

**Documentazione****Edizione 2003**

(sostituisce Edizione 1991)

© MOROP - FIMF

Traduzione italiana a cura di A. Manino

**1 Introduzione**

Sulla base della NEM 800 paragrafo 2, le Epoche e i Periodi per il Belgio sono fissati come riportato qui di seguito.

**2 Epoche e dei periodi**

Denominazione	Anno	Caratterizzazione
<b>Epoca I 1804-1925</b>		Prima del periodo "a" sono da segnalare: l'installazione di una prima ferrovia industriale nella fonderia dei cannoni a Liegi (1804) e la prima linea ferroviaria industriale, scartamento 0,9 m, lunga 1880 m, fra le miniere di carbone di Grand-Hornu e il canale di Mons a Condè (1830). Sotto il regno del re Leopoldo I, la legge del 1 maggio 1834 decide la creazione di una rete di 380 Km che collegherà il Belgio alla Francia, alla Prussia, e all'Inghilterra.  Questa epoca inizia con l'inaugurazione da parte delle Ferrovie dello Stato belga (Etat Belge), di un tronco della prima rete d'interesse pubblico a vocazione internazionale del continente europeo, seguita dalla comparsa di numerose compagnie ferroviarie private e termina poco prima della nascita della Società Nazionale delle Ferrovie Belge.
Periodo a 1835-1852	1835  1842  1846  1848	Il 5 maggio inaugurazione della Bruxelles-Mechelen. La rete dello Stato si sviluppa solo fino al 1844. L'influenza inglese predomina nella costruzione delle ferrovie. Prima concessione di una linea ferroviaria pubblica a una compagnia privata (Anversa-Gand, scartamento 1151 mm). Installazione della prima linea telegrafica fra Bruxelles e Anversa per l'applicazione del sistema di blocco telegrafico. Prima applicazione della distribuzione a glifo Walschaerts.
Periodo b 1853-1870	1853 1860 1866	Nascita di importanti compagnie private e rapida crescita della rete. Creazione del Comitato Consultivo delle Ferrovie, Poste e Telegrafi. Prima applicazione del forno Belpaire. Adozione di un capitolato d'oneri unificato per tutte le concessioni future.
Periodo c 1871-1898 (*)	1872 1876 1880-1900  1885 1889 1893	Le Ferrovie dello Stato rilevano una serie di compagnie private, mentre nascono le ultime. Costruzione di edifici unificati delle Ferrovie dello Stato. Nascita della Compagnia Internazionale dei Vagoni Letto. Le Ferrovie dello Stato applicano una classificazione delle locomotive in "tipi". Entrata in servizio dei "treni-tranvia" nelle grandi periferie, contemporaneamente alla creazione di un gran numero di fermate. Creazione della Società Nazionale delle Ferrovie Vicinali (S.N.C.V.-N.M.V.B.). Apparizione delle carrozze a tre assi di grande capienza (carrozze GC). Prime carrozze a carrelli.
Periodo d 1899-1913	1896-1912  1900 1903-1913 1910	Incorporazione di una seconda serie di compagnie private. Dopo Belpaire, riemerge l'influenza inglese. Carrozze a tre assi di grande capienza con intercomunicazione (carrozze GCI). Forte aumento del traffico viaggiatori e merci. Entrata in servizio della prima "Pacific" belga ("Flamme").
Periodo e 1914-1925	1914-1920  1919-1922  1921 1922	Prima guerra mondiale, ricostruzione della rete, integrazione delle linee delle province orientali e apporto di una notevole quantità di materiale rotabile di origine estera, soprattutto tedesca. Segnaletica a tre posizione sulle grandi direttrici che si dipartono da Bruxelles. Convenzione RIV per l'impiego dei carri in traffico internazionale. Convenzione RIC per l'impiego delle carrozze e dei bagagliai in traffico internazionale.

**Documentazione**

**Edizione 2003**

(sostituisce Edizione 1991)

© MOROP - FIMF

Traduzione italiana a cura di A. Manino

<b>Epoca II 1925-1945</b>	Costituzione della Società Nazionale delle Ferrovie Belghe S.N.C.B. - N.M.B.S.W. Supremazia della locomotiva a vapore e inizio dell'elettrificazione. Marcatura uniforme del materiale rotabile.	
Periodo a 1925-1930	1926	Inizio della normalizzazione. Istituzione della Società Nazionale delle Ferrovie Belghe S.N.C.F.B. - N.M.B.S.W.
	1930	Le carrozze metalliche e i carri vengono man mano marcati C.F.B - B.S.M.. Entrata in servizio delle prime automotrici a vapore e diesel-meccaniche.
Periodo b 1930-1940 (*)	1931	Periodo di normalizzazione. Rinumerazione a tre o quattro cifre delle locomotive a vapore. Consegna delle prime serie di carrozze metalliche a carrelli: I1 nel 1931, L nel 1932, K1 nel 1933, M1 nel 1935.
	1935	Entrata in servizio della prima linea elettrificata Bruxelles - Anversa.
	1936	Creazione del monogramma <B> . Prima automotrice diesel-elettrica tripla da alta velocità.
	1938	Introduzione della nuova sigla S.N.C.B.-N.M.B.S..
Periodo c 1940-1945	Seconda guerra mondiale. Esercizio della rete da parte del comando di guerra. Circolazione sulla rete di materiale estero numeroso e diverso.	

<b>Epoca III 1945-1970</b>	Epoca contraddistinta dalla progressiva scomparsa della trazione a vapore, sostituita da quella diesel e elettrica. Nuova marcatura del materiale rotabile.	
Periodo a 1945-1955	1946	Riorganizzazione della rete. Soppressione di molte linee secondarie. Entrata in servizio delle ultime locomotive a vapore ordinate dalle S.N.C.B. (tipo 29). Rinumerazione a cinque e sei cifre dei mezzi di trazione.
	1948	Acquisizione delle ultime compagnie private.
	1949	Entrata in servizio delle prime locomotive elettriche.
	1952	Entrata in esercizio del collegamento sotterraneo fra le stazioni Nord e Sud di Bruxelles. Soppressione della 1 <sup>a</sup> classe nel servizio interno.
	1953	Convenzione EUROP.
	1954	Fornitura delle prime locomotive diesel da manovra. Inizio della conversione del parco merci alle norme unitarie UIC. Entrata in servizio delle prime locomotive diesel di linea.
	1955	Apposizione di una linea gialla per identificare gli scompartimenti di 1 <sup>a</sup> classe.
Periodo b 1955-1964 (*)	1956	Entrata in servizio delle prime grandi serie di locomotive elettriche. Rinumerazione a sette cifre e riverniciatura del materiale merci in rosso UIC. Soppressione della 1 <sup>a</sup> classe su tutti i treni, la 2 <sup>a</sup> e 3 <sup>a</sup> classe divengono 1 <sup>a</sup> e 2 <sup>a</sup> classe.
	1957	Nascita dei treni TEE.
	1962	Entrata in servizio della prima locomotiva politensione.
Periodo c 1964-1970	1964-1970	Adozione della marcatura UIC per i carri e le carrozze.
	1966-1967	Fine ufficiale della trazione a vapore.

**Documentazione**

**Edizione 2003**

(sostituisce Edizione 1991)

© MOROP - FIMF

Traduzione italiana a cura di A. Manino

<b>Epoca IV 1970-1990</b>	Nuova marcatura dei mezzi di trazione e adozione di nuove livree più variopinte. Rinnovo parziale del parco trainato e sostituzione progressiva delle locomotive diesel con nuove serie di locomotive elettriche.	
Periodo a 1970-1984 (* )	1971	Nuova numerazione a tre cifre delle automotrici e a quattro cifre degli altri mezzi di trazione. Modifica all'aspetto di certe serie di mezzi di trazione: nuova livrea per le automotrici e per le locomotive diesel, installazione dei doppi fari (bianchi-rossi).
	1972	Prima circolazione di un treno a vapore "storico" da dopo la cessazione di tale tipo di trazione.
	1976-1981	Campagna di prova di nuove livree.
	1979	Adozione per le carrozze della nuova livrea bordeaux.
	1980-1985	Applicazione di nuove norme UIC alla marcatura dei carri merce.
Periodo b 1984-1990	1984	Sforzo d'elettificazione e inizio del declino della trazione diesel. Ristrutturazione della rete con soppressione di linee e di fermate, in parallelo con una riforma degli orari con circolazione cadenzata IC-IR. Applicazione sui carri merce della numerazione completa UIC-2.
	1978	Messa in servizio dei nuovi complessi reversibili "Benelux".
	1990	La nuova società controllata ABX prende in carico l'attività della spedizione della merce a colli, detta "B-Colis".
<b>Epoca V Dal 1990</b>	Progressiva entrata in servizio di servizi e linee ad alta velocità, con il corollario della graduale sparizione del traffico internazionale con materiale ordinario. Liberalizzazione progressiva del traffico merci.	
Periodo a 1990-2001	1991	Riorganizzazione di principio dello schema di marcatura dei veicoli. Per le carrozze nuovi colori, base grigia con strisce blu e rosse per rinnovare l'immagine societaria (p.es. EC "Memling" e automotrici "Break"). Tale livrea sarà in seguito semplificata, ma conserverà il suo colore base grigio chiaro. Piano STAR 21 e definizione della futura rete ad alta velocità della SNCB.
	1992-1995	Le automotrici "Break" vengono dotate di una rimorchiata intermedia.
	1993	Scioglimento della SNCV, a seguito della regionalizzazione dei trasporti urbani, e creazione di nuove società per le due regioni del paese.
	1994	Apertura del traffico ferroviario sotto la Manica e inizio della circolazione dei convogli "Eurostar".
	1996	Entrata in servizio della linea ad alta velocità LGV1, sparizione dei treni di materiale ordinario sull'asse Bruxelles - Parigi.
	1997	Inaugurazione dei servizi TGV gestiti dalla società controllata "Thalys".
Periodo b Dal 2002	2002	Sparizione degli ultimi treni diesel di materiale ordinario sulle linee non elettrificate, rimpiazzati da automotrici della serie 41. Entrata in servizio della linea ad alta velocità LGV2 e sparizione dei treni di materiale ordinario sull'asse Ostenda - Colonia. Apparizione sulla rete dei primi convogli ICE3 della DBAG: Fine della convenzione EUROP. Prime circolazioni di traffico merci operato da società private.