



Normas Europeas de Modelismo

## Las épocas del ferrocarril en Bélgica

**NEM**  
**802B**  
Página 1 de 3

**Recomendación**

**Edición del 2003 (18072007)**

Sustituye la versión de 1991

**Introducción**

Basadas en la NEM 800, párrafo 2, la evolución de las épocas y periodos de los ferrocarriles en Bélgica se describe de la siguiente manera

Denominación	Fechas	Efemérides características
<b>Época I</b> <b>1844 - 1920</b>		<p>Antes del periodo "a" es necesario señalar la instalación de un primer ferrocarril industrial en la fundición de cañones de Lieja (1804) y la primera línea de ferrocarril industrial, de ancho de vía 0,9 m y largo de 1880 m., entre las hulleras del Grand-Hornu y el canal de Mons à Condé (1830). En el reinado del rey Leopoldo I, la ley del 1º de mayo de 1834 decide la creación de una red de 380 km. Que enlazará nuestro país con Francia, Prusia e Inglaterra.</p> <p>Esta época está marcada por la inauguración por el Estado Belga de un tramo de la primera red de interés público con vocación internacional del continente europeo, seguida por la aparición de numerosas compañías privadas de ferrocarriles, y se termina antes del nacimiento de la Sociedad Nacional de los Ferrocarriles Belgas.</p>
Periodo a 1835 – 1852	1835  1842  1846  1848	<p>El 5 de mayo, inauguración de Buselas – Malinas (Mechelen)</p> <p>La red del Estado se desarrolla sólo hasta 1844.</p> <p>La influencia inglesa predomina en la construcción de nuestros ferrocarriles.</p> <p>Primera concesión a una compañía privada de una línea de ferrocarril pública (Anvers a Gand, ancho de vía de 1,151 m.)</p> <p>Instalación de la primera línea telegráfica entre Bruselas y Amberes (Anvers) para la aplicación del bloqueo teleográfico.</p> <p>Primera aplicación de la transmisión Walschaert.</p>
Periodo b 1853 – 1870	1853  1860  1866	<p>Nacimiento de importantes compañías privadas y crecimiento rápido de la red.</p> <p>Creación del Comité Consultivo de Ferrocarriles, Correos y Telégrafos.</p> <p>Primera aplicación del hogar Belpaire.</p> <p>Adopción de un cuaderno de cargas-tipo para todas las concesiones futuras.</p>
Periodo c 1871 – 1898 *	1872  1876  1880-1900  1885  1889  1893	<p>El Estado retoma una serie de compañías privadas mientras nacen las últimas entre ellas.</p> <p>Construcción de edificios típicos del Estado Belga.</p> <p>Nacimiento de la Compañía Internacional de Coches Cama (CIWL)</p> <p>El Estado Belga aplica una clasificación de locomotoras en "Tipos".</p> <p>Puesta en servicio de los "trenes-tranvía" en las grandes conurbaciones, conjuntamente con la creación de un gran número de paradas.</p> <p>Creación de la Sociedad Nacional de los Ferrocarriles Vecinales: S.N.C.V-N.M.V.B.</p> <p>Aparición de los coches de 3 ejes y gran capacidad (coches GC).</p> <p>Primeros coches de boges.</p>
Periodo d 1899-1913	1896-1912  1900  1903-1913  1910	<p>Retoma de una segunda serie de compañías privadas.</p> <p>Después de Belpaire, renace la influencia inglesa.</p> <p>Coches de 3 ejes, gran capacidad e intercurrencia (coches GCI)</p> <p>Fuerte aumento del tráfico de viajeros y mercancías.</p> <p>Puesta en servicio de la primera "Pacific" belga ("Flamme").</p>
Periodo e 1914 - 1925	1914 – 1920  11919 – 1922  1921  1922	<p>Primera guerra mundial, reconstrucción de la red, reanudación de las líneas de los cantones del Este y aporte de un importante material de origen extranjero, sobre todo alemán.</p> <p>Señalización de 3 posiciones en los grandes ejes que parten desde Bruselas.</p> <p>Convención RIV para el empleo de vagones en tráfico internacional</p> <p>Convención RIC para el empleo de vagones y furgones en tráfico internacional.</p>

Denominación	Fechas	Efemérides características
<b>Época II</b> <b>1925 - 1945</b>		Formación de la Sociedad Nacional de los Ferrocarriles Belgas: S.N.C.F.B. - N.M.B.S.W. Supremacía de la locomotora a vapor y comienzo de la electrificación. Numeración uniforme de material rodante.
Periodo a 1925 - 1930	1926  1930	Inicio de la normalización. Formación de la Sociedad Nacional de los Ferrocarriles Belgas: S.N.C.F.B. - N.M.B.S.W. Se marcarán progresivamente los coches metálicos y los vagones con C.F.B. - B.S.M. Entrada en servicio de los primeros automotores a vapor y diesel mecánicos.
Periodo b 1930 - 1940	1931  1935 1936  1938	Periodo de normalización. Renumeración a 3 o 4 dígitos de las locomotoras de vapor. Entrega de las primeras series de coches metálicos de boges: I1 en 1931, L en 1932, K1 en 1933 y M1 en 1935. Entrada en servicio de la primera línea electrificada Buselas-Amberes. Creación del monograma. Primer automotor diesel-eléctrico triple de gran velocidad. Introducción de la nueva abreviatura S.N.C.B. - N.M.B.S.
Periodo c 1940 - 1945		Segunda Guerra Mundial. Explotación de la red con la condición de la guerra. Circulación de material extranjero numeroso y diverso en nuestra red.
<b>Época III</b> <b>1945 - 1970</b>		Época marcada por la desaparición progresiva de la tracción vapor, reemplazada por la tracción diesel y eléctrica. Nueva numeración del material rodante.
Periodo a 1945 - 1955	1946  1948 1949 1952  1953 1954  1955	Reorganización de la red. Supresión de muchas líneas secundarias. Puesta en servicio de las últimas locomotoras a vapor controladas por la S.N.C.B. (tipo 29). Renumeración a 5 y 6 cifras de los vehículos motores. Recuperación de las últimas compañías privadas. Puesta en servicio de las primeras locomotoras eléctricas. Entra en funcionamiento la unión Nord-Midi. Supresión de la 1ª clase en servicio interior. Convención EUROPA. Entrega de las primeras locomotoras diesel de maniobras. Inicio de la estandarización del parque de "mercancías" con normas UIC. Entran en servicio las primeras locomotoras diesel de línea. Añadido de una línea amarilla para identificar los compartimentos de 1ª clase.
Periodo b 1955 - 1964 *	1956  1957 1962	Puesta en servicio de las primeras grandes series de locomotoras eléctricas. Renumeración a 7 cifras y redecoración del material de mercancías en rojo UIC. Supresión de la 1ª clase en todos los trenes, las clases 2ª y 3ª se convierten en 1ª y 2ª clase. Nacimiento de los trenes TEE Puesta en servicio de la primera locomotora poli-tensión.
Periodo c 1964 - 1970	1964 - 1970 1966 - 1967	Instauración de la numeración UIC para los vagones y coches. Finalización oficial de la tracción vapor.
<b>Época IV</b> <b>1970 - 1990</b>		Nueva numeración de las locomotoras de tracción e instauración de nuevas libreas más ricas en colores. Renovación parcial del parque de tracción y reemplazo progresivo de las locomotoras diesel por nuevas series de locomotoras eléctricas.
Periodo a 1970 - 1984 *	1971  1972  1976 - 1981 1979 1980 - 1985	Nueva numeración de 3 cifras de los automotores y de 4 cifras para otros vehículos motorizados. Modificación del aspecto de ciertas series de vehículos motores: nueva librea de los automotores y de las locomotoras diesel, instalación de doble faro (blanco / rojo). Primera circulación de un tren a vapor "histórico" desde el abandono de este modo de tracción. Campaña de ensayos de nuevas libreas. Adopción para los coches de la nueva librea Burdeos. Aplicación de las nuevas normas UIC a la numeración de vagones de mercancías.
Periodo b 1984 - 1990	1984  1987 1990	Esfuerzo de electrificación e inicio del declive de la tracción diesel. Reestructuración de la red con supresión de líneas y paradas conjuntamente con una reforma de horarios con circulaciones cadenciadas IC-IR. Aplicación en los vagones de la numeración completa UIC-2 Puesta en servicio de las nuevas ramas reversibles "Benelux" La nueva filial ABX retoma la actividad de los pequeños envíos llamados "B-Colis".

Denominación	Fechas	Efemérides características
<b>Época V</b> 1990 - ....		Puesta en marcha progresivamente de los servicios y líneas de gran velocidad, teniendo como corolario la progresiva desaparición del tráfico internacional clásico. Liberación progresivas del tráfico fret (mercancías).
Periodo a 1990 – 2001	1991  1992 – 1995 1993 1994 1996 1997	Remodelación del principio de esquema del marcaje de los vehículos. Para los coches, nuevos colores con dominante gris-azulado y rojo para renovar la imagen de marca (ej. EC Memling y automotor “break”) Esta librea se simplificará enseguida, pero conservará su dominante gris claro. Plan STAR 21 y definición de la futura red de gran velocidad de la SNCB. Se provee de remolque intermedio a los automotores “Break”. Disolución de la S.N.C.V. Seguido de la regionalización de los transportes urbanos, y creación de nuevas sociedades para las dos regiones del país. Apertura del tráfico ferroviario transmancha, y primeras circulaciones de trenes “Eurostar”. Puesta en servicio de la LGV1, desaparición de los trenes traccionados en el eje Bruselas-París. Inauguración de los servicios TGV operados por la filial “Thalys”.
Periodo b 2002 - ....	2002	Desaparición de los últimos trenes traccionados por locomotoras diesel en líneas no electrificadas, reemplazados por automotores serie 41. Puesta en servicio de la LGV2 y desaparición de los trenes traccionados en el eje Ostende – Colonia. Aparición en nuestra red de los primeros trenes ICE3 de la DBAG. Final de la convención EUROP Primeras circulaciones de un tráfico de mercancías operado por sociedades privadas.