DE EERSTE SPOREN VAN DE BELGISCHE SPOORWEGEN Louis BEULLENS

Na de onafhankelijkheid van België ging het niet goed met de economie in België. Het vervoer ging meestal via rivieren en kanalen, het wegennet was in slechte staat voor het zware verkeer, maar de scheepvaart op de kanalen en rivieren gingen meestal over Nederlands grondgebied.

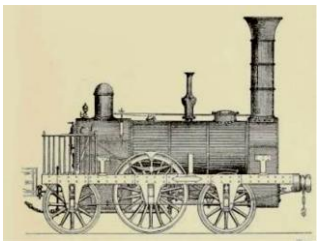
Nederland sloot de Schelde en bepaalde binnenwateren af. Dus had België dringend een alternatieve snelle transportroute nodig tussen Antwerpen en het Duitse hinterland.
De koning had de spoorweg in Engeland gezien en stuurde twee ingenieurs naar England om de spoorwegen daar te bestuderen. Deze waren zeer tevreden en de ingenieurs moesten de Belgische regering overtuigen om een spoorlijn tussen Antwerpen en Duitsland te bouwen, de IJzeren Rijn.

Het idee werd door de regering goedgekeurd. Op 1 mei 1834 werd een wet gestemd voor de aanleg van 380 km spoor. Een noord-zuid as Antwerpen -Mechelen- Brussel-Franse grens.
Naar het oosten Mechelen-Luik-Verviers-Aken. Westwaarts naar Oostende via Dendermonde, Gent en Brugge.



De Britse ingenieur George Stephenson (1781-1848) kreeg opdracht voor de aanleg van deze treinsporen. Dat is trouwens de reden dat in België de treinen zoals in England links rijden.

Een jaar later was een eerste deel van 22 km tussen de Groendreef in Brussel en Mechelen gereed en kon dat stuk ingereden worden. Op 5 mei 1835, om 12.23 uur, vertrokken drie treinen van Brussel naar Mechelen en werden er triomfantelijk onthaald.



- ‘De Pijl’ was de snelste, de rit over deze afstand duurde 45 minuten.
- ‘De Stephenson’ deed er 50 minuten over.
- ‘De Olifant’ met 55 minuten nog iets langer.

Na aankomst werden alle rijtuigen aan elkaar gekoppeld. Nadien keerde de Olifant met alle wagens terug naar Brussel.



In Mechelen werd op 5 mei 1935 een historische gedenkzuil opgericht, de Mijlpaal, die het nulpunt van het Belgische spoorwegnet is. Nu was het startsein gegeven voor de aanleg van meer spoorlijnen.
De spoorlijnen werden voornamelijk in rechte lijn tussen de grote steden aangelegd en kwamen er omwegen via de grotere dorpen, die zo op het net werden aangesloten.

De verbinding naar het Ruhrgebied over Luik naar Aken was een grote omweg met grote hellingen. Er waren echter al vroeg plannen voor een kortere en vlakke spoorlijn naar het Ruhrgebied, maar omdat het traject door het oosten van Limburg ging, werd dat toen al een voor België en Nederland betwist traject.

Het verdrag van Londen 1839 legde de definitieve grenzen vast. Daarin werd er voorzien om een spoorlijn aan te leggen van Antwerpen over Lier en Mol naar het Ruhrgebied. Over Nederlands grondgebied! Alleszins een kortere en vlakke spoorlijn, de betere IJzeren Rijn.

Ø 51mm





1 mei 1834 - de wet voor het maken van een spoorweginfrastructuur voor de staat



Ø 50mm

5 mei 1835 – Spoorwegsysteem wet van 1 mei 1834
Inhuldiging



Ø 41mm

5 mei 1835 - Inhuldiging spoorlijn Brussel – Mechelen



Ø 51mm

3 mei 1836 - Inhuldiging spoorlijn Mechelen-Antwerpen



Ø 51mm

28 september 1837 - Inhuldiging Mechelen - Dendermonde – Gent



Ø 60mm

1838 – 1988 - 150 jaar spoorweg Tienen - Landen - Ans



Ø 72mm

1843 - Opening lijn Verviers - Aken



Ø 72mm

13-10-1843 – Opening lijn Aken-Verviers



Ø 36mm

2 april 1838 - station Landen



Ø 72mm

1844 - Opening spoorverbinding Schelde - Rijn - de IJzeren Rijn



Ø 36mm

10-06-1846 - Inhuldiging Brussel – Parijs





Ø 41mm

06-04-1847 - Inhuldiging station Lichtervelde





Ø 35mm

05-12-1856 – 1981 - 125 jaar spoorweg te Mons




Ø 51mm

1861-1886 - 25 jaar L58 Gent Eeklo





Ø 32mm

1835-1985 - 150 jaar spoorwegen in België –
De Mijlpaal in Mechelen