



## 1. Einleitung

Gestützt auf NEM 800, Ziffer 2 werden die Epochen und deren Perioden für Belgien wie folgt festgelegt und beschrieben:

## 2. Epochen und Perioden

Bezeichnung	Jahr	Charakterisierung
<b>Epoche I</b> <b>1804-1925</b>		Schon vor der Periode „a“ wurde eine erste Werkbahn in der Fonderie de canons in Lüttich (1804) und die erste Industriebahn, mit Spurweite 0,9 m und einer Länge von 1880 m, zwischen den Kohlenminen von Grand-Hornu und dem Kanal von Mons nach Condé (1830) gebaut. Unter König Leopold I wurde mit einem Gesetz vom 1. Mai 1834 die Schaffung eines Netzes von 380 km, welches Belgien mit Frankreich, Preussen und England verbinden soll, beschlossen.  Diese Epoche beginnt mit der Eröffnung der ersten öffentlichen Eisenbahnlinie auf dem europäischen Kontinent durch den belgischen Staat, gefolgt von der Entstehung verschiedener Privatbahngesellschaften. Sie endet mit der Gründung der Nationalen Belgischen Eisenbahngesellschaft.
Periode a  1835 - 1852	1835  1842 1846 1848	Einweihung der Linie Brüssel - Mechelen am 5. Mai 1835. Allein das staatlichen Eisenbahnnetz entwickelt sich bis 1844, der englischen Einfluss dominiert. Erste Konzession an eine private Gesellschaft für den Bau einer öffentlichen Eisenbahnlinie Antwerpen-Gent (Spurweite 1.151m). Bau der ersten Telegraphenleitung Brüssel-Antwerpen zur Sicherung des Eisenbahnverkehrs. Erste Anwendung der Walschaert –Steuerung.
Periode b  1853- 1870	1853 1860 1866	Gründung der wichtigsten Privatbahngesellschaften und schnelle Entwicklung des nationalen Netzes. Bildung des Konsultativ-Ausschusses für Eisenbahn, Post und Telegraf. Erste Anwendung der Feuerbüchse System Belpaire. Schaffung eines einheitlichen technischen Pflichtenheftes für alle künftig zu konzessionierenden Bahnen.
Periode c  1871 - 1898  *	1872 1876 1880 - 1900 1885 1889 1893	Der Staat übernimmt eine Anzahl Privatbahnen, während neue, letzte Privatbahnen entstehen. Einheitliche Bauformen für Gebäude der Staateisenbahn. Gründung der "Compagnie Internationale des Wagons-Lits" CIWL. Der Belgische Staat führt eine Klassierung der Lokomotiven nach Typen ein. In den größeren Ballungsräumen werden leichte "Trains-Tramway" eingeführt, auch eine Vielzahl neuer Haltestellen entsteht. Gründung der "Société Nationale des Chemins de Fer Vicinaux - Nationale Maatschappij van de Buurtspoorwegen" (S.N.C.V. -N.M.V.B. - N.K-G.). Inbetriebnahme der ersten größeren und dreiachsigen Personenwagen (Wagen GC). Erste Drehgestellwagen.
Periode d  1899 - 1913	1896 - 1912 1900 1903 - 1913 1910	Übernahme einer zweiten Gruppe von Privatbahnen durch den Staat. Nach Belpaire, erneut wieder englischer Einfluss und Oberhand im Lokomotivbau. Dreiachswagen mit großer Kapazität und innerem Durchgang (Wagen GCI). Starker Anstieg des Personen- und Güterverkehrs. Inbetriebnahme der ersten belgischen "Pacific" (Flamme, 1910).
Periode e  1914 - 1925	1914 - 1920 1919 - 1922 1921 1922	Erster Weltkrieg, Wiederaufbau des Netzes, Übernahme von Strecken in den von Belgien übernommenen Gebieten im Osten des Landes und Eingliederung zahlreicher ausländischer, hauptsächlich deutscher Fahrzeuge in den Rollmaterialpark. Einführung einer dreibegriffigen Signalisierung auf den Hauptbahnen ab Brüssel. RIV Vertrag für den Einsatz von Güterwagen im internationalen Verkehr. RIC Vertrag für den Einsatz von Personenwagen im internationalen Verkehr.

Bezeichnung	Jahr	Charakterisierung
<b>Epoche II</b> <b>1925 - 1945</b>		Gründung der Nationalen Belgischen Eisenbahngesellschaft. Noch dominiert die Dampftraktion. Erster Beginn der Elektrifizierung. Einheitliche Nummerierung des Rollmaterials.
Periode a 1925 - 1930	1931 1930	Beginn der Vereinheitlichung. Gründung der "Société Nationale des Chemins de Fer Belges - Nationale Maatschappij van de Belgische Spoorwegen" (S.N.C.F.B. -N.M.B.S.W.). Einführung der Wagenanschrift: C.F.B. -B.S.M an Ganzstahl-Personenwagen und Güterwagen. Inbetriebnahme der ersten Dampf- und Diesel-Triebwagen.
Periode b 1930 - 1940  *	1931 1935 1936 1938	Periode der Vereinheitlichung. Neubezeichnung des Dampflokotiven mit drei- oder vierstelligen Nummern Ablieferung der ersten Reihen von Drehgestellwagen mit Metallkasten: I1 1931, L 1932, K1 1933 und M1 1935. Inbetriebnahme der ersten elektrifizierten Linie zwischen Brüssel-Nord und Antwerpen – Centraal. Schaffung des " B " Signets. Inbetriebnahme des ersten dreiteiligen Diesel -Elektrischen Triebwagen für Hochgeschwindigkeit. Änderung der Abkürzung: S.N.C.B. - N.M.B.S.
Periode c 1940 - 1945		Zweiter Weltkrieg. Kriegsbetrieb, auf den belgischen Eisenbahnen kommen zahlreiche ausländische Fahrzeuge zum Einsatz.

<b>Epoche III</b> <b>1945 - 1970</b>		Diese Epoche wird durch den sukzessiven Ersatz der Dampf- durch Diesel- und elektrische Traktion geprägt. Neue Nummerierung des Rollmaterials.
Periode a 1945 - 1955	1946 1948 1949 1952 1953 1954 1955	Reorganisation des Netzes. Aufhebung zahlreicher Nebenstrecken. Inbetriebnahme der letzten von der SNCB – NMBS bestellten Dampflok (Typ 29). Neunummerierung der Triebfahrzeuge mit fünf- und sechsstelligen Zahlen. Verstaatlichung der letzten Privatbahnen. Inbetriebnahme der ersten Reihe elektrischer Lokomotiven. Inbetriebnahme der unterirdischen Verbindung zwischen den Brüsseler Bahnhöfen Nord und Midi. EUROP-Übereinkommen. Ablieferung der ersten Diesel-Rangierlokomotiven. Beginn der Standardisierung des Güterwagenparks nach UIC-Normen. Inbetriebnahme der ersten Diesel-Loks für den Streckendienst. Einführung einer gelben Linie zur Kennzeichnung von 1. Klasse-Abteilen.
Periode b 1955 - 1964  *	1956 1957 1962	Inbetriebnahme der ersten großen Reihen von elektrischen Lokomotiven. Neue siebenstellige Nummerierung für Güterwagen, rotbrauner Neuanstrich nach UIC-Normen. Aufhebung der 1. Klasse in allen Zügen, Umklassierung der 2. und 3. Klasse in 1. und 2. Klasse. Einführung der TEE-Züge. Inbetriebnahme der ersten elektrischen Mehrsystemlok.
Periode c 1964 – 1970	1964 - 1970 1966 - 1967	Neue UIC-Nummerierung für Personen- und Güterwagen. Offizielles Ende der Dampftraktion.

<b>Epoche IV</b>		Neue Nummerierung der Triebfahrzeuge, neue Farbgebung für den Fahrzeugpark. Erneuerung des Triebfahrzeugparks. Dieselloks werden durch neue Reihen elektrischer Lokomotiven ersetzt.
Periode a 1970 - 1984  *	1971 1972 1976 - 1981 1979 1980 - 1985	Neunummerierung mit dreistelligen Nummern der elektrischen Triebwagen und mit vierstelligen Nummern der Triebfahrzeuge. Änderung des Aussehens gewisser Triebfahrzeugreihen: neue Farbgebung für Diesel - Loks und Dieseltriebwagen; Einführung von Doppel-Scheinwerfern (weiß/rot). Erstes Verkehren eines „historischen“ Dampfzuges seit Aufgabe dieser Traktionsart. Versuche mit neuen Lackierungen. Einführung eines neuen Außenanstrichs für Personenwagen in Bordeaux-Rot. Einführung der geänderten UIC-Nummerierung für Güterwagen.

Periode b 1984 - 1990	1984	Verstärkte Weiterführung der Elektrifizierung und Rückgang der Dieseltraktion. Schliessung zahlreicher Stationen und Nebenstrecken, verbunden mit der Einführung eines neuen Fahrplankonzepts mit IC-, IR- und L-Zügen.
	1987	Abschluss der Umzeichnung der Güterwagen nach neuem UIC-Schema.
	1987	Inbetriebnahme der neuen „Benelux“-Wendezüge.
	1990	Übernahme des Stückgutverkehrs durch die neue Tochtergesellschaft ABX

<b>Epoche V</b>	Einführung von Hochgeschwindigkeitszügen und -Strecken bei gleichzeitiger Verminderung des klassischen internationalen Verkehrs. Einführung des Netzzuganges für Dritte im Güterverkehr.	
<b>1990 -</b>		
Periode a 1990 - 2001	1991	Grundlegende Überarbeitung des internationalen Beschriftungsschemas für Wagen. Werbewirksamere Farbgebung der Personenwagen in Grau mit blauen und roten Streifen (z.B.: EC „Memling“ und Elektrotriebwagen „Break“) mit späteren Vereinfachungen unter Beibehaltung des dominierenden Hellgrau. Modernisierungsplan STAR 21 und Festlegung des künftigen Hochgeschwindigkeits-Netzes der SNCB/NMBS.
	1992 - 1995	Die Triebwagen „Break“ erhalten einen Zwischenwagen.
	1993	Auflösung der S.N.C.V. als Folge der Regionalisierung des Nahverkehrs und Bildung neuer Gesellschaften für die beiden Regionen des Landes.
	1994	Eröffnung des Ärmelkanal-Tunnels und Einführung der „Eurostar“-Züge.
	1996	Inbetriebnahme der Hochgeschwindigkeitsstrecke (LGV) 1, Aufhebung der lokomotivbespannten Züge auf der Achse Bruxelles – Paris.
	1997	Übernahme der TGV-Dienste durch die Tochtergesellschaft „Thalys“.
Periode b	2002	Ende des Verkehrs von lokbespannten Reisezügen auf nicht elektrifizierten Strecken, Ersatz durch neue Diesel-Triebzüge Reihe 41. Inbetriebnahme der LGV 2 und Aufhebung der lokbespannten Züge auf der Achse Oostende – Köln, Erscheinen der ersten ICE3-Züge der DB AG. Aufhebung des EUROP-Übereinkommens. Erste von Privatgesellschaften betriebene Güterzüge.