



Normas Europeas de Modelismo

Las épocas del ferrocarril en Bélgica

NEM
802B
Página 1 de 3

Recomendación

Edición del 2021
Sustituye la versión de 2003

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
Época I 1844 - 1920		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. 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.
Periodo a 1835 – 1852	1835 1842 1846 1848	El 5 de mayo, inauguración de Bruselas – Malinas (Mechelen) La red del Estado se desarrolla sólo hasta 1844. La influencia inglesa predomina en la construcción de nuestros ferrocarriles. Primera concesión a una compañía privada de una línea de ferrocarril pública (Amberes a Gante -Gand, ancho de vía de 1,151 m.) Instalación de la primera línea telegráfica entre Bruselas y Amberes (Anvers) para la aplicación del bloqueo teleográfico. Primera aplicación de la transmisión Walschaert.
Periodo b 1853 – 1870	1853 1860 1866	Nacimiento de importantes compañías privadas y crecimiento rápido de la red. Creación del Comité Consultivo de Ferrocarriles, Correos y Telégrafos. Primera aplicación del hogar Belpaire. Adopción de un cuaderno de cargas-tipo para todas las concesiones futuras.
Periodo c 1871 – 1898 *	1872 1876 1880-1900 1885 1889 1893	El Estado retoma una serie de compañías privadas mientras nacen las últimas entre ellas. Construcción de edificios típicos del Estado Belga. Nacimiento de la Compañía Internacional de Coches Cama (CIWL) El Estado Belga aplica una clasificación de locomotoras en "Tipos". Puesta en servicio de los "trenes-tranvía" en las grandes conurbaciones, conjuntamente con la creación de un gran número de paradas. Creación de la Sociedad Nacional de los Ferrocarriles Vecinales: S.N.C.V.-N.M.V.B. Aparición de los coches de 3 ejes y gran capacidad (coches GC). Primeros coches de bogies.
Periodo d 1899-1913	1896-1912 1900 1903-1913 1910	Retoma de una segunda serie de compañías privadas. Después de Belpaire, renace la influencia inglesa. Coche de 3 ejes, gran capacidad y circulación interior (coches GCI) Fuerte aumento del tráfico de viajeros y mercancías. Puesta en servicio de la primera "Pacific" belga ("Flamme").
Periodo e 1914 - 1925	1914 – 1920 1919 – 1922 1921 1922	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. Señalización de 3 posiciones en los grandes ejes que parten desde Bruselas. Convención RIV para el empleo de vagones en tráfico internacional. Convención RIC para el empleo de vagones y furgones en tráfico internacional.

Denominación	Fechas	Efemérides características
Época II 1925 - 1945		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 diésel mecánicos.
Periodo b 1930 – 1940	1931 1935 1936 1938	Periodo de normalización. Renumeración a 3 o 4 cifras de las locomotoras de vapor. Entrega de las primeras series de coches metálicos de bogies: I1 en 1931, L en 1932, K1 en 1933 y M1 en 1935. Entrada en servicio de la primera línea electrificada Bruselas-Amberes. Creación del monograma. Primer automotor diésel-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.
Época III 1945 - 1970		Época marcada por la desaparición progresiva de la tracción vapor, reemplazada por la tracción diésel 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 EUROP^. Entrega de las primeras locomotoras diésel de maniobras. Inicio de la estandarización del parque de “mercancías” con normas UIC. Entran en servicio las primeras locomotoras diésel 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 multitensión.
Periodo c 1964-1970	1964 -1970 1966 - 1967	Instauración de la numeración UIC para los vagones y coches. Finalización oficial de la tracción vapor.
Época IV 1970 - 1990		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 diésel 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 diésel, 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 diésel. 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
Época V 1990 - 2005	Puesta en marcha progresivamente de los servicios y líneas de gran velocidad, teniendo como corolario la progresiva desaparición del tráfico internacional clásico. Liberación progresiva del tráfico fret (mercancías).	
Periodo a 1990 – 1997	1991	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.
	1992-1995	Se provee de remolque intermedio a los automotores “Break”.
	1993	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.
	1994	Apertura del tráfico ferroviario transmancha, y primeras circulaciones de trenes “Eurostar”.
	1995	Introducción de la librea “New look” en los coches y en 1996 en las UM.
	1996	Puesta en servicio de la LGV1, desaparición de los trenes traccionados en el eje Bruselas-París.
	1997	Inauguración de los servicios TGV operados por la filial “Thalys”.
Periodo b 1998 - 2005	2002	Liberalización del transporte de mercancías. Aparición de los HLD “Clase 66” en la red. Supresión de trenes traccionados por locomotoras diésel en líneas no electrificadas, y aparición de los automotores de la 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.
	2003	Final de la convención EUROP para los vagones.
	2004	Fin del tráfico en la VENNBAHN.
Época VI 2005 -	Numerosas reestructuraciones en el dominio de las mercancías. Desaparición de los servicios INT en trenes traccionados con exclusión de servicios Benelux. Implantación del sistema de seguridad ETCS.	
Periodo a 2005-2012	2005	Nueva estructura de los ferrocarriles belgas: SNCB (explotación) + INFRABEL (infraestructura) * HOLDINH (sociedad madre). La filial FRET de la SNCB se convierte en CARGO. Aumento importante del tráfico operado por las sociedades privadas.
	2007	Liberalización completa del tráfico de mercancías (decisión UE) Aparición de las TRAXX BR186 en la red, serie 28 ² para el tráfico en el Benelux.
	2008	Nueva numeración de la UIC (12 cifras, código 88 para el material matriculado en Bélgica. Aparición de la serie 57: locomotoras G 2000 alquiladas. Nueva reorganización de mercancías: B-CARGO se convierte en “Grupo B-CARGO”.
	2009	Aparición de las nuevas HLE serie 18 ² .
	2010	Terminación de las líneas de alta velocidad hacia Alemania y Países Bajos. 175 aniversario de los ferrocarriles belgas.
	2011	B-CARGO se transforma en “SNCB Logistics”.
	2012	Aparición de nuevas UM “Desiro”. En servicio al Benelux, se reemplazan los trenes traccionados por trenes “FYRA”.
Periodo b 2013-20....	2013 - 2014	Finalización de la experiencia FYRA en tráfico Benelux y retorno a los trenes traccionados. Inicio de la implantación del sistema de seguridad ETCS. Reorganización interna: la entidad SNCB HOLDING desaparece en beneficio de HR Rail gestionando todo el personal de SNCB e INFRABEL.
	2015	Apertura del museo “TRAINWORLD” en Schaerbeek (FSR)
	2016	“SNCB-Logistics” se convierte en “B-Logistics”. Fin de la utilización de los HLD serie 57 (G 2000) Supresión de los servicios INT “IRIS” y “VAUBAN” últimos trenes traccionados de servicio internacional con excepción de los enlaces Benelux.
	2017	La sociedad B-Logistics se convierte en “LINEAS”.
	2018	Inauguración de los servicios EUROSTAR entre Amsterdam y Londres por Bélgica