiting van Monceau — Fontaine	Aansluitingsspoor	11

(1) Gegevens overgenomen uit het werk van M. Van Moorsel.

(2) Een gedetailleerde chronologische lijntabel kan de lezer vinden in de spoorweghandleiding nr. 1 uitgegeven door de V.Z.M. Belgische Vereniging ter bevordering van het spoorvervoer en zijn toeristische exploitatie BP 191 B-4000 Luik.

Openingsdatum	Sectie	Lijn	Lengte (km)
7 januari 1865	Haine-St-Pierre — Marchienne-au-Pont	Chemin de fer du Centre	19
1 februari 1865	Aarschot — Diest	Spoorweg Noord-België	17
1 mei 1865	Liers — Luik (Vivegnis)	Liégeois — Limbourgeois	10
1 juni 1865	Aansluiting van Monceau-sur-Sambre	Aansluitingsspoor	5
20 juni 1865	Manage — Bascoup	Cie Minière Mariemont — Bascoup	6
1 juli 1865	Diest — Hasselt	Spoorweg Noord-België	21
17 juli 1865	Aansluiting La Louvière	Aansluitingsspoor	3
25 juli 1865	Marloie — Melreux	Grande Cie du Luxembourg	13
5 oktober 1865	Bascoup — Piéton	Cie Minière Mariemont — Bascoup	4
15 oktober 1865	Fleurus — Landen	Spoorweg Tamines — Landen	52
1 november 1865	Bilzen — Hasselt	Liégeois — Limbourgeois	15
1 december 1865	Doornik — Blandain (Franse grens)	Spoorweg Brussel — Rijsel	8
20 december 1865	Gent — Zelzate	Gent — Terneuzen	22

Het spoornet van 1865 is op de kaart in het blauw weergegeven (fig. 8).

16 januari 1866	Halle — Ath	Spoorweg Brussel — Rijsel en Calais	39
21 februari 1866	La Louvière — Bracquegnies	BS (1)	5
21 maart 1866	Doische — Hastière	Spoorweg van Chimay	11
20 juli 1866	Hasselt — Achel (Nederlandse grens)	Liégeois — Limbourgeois	44
1 augustus 1866	Melreux — Luik (Guillemins)	Grande Cie du Luxembourg	51
15 november 1866	Hasselt — Dokken	Aansluitingsspoor	1
17 december 1866	Brussel (Noord) — Leuven	BS	30
5 januari 1867	Brakel — Melle (Gent)	Spoorweg 's-Gravenbrakel — Gent	64
20 februari 1867	Spa — Gouvy (grens Groothertogdom)	BS	54
1 maart 1867	Basècles — Péruwelz	BS	4
25 maart 1867	Lokeren — Zelzate	Spoorweg Lokeren — Nederland	19,5
6 juni 1867	Ramillies — Tienen	BS	—
1 oktober 1867	Turnhout — Weelde (Nederlandse grens)	Grand Central Belge	9
1 oktober 1868	Ans — Flémalle-Haute (Jemeppe Staat)	Liégeois — Limbourgeois	—
10 januari 1868	Bergen — Hyon-Ciply — Bonne Espérance	Spoorweg van de Henegouwse steenkolbakkens	19
10 februari 1868	Diksmuide — Nieuwpoort	BS	16
17 februari 1868	Piéton — Leval	Aansluitingsspoor	14
1 april 1868	Oostende — Torhout	BS	24
12 april 1868	Kortrijk — Oudenaarde	BS	25
12 april 1868	Roeselare — Ieper	West-Vlaanderen	23
12 juni 1868	Tamines — Fleurus	BS	9
22 juli 1868	Blankenberge — Heist	Brugge — Blankenberge	10

(1) BS: Belgische Staatsspoorwegen.

Openingsdatum	Sectie	Lijn	Lengte (km)
14 december 1868	Oudenaarde – Denderleeuw	BS	43
20 december 1868	Anzegem – Ingelmunster	BS	27
1 januari 1869	Piéton – Trazegnies – Courcelles	BS	8
1 januari 1869	Vertakking naar de putten nr. 1, 3 en 6	Aansluitingsspoor	–
1 april 1869	Zelzate – Terneuzen	Gent – Terneuzen	16
15 mei 1869	Ramillies – Namen	BS	24
1 juni 1869	Kortrijk – Ronse	Spoorweg 's-Gravenbrakel – Doornik	–
1 juni 1869	Vertakking Noord Charleroi	Aansluitingsspoor	29
15 augustus 1869	Nieuwpoort Stad – Dokken	"	2
15 november 1869	Libramont – Bastogne	Grande Cie du Luxembourg	28
15 november 1870	Poperinge – Franse grens (Hazebroek)	West-Vlaanderen	6
5 februari 1870	Veurne – Adinkerke (Franse grens)	Cie Veurne – Duinkerken	5
15 februari 1870	Péruwelz – Tournai	Spoorweg Henegouwen – Vlaanderen	19
1 november 1870	Komen – Franse grens (Armentières)	West-Vlaanderen	8
7 december 1870	Welkenraedt – Plombières	BS	11
15 december 1870	Bascoup – Trazegnies	Aansluitingsspoor	–
12 maart 1871	Moresnet – La Calamine	BS	2
14 april 1871	Zelzate – Assenede – Eeklo	BS	22
1 juni 1871	Laken – Brussel-Zuid	BS	4
1 juni 1871	Vertakking naar Jette en Schaarbeek	BS	–
19 december 1871	Vertakking van La Louvière naar St-Vaast en Haine	BS	–
19 december 1871	Wasmes – Dour	Centrum	–
1 juni 1872	Gent (ringbaan)	BS	22
10 juni 1872	Statte – Modave	Haspengouw – Condroz	12
1 juli 1872	Aansluiting Quenast (Steengroeven)	Aansluitingsspoor	–
1 juli 1872	Quenast – Tubeke	BS	4
15 juli 1872	Chénée – Micheroux	BS	16
22 juli 1872	Trazegnies – Périer groef	Aansluitingsspoor	–
22 juli 1872	Trazegnies – industriespoor net van Charleroi (Noord)	"	–
29 juli 1872	Plombières – Gemmenich	BS	5
24 november 1872	Jemappes (Produits) – Pâturages	Aansluitingsspoor	–
24 november 1872	Dour – St-Ghislain	BS	–
1 januari 1873	Antwerpen omleiding	BS	–
1 februari 1873	Trazegnies – Courcelles (Centre)	BS	3
1 april 1873	Dour – Elouges – Quiévrain	BS	7
19 april 1873	Marbehan – Virton	Spoorweg van Virton	24
15 augustus 1873	Torhout – Ieper	BS	32
20 september 1873	Brussel-Zuid – Ukkel Kalevoet	BS	5
23 september 1873	Aansluitingspoor aan het bekken van Bellecourt	Aansluitingsspoor	–
20 oktober 1873	Moerbeke – St-Gillis-Waas	BS	14
10 november 1873	Micheroux – Herve	BS	6
22 december 1873	Ukkel Kalevoet – St-Genesius-Rode	BS	6

Openingsdatum	Sectie	Lijn	Lengte (km)
1 januari 1874	Gent — Kleine dok	Aansluitingsspoor	—
1 februari 1874	St-Genesius-Rode — Waterloo	BS	4
3 maart 1874	Hasselt — Maaseik	Hasselt — Maaseik	41
10 maart 1874	Waterloo — Braine-l'Alleud	BS	3
15 maart 1874	Bochten van Jurbise en 's-Gravenbrakel	BS	—
10 april 1874	Braine-l'Alleud — Lillois	BS	5
6 mei 1874	Aansluitingspoor Flénu (Central) — Jemappes	Aansluitingsspoor	—
1 mei 1874	Aansluiting Plombières — Verviers	BS	—
23 mei 1874	Courcelles (Centrum) — Courcelles (Motte)	BS	3
1 juni 1874	Lillois — Luttre	BS	18
9 augustus 1874	Péruwelz — Franse grens naar Anzin	BS	3
24 augustus 1874	Aansluitingspoor van steenkoolput nr. 2 du Couchant te Flénu	Aansluitingsspoor	—
25 september 1874	Verbinding Leopoldswijk met Schaarbeek	BS	6
9 november 1874	Aansluiting lijn Leuven — Antwerpen met Muizen	BS	—
19 november 1874	Gilly-Sart-Allet — Lambusart	BS	7
1 december 1874	Noir Dieu — Gilly (Haies)	Aansluitingsspoor	—
25 januari 1875	Berzée — Thuillies — Beaumont	BS	17
25 januari 1875	Dendermonde — Hamme	St-Niklaas — Dendermonde	10
25 januari 1875	Mechelen — Kontich (Oost) — Wilrijk	BS	23
25 januari 1875	Herve — Battice	BS	2
18 maart 1875	Aansluiting van het nieuw station van Doornik	BS	—
22 november 1875	Landen — Statte	Haspengouw — Condroz	34
28 december 1875	Antwerpen (Oost) — Boom	BS	16
28 december 1875	Kontich (Oost) — Kontich (West)	Aansluitingsspoor	—
28 december 1875	Athus naar Luxemburg	BS	—
1 maart 1876	St-Ghislain — Erbisoeul-Brûlotte	BS	12
20 maart 1876	Piéton — Buvrines	BS	10
1 juni 1876	Aalst (Noord) — Burst	BS	10
1 juni 1876	Luttre — Gosselies	BS	8
20 juli 1876	Blaton — Belœil	Henegouwen — Vlaanderen	8
7 augustus 1876	Houdeng-Goegnies — Roelx — Soignies	BS	15
15 september 1876	Lambusart — aansluiting aan de steenkoolmijn van Petit-Bry	Aansluitingsspoor	—
20 september 1876	Nijvel (Oost) — Wagnelée St-Amand	BS	10
22 september 1876	Châtelineau — Gilly-Sart-Allet	BS	3
6 november 1876	Athus — Signeulx	BS	15
15 november 1876	Blaton — Bernissart	BS	5
14 december 1876	Wagnelée-St-Amand — Fleurus	BS	10

Openingsdatum	Secctie	Lijn	Lengte (km)
1 februari 1877	Modave — Ciney	Haspengouw — Condroz	29
10 februari 1877	Gosselies — Jumet-Brûlotte	BS	4
5 maart 1877	Gembloers — Jemeppe-sur-Sambre	BS	14
15 mei 1877	Bocht van Mechelen	BS	—
24 juni 1877	Belœil — Ath	Henegouwen — Vlaanderen	11
24 juli 1877	Aansluiting van Fleurus met Gilly-Lambusart	BS	—
30 juli 1877	Signeulx — Franse grens naar Gorcy	Cie van Gorcy	—
1 september 1877	Luik (Guillemins) — Luik (Vivegnis)	BS	6
15 november 1877	Aansluiting Steenkoolmijn Bonne Espérance te Wasmes	Aansluitingsspoor	—
1 december 1877	Bocht van Buvrines	Aansluitingsspoor	2
1 december 1877	Bocht van Peissant naar Faureulx — Lobbes	"	—
14 december 1877	Hamme — St-Niklaas	Dender — Waas	12
22 december 1877	Herve — Steenkoolmijn Wergifosse	Aansluitingsspoor	—
9 januari 1878	Uitwijkspoor van Faureulx	BS	—
27 mei 1878	Tienen — Mol	BS	70
27 mei 1878	Neerlinter — St-Truiden	BS	10
27 mei 1878	Herentals — Mol	Grand Central Belge	21
10 juli 1878	Oude God — Antwerpen (Zuid)	BS	7
24 maart 1879	Jumet-Brûlotte — Gilly-Sart-Allet	BS	6
26 maart 1879	Signeulx — Florenville	BS	34
18 mei 1879	Dendermonde — Asse	BS	17
2 juni 1879	Mol — Hamont (Nederlandse grens)	Grand Central Belge	34
3 juli 1879	Jumet-Brûlotte — Masses-Diarbois	BS	3
5 juli 1879	Battice — Dison	BS	8
20 juli 1879	Boom — Hoboken	BS	11
4 augustus 1879	Aansluiting van de ringlijn van Brussel met de lijn naar Charleroi	BS	—
18 augustus 1879	Aansluiting Oostende vismijn	Aansluitingsspoor	—
3 september 1879	Tamines — Mettet	BS	22
10 september 1879	St-Truiden — Tongeren	BS	22
18 september 1879	Maffles — Neufmaisons	BS	9
12 oktober 1879	Aalst — Londerzeel (Oost)	BS	21
8 november 1879	Neufmaisons — St-Ghislain	BS	12
13 november 1879	Trazegnies — Luttre	BS	7
15 november 1879	Quenast — Rebecq Rognon	BS	6
15 november 1879	Quenast — Aansluiting van de Pendant	Aansluitingsspoor	—
1 december 1879	Dison — Verviers (West)	BS	5
15 januari 1880	Masses-Diarbois — Ransart	BS	2
15 januari 1880	Vieux Campinaire — Lambusart en Gilly	BS	—
8 maart 1880	Jumet-Brûlotte — Marcinelle	BS	6
23 maart 1880	Tielt — Lichtervelde	BS	16
17 juli 1880	Bassilly — Lessen	BS	10
22 juli 1880	Dendermonde — Puurs	BS	15

Openingsdatum	Sectie	Lijn	Lengte (km)
5 augustus 1880	Courcelles Centre – Jumet-Brûlotte	BS	7
15 september 1880	Jemelle – Rochefort	BS	4
22 oktober 1880	Courcelles (Noord) – Steenkoolmijn n° 8	Aansluitingsspoor	–
15 december 1880	Lobbès – Aansluiting Mt-Ste-Geneviève	BS	6
20 december 1880	Florenville – Gedinne	BS	48

In 1880 beschikten de Belgische Spoorwegen over een totale lengte van 4006 km spoor.

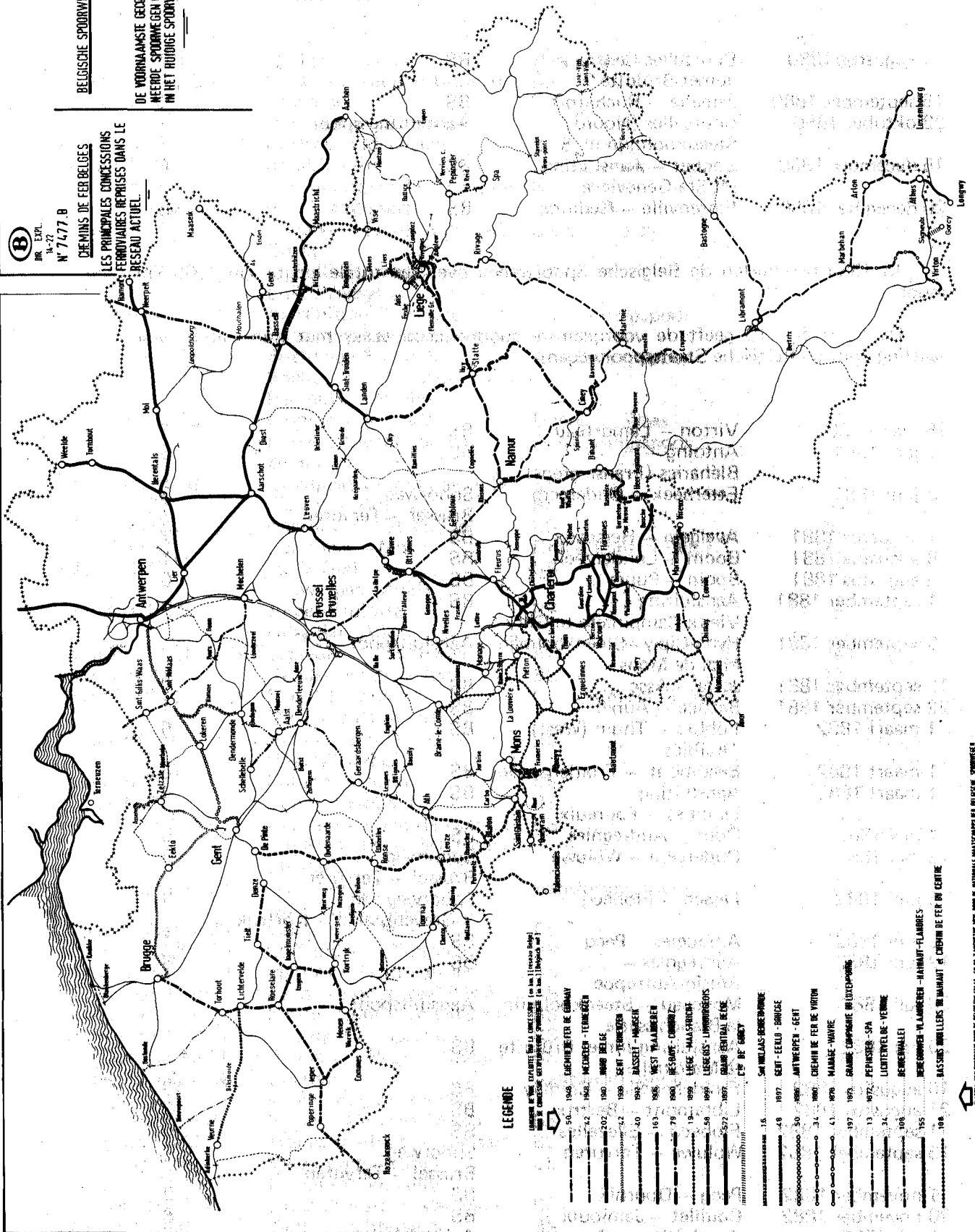
De kaart fig. 10 geeft de voornaamste spoorwegconcessies met hun datum van naasting door de Belgische Staatsspoorwegen.

15 maart 1881	Virton – Lamorteau	BS	6
9 juni 1881	Antoing – Bléharies (Franse grens)	BS	8
9 juni 1881	Etterbeek – Oudergem	Spoorweg	3
1 augustus 1881	Avelgem – Herseaux	BS	17
8 augustus 1881	Boom – Londerzeel	BS	11
8 augustus 1881	Boom – Puurs	BS	6
1 september 1881	Aansluiting Vieux Campinaire te Gilly	BS	–
8 september 1881	Hyon-Cipty – Steenkoolmijn Midi de Mons	Aansluitingspoor	–
15 september 1881	Jette – Asse	BS	10
22 september 1881	Battice – Aubel	BS	11
1 maart 1882	Lobbès – Thuin (West) – Thuillies	BS	6
1 maart 1882	Beaumont – Froidchapelle	BS	16
1 maart 1882	Aansluiting Estinnes – Faureulx	BS	4
1 mei 1882	Dour – Audregnies	BS	5
18 mei 1882	Oudergem – Woluwe	Spoorweg	2
5 juni 1882	Lessen – Flobecq	Spoorweg van Brussel – Tervuren 's-Gravenbrakel – Kortrijk	9
5 juni 1882	Amougies – Pecq	BS	14
12 juni 1882	Audregnies – Roisin-Autreppe	BS	6
20 juli 1882	Monceau – Steenkoolmijn la Blanchisserie	Aansluitingspoor	–
20 juli 1882	Aansluiting Jumet-Brûlotte te Marcinelle	BS	–
10 augustus 1882	Froidchapelle – Chimay	BS	13
21 augustus 1882	Libramont – Bertrix	BS	13
1 september 1882	Flobecq – Ellezelles	BS	6
15 september 1882	Woluwe – Tervuren	Spoorweg	7
1 november 1882	Pecq – Doornik	BS	9
20 november 1882	Couillet – Jamioulx	BS	8
15 juli 1883	Aansluiting te Dampremy van de steenkoolmijn la Blanchisserie	Aansluitingspoor	–

BELGISCHE SPOORWEGEN

DE VOORNAAMSTE GECONCESSIEERDE -
MEERDE SPOORWEGEN OPGENOMMEN
IN HET HUIDIGE SPOORWEGNET.

(B)
DR. EXPL.
N° 27
N° 7477, B
CHEMINS DE FER BELGES
LES PRINCIPALES CONCESSIONS
FERROVIAIRES PRISES DANS LE
RESEAU ACTUEL.



LEGENDE

LIJNEN VAN 1865 TOT 1880 (CONCESSIE) (van 1865 tot 1880)
LIJNEN VAN 1880 TOT 1900 (CONCESSIE) (van 1880 tot 1900)
LIJNEN VAN 1900 TOT 1914 (CONCESSIE) (van 1900 tot 1914)

- 50. 1865. GEMENDE VAN BRUSSEL
- 42. 1865. MECHELEN - TERMEZEN
- 202. 1865. BRUSSEL - ANTWERPEN
- 180. 1865. BRUSSEL - GENT
- 42. 1865. BRUSSEL - NAMUR
- 183. 1865. WEST-FLANDEREN
- 79. 1865. BRUSSEL - NAMUR
- 9. 1865. BRUSSEL - ANTWERPEN
- 58. 1865. BRUSSEL - LIÈGE
- 572. 1865. BRUSSEL - GENT
- 18. 1865. SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER BELGES
- 48. 1867. GENT - BRUSSEL
- 50. 1868. ANTWERPEN - GENT
- 34. 1868. CHEMIN DE FER DE VITTON
- 41. 1876. NAMUR - WAVRE
- 197. 1876. GRANDE COMPAGNIE BELGEOISE
- 13. 1877. PEPHISSER - SPA
- 34. 1877. LICHTERVELDE - VEERBEKE
- 108. 1877. BRUSSEL - NAMUR
- 155. 1877. BRUSSEL - NAMUR
- 108. 1877. BRUSSEL - NAMUR

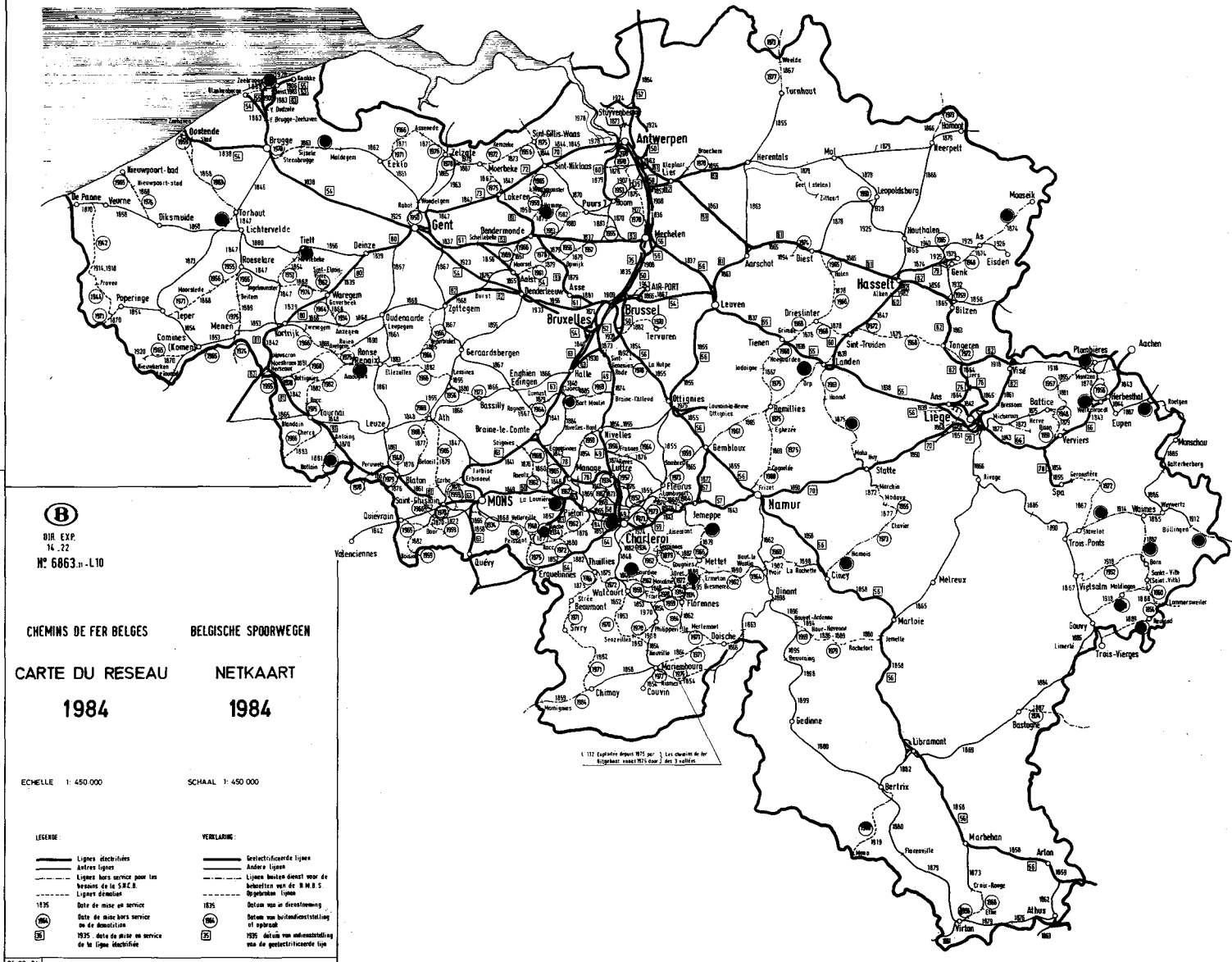
Fig. 10 - De voornaamste geconcessioneerde spoorwegen opgenomen in het huidige spoorwegnet.

Openingsdatum	Secctie	Lijn	Lengte (km)
15 oktober 1883	Ellezelles — Ronse	BS	6
30 december 1883	Doornik — Rumes (Franse grens)	BS	12
21 januari 1884	Tubeke — Virginal	BS	7
20 februari 1884	Bastogne — Limerlé	BS	24
20 mei 1884	Ecaussinnes-Carrières — Virginal	BS	13
20 mei 1884	Clabecq — Lembeek	BS	3
15 september 1884	Clabecq — Braine-l'Alleud	BS	14
20 januari 1885	Rivage — Stoumont	BS	23
1 juli 1885	Zottegem — Ellezelles	BS	22
26 oktober 1885	Limerlé — Gouvy	BS	6
16 februari 1886	Rochefort — Eprave	BS	4
1 april 1886	Hyon-Ciply — Flénu (Kaai)	BS	4
1 april 1886	Boom — Boom kaai	Aansluitingsspoor	—
22 april 1886	Turnhout — Turnhout Kaaien	"	1
15 mei 1886	Bocht te Kortrijk vorming	BS	—
2 september 1886	Aansluiting van de lijn Jumet — Charleroi met vertakking Monceau en La Planche	BS	—
25 april 1887	Mettet — Acoz	BS	13
18 juli 1887	Bastogne (Noord) — Benonchamps	BS	6
7 oktober 1887	Aansluiting Afrika- en Amerika-kaaien te Antwerpen	Aansluitingsspoor	—
22 september 1887	Benonchamps — grens Groothertogdom	BS	1
22 november 1887	Eprave — Villers-sur-Lesse	BS	4
22 november 1889	Roeselare — Menen	Oost-Vlaanderen	16
3 januari 1889	Villers-sur-Lesse — Wanlin	BS	6
3 januari 1889	Mettet — Ermeton-sur-Biert	BS	5
1 juli 1890	Stoumont — Trois-Ponts	BS	13
2 oktober 1890	Leupegem — Avelgem	BS	16
15 oktober 1890	Ermeton-sur-Biert — Anhée	BS	16
5 juli 1891	Anhée (Knooppunt) — Anhée Station	BS	1
1 mei 1892	Anhée (Knooppunt) — Dinant	BS/Nord Belge	6
3 juli 1892	Groenendaal — Renbaan	BS	
3 juli 1893	Herseaux — Franse grens	BS	3
3 juli 1894	Zichem — Scherpenheuvel	BS	4
4 januari 1894	Wanlin — Houyet	BS	5
1 mei 1894	Antwerpen (Zuid) — Wilrijk	BS	10
1 mei 1895	Ermeton-sur-Biert — Stave	BS	6
20 mei 1895	Blaton — Quevaucamps (Plaats)	BS	2
2 oktober 1895	Aubel — Plombières	BS	9
22 oktober 1895	Houyet — Beauraing	BS	10
10 november 1895	Stave — Florennes-Staat	BS	5
1 april 1896	Houyet — Gendron-Celles	BS	5
28 juni 1896	Aansluiting van de lijn Manage — Bergen met Brussel — Charleroi	BS	—
27 juli 1896	Gendron-Celles — Anseremme	BS	7
3 november 1896	Oostende Kaai — Oudenburg	BS	5
1 juli 1897	Quevaucamps (Plaats) — Station	BS	1

Openingsdatum	Sectie	Lijn	Lengte (km)
5 mei 1898	Ciney — Spontin	BS	—
1 juni 1898	Anseremme — Dinant	BS	3
1 augustus 1898	Beauraing — Pondrôme	BS	5
1 oktober 1898	Pondrôme — Vonêche	BS	8
20 oktober 1899	Vonêche — Gedinne	BS	8
20 oktober 1902	Spontin — Yvoir	BS	—
20 oktober 1906	Brugge — Heist	BS	16
20 oktober 1908	Philippeville — Senzeille	BS	7
20 april 1919	Bertrix — Muno	BS	28
9 juli 1919	Tongeren — Botselare (Duitse grens)	Lijn overgenomen na de oorlog 1914-18 van de Pruisische Staatsspoorwegen	43
29 juni 1920	Gouvy — St-Vith	"	21
29 juni 1920	Vielsalm — Born	"	24
29 juni 1920	Heist — Knokke	BS	3
30 september 1920	Warneton — Nieuwkerke	BS/Oorlogslijn	8
30 september 1920	Adinkerke — Poperinge	BS/ "	34
28 februari 1921	Welkenraedt — Ronheide (Duitse grens)	Lijn overgenomen na de oorlog 1914-18 van de Pruisische Staatsspoorwegen	12
28 februari 1921	Herbesthal — Raeren (Duitse grens)	"	13
28 februari 1921	Stavelot — Masta — Waismes — Lengeler (grens Groothertogdom)	"	60
28 februari 1921	Lommersweiler — Steinebrück (Duitse grens)	"	2
28 februari 1921	Waismes — Hallschlag (Duitse grens)	"	30
28 februari 1921	Wévercé — Sourbrodt	"	7
17 november 1921	Bocht van Mühlbach	"	—
5 december 1921	Sourbrodt — Kalterherberg — Roetgen — Raeren	"	41
1 juni 1923	Denderleeuw — Gent-St-Pieters (nieuwe lijn)	BS	29
3 mei 1925	Gent-St-Pieters — Gent-Rabot	BS	3
1 juli 1925	Bokrijk — Waterschei — As	BS	19
1 juli 1925	Heppen — Houthalen	BS	15
15 december 1925	Bocht van Kermt te Zonhoven	BS	—
19 juli 1926	Muizen — Schaarbeek-Watermaal	BS	29
20 juli 1926	As — Eisden mijnen	BS	6

De kaart fig. 11 stelt de huidige toestand van het net voor, waarop de indienst-
stellingen en afschaffingen van lijnen aangeduid werden.

Fig. 11 — Netkaart 1984.



B

DIR. EXP.
14.22
N° 6863.N.110

CHEMINS DE FER BELGES BELGISCHE SPOORWEGEN
CARTE DU RESEAU NETKAART
1984 1984

ECHELLE 1:450 000 SCHAL 1:450 000

- | | |
|---|---|
| LEGENE: | VERKLARING: |
| — Lignes électrifiées | — Geëlectriceerde lijnen |
| — Autres lignes | — Andere lijnen |
| - - - Lignes hors service pour les besoins de la S.R.C.B. | - - - Lijnen buiten dienst voor de behoeften van de S.R.C.B. |
| - - - Lignes démolies | - - - Opgebroken lijnen |
| 1935 Date de mise en service | 1935 Datum van in dienststelling |
| 1935 Date de mise hors service ou de démolition | 1935 Datum van buiten dienststelling of opbreken |
| 51 1935 Date de mise en service de la ligne électrifiée | 51 1935 Datum van in dienststelling van de geëlectriceerde lijn |

4.112 Exploitation depuis 1975 par 1. Les chemins de fer Régionaux avant 1975 par 2. des 3 autres.

7. — BEDRIJFSRESULTATEN VAN DE SPOORWEGNETTEN TIJDENS DE EERSTE 25 JAAR.

De tabel fig. 12 geeft de bedrijfsresultaten van de Belgische Staatsspoorwegen.

ANNÉES.	LONGUEUR		COUT de construction.	EXPLOITATION.	
	construite.	exploitée.		Recette.	Dépense.
	KILOMÈTRES.	KILOMÈTRES.	FRANCS.	FRANCS.	FRANCS.
1835. . .	20	13	1,224,100	268,997	168,773
1836. . .	71	36	5,131,633	825,133	431,136
1837. . .	144	91	18,190,223	1,416,983	1,155,472
1838. . .	257	230	34,000,000	3,097,833	2,755,056
1839. . .	309	260	47,204,524	4,249,825	3,084,410
1840. . .	336	321	62,144,584	5,335,167	2,997,113
1841. . .	382	334	75,594,248	6,226,334	4,539,659
1842. . .	438	397	95,530,577	7,461,553	4,700,327
1843. . .	556	494	137,572,221	9,041,267	5,476,616
1844. . .	560	556	144,745,810	11,230,483	5,765,431
1845. . .	560	556	149,713,614	12,403,205	6,321,578
1846. . .	560	556	156,292,012	13,655,909	7,245,767
1847. . .	560	569	160,236,777	14,789,754	9,318,861
1848. . .	560	621	163,515,644	12,107,745	8,787,480
1849. . .	560	621	166,418,658	12,935,921	8,298,163
1850. . .	560	621	167,407,264	14,847,541	9,261,336
1851. . .	560	621	167,877,126	15,968,805	8,933,150
1852. . .	560	621	168,920,020	17,078,003	8,862,092
1853. . .	560	621	170,147,427	19,342,796	9,681,427
1854. . .	560	621	174,020,038	22,045,633	11,350,370
1855. . .	560	650	179,009,727	23,697,716	13,317,929
1856. . .	560	713	182,369,577	24,578,540	14,757,962
1857. . .	567	711	187,361,146	25,507,617	13,861,962
1858. . .	567	726	189,776,365	27,277,926	14,698,464
1859. . .	567	745	190,782,934	28,081,000	14,512,284
1860. . .	567	748	193,134,374	29,601,994	14,371,280
1861. . .	567	748	197,883,136	31,931,531	14,786,996

Fig. 12 — Bedrijfsresultaten van de Belgische Staatsspoorwegen.

De tabel fig. 13 geeft de resultaten van de in concessie gegeven spoorlijnen.

ANNÉES.	LONGUEUR		COUT de construction.	EXPLOITATION.	
	construite.	exploitée.		Recette.	Dépense.
	KILOM.	KILOM.	FRANCS.	FRANCS.	FRANCS.
1848. . .	50	50	4,700,000	388,732	224,670
1849. . .	126	126	18,536,500	962,630	538,263
1850. . .	126	126	18,536,500	1,228,218	643,642
1851. . .	126	126	18,536,500	1,305,304	682,128
1852. . .	126	126	18,536,500	1,414,577	717,388
1853. . .	197	197	27,536,500	1,968,419	1,148,464
1854. . .	336	336	58,136,500	3,039,293	2,031,486
1855. . .	475	475	67,038,612	5,759,810	3,613,277
1856. . .	833	831	170,043,110	11,512,607	7,731,418
1857. . .	888	861	186,739,184	13,930,913	8,004,638
1858. . .	1,134	1,051	279,723,179	17,860,444	9,470,213
1859. . .	1,186	1,160	282,419,991	20,376,486	10,995,710
1860. . .	1,224	1,199	286,902,125	21,787,411	11,919,243
1861. . .	1,318	1,185	292,149,714	23,969,271	12,908,210

Fig. 13 — Bedrijfsresultaten van de in concessie gegeven spoorlijnen.

Vertaling Fig. 13 en 14.

Années: jaren.

Longueur construite: aangelegde lengte.

Longueur exploitée: uitgebate lengte.

Coût de construction: aanlegkosten.

Recette: opbrengst.

Dépense: uitgaven.

Désignation: benaming.

Garantie payée par l'Etat: uitgekeerde staatswaarborg.

Produit garantie comprise: opbrengst met inbegrip van de waarborg.

Dividende par action: uitkering per aandeel.

8. — BEDRIJFSRESULTATEN BETREFFENDE HET JAAR 1861.

De tabel fig. 14 geeft een samenvatting van de resultaten van het geheel der in 1861 geëxploiteerde netten.

REPÈRE.	DÉSIGNATION (1).	LONGUEUR exploitée.	COUT de construction.	EXPLOITATION.			GARANTIE payée par l'État.	PRODUIT garantie comprise.	DIVIDENDE par action.	REPÈRE.	
				Recette.	Dépense.	Produit net.					
				FRANCS.	FRANCS.	FRANCS.					
1	Chemin de fer de l'État	748	197,883,136	31,931,531	14,786,996	17,144,535	»	17,144,535	»	1	
2	Anvers à Gand	50	7,700,000	811,331	394,000	417,331	0	417,331	38.	2	
3	Sambre-et-Meuse	107	27,433,050	1,723,534	906,802	816,732	160,000	976,732	9.37	3	
4	Flandre occidentale	121	14,947,400	1,233,592	816,100	417,492	213,391	630,883	10.92	4	
5	Tournay-Jurbise (2)	76	13,836,535	1,623,450	779,356	884,194	0	884,194	32.05	5	
6	Dendre-et-Waes (2)	108	22,000,000	2,689,027	1,290,733	1,398,294	0	1,398,294	29.10	6	
7	Luxembourg	207	11,303,398	4,304,833	1,937,288	2,347,545	0	2,347,545	8.12	7	
8	Anvers-Rotterdam	81	14,827,740	1,458,688	852,412	606,276	0	606,276	9.	8	
9	Lierre à Turnhout	37	4,300,000	237,739	221,637	36,102	133,393	169,493	20.	9	
10	Pepinster à Spa	12	2,795,278	275,332	140,462	134,890	0	134,890	10.	10	
11	Centre	36	12,422,497	575,076	322,030	253,046	0	253,046	0	11	
12	Lichtervelde à Furnes	34	5,000,000	439,889	134,793	— 14,904	200,000	183,096	19.	12	
13	Manège à Wavre (jonction de l'Est)	41	9,587,500	375,062	412,520	— 37,458	200,000	162,542	0	13	
14	Est-Beige	97	21,503,500	2,190,987	1,179,574	1,011,413	0	1,011,413	25.	14	
15	Chimay	30	3,417,726	191,513	140,239	51,254	0	51,254	0	15	
16	Nord-Belge	Namur-Liège	74	32,351,090	3,086,332	1,740,376	1,343,976	0	1,343,976	13.20	16
17		Charleroi-Erquelines	30	15,000,000	1,709,823	718,043	991,773	0	991,773	16.77	17
18		Mons à Hautmont	44	16,470,000	1,260,306	689,020	591,286	0	591,286	40.	18
	TOTAUX ET MOYENNES	1,749	400,032,850	51,525,828	25,412,517	26,113,311	906,734	27,020,095	»		

Fig. 14 — Samenvattende tabel van de bedrijfsresultaten van de in 1861 geëxploiteerde lijnen.

Brussel, 30 maart 1885.

J. VANDENBERGHEN.

(1) In bovenstaande tabel werden de exploitatie-uitslagen van hiernavolgende spoorwegnetten niet opgenomen: Henegouwen — Vlaanderen, Luik — Maastricht, Eeklo — Gent, 't zij voor een totale lengte van 124 km. Genoemde netten werden slechts gedurende enkele maanden van het jaar 1861 uitgebaat.

(2) De spoorwegnetten van Dender — Waas, Doornik — Jurbise, door privaatschappijen gebouwd, zijn opgenomen in het Staatsnet. De onderstreepte waarden moeten niet opgeteld worden.

LITERATUUROVERZICHT.

- De spoorwegen en hun herinneringsmedailles.

Auguste Moyaux.

Dupriez – 1905.

- Ministerie van Verkeerswezen. – Le service des voyageurs sur les chemins de fer de l'Etat belge.

Retrospectief van 1835 tot 1894.

A. Dubois, Beheerder van de Belgische Staatsspoorwegen, Voorzitter van de ingenieursvereniging van de speciale scholen van Gent.

- Speciaal jaarboek van de Belgische Spoorwegen.

Félix Loisel.

Bruylant – Christophe & Cie, uitgevers, Blaesstraat 33, Brussel – 1884.

- Geschiedenis van de vijftientwintig eerste jaren van de Belgische Spoorwegen.

A. de Laveleye – 1862 Brussel.

A. Decq, Magdalenastraat 9.

15, Quai Malaquais – Parijs E. Lacroix.

- Les chemins de fer de l'Etat en Belgique – 1834 - 1884.

Historische, economische en statistische studie door Edmond Nicolai.

Drukkerij Félix Callewaert Vader, Nijverheidsstraat 26, Brussel – 1885.

- Doorheen de spoorwegen vanaf de oorsprong tot op onze dagen.

Jean Falaize en Henri Gibod – Eymery.

De uitgaven Denoël, 19 rue Amélie, Parijs VII.

- De spoorweg en het Parlement – 1835 - 1860.

Joseph Pauly, onderdirecteur bij het Ministerie van Transport, Secretaris van het raadgevend comité voor de tarieven.

Editorial Office.

M. Wanthoz-Legrand, 26 rue Charles Martel, Brussel – 1935.

- Ontwikkeling van het Belgisch spoorwegnet – 1835 - 1880.

Opgemaakt ter gelegenheid van de vijftigjarige onafhankelijkheidsherdenking.

Henri Van Moorsel, afdelingsleider van de spoorweg Grand Central Belge, Brussel.

Werk op 15 exemplaren gedrukt.