

# De spoorwegtijdperken in België

opgesteld door de Modelbouwcommissie van FEBELRAIL

**NEM****802****B**

blad 1 van 3

Documentatie

Norm met nationale geldigheid

uitgave 1991  
vervangt uitgave 1988

## 1. Voorwoord

Norm NEM 800 wordt door het onderhavige normblad, dat de evolutie van de spoorwegen in België beschrijft, aangevuld.

## 2. Onderverdeling in tijdperken

De verscheidene stadia van deze evolutie worden binnen het kader van de bij de NEM 800 vastgelegde tijdperken, in periodes onderverdeeld (zie tabel). Deze periodes worden door een kenteken aangeduid, dat wordt toegevoegd aan het nummer van het tijdperk. Bijvoorbeeld: tijdperk IIIc.

Zo een modelspoorfabrikant slechts het tijdperk aangeeft, zonder periodekenteken, zal daarmee de overeenstemmende periode aangeduid met een sterretje, worden bedoeld. Indien het model of het toebehoren duidelijk in 'n andere periode thuishoort, past het van het te omschrijven door een tijdperk mét periodeaanduiding.

aanduiding en tijdspanne	kenmerken
<b>Tijdperk I</b> 1835 – 1925	Dit tijdperk begint met de inhuldiging door de Belgische Staat van het eerste openbaar spoorwegnet, met internationaal belang, op het Europees vasteland. Deze werd gevolgd door de totstandkoming van talrijke privé spoorwegmaatschappijen. Dit tijdperk eindigt net voor de oprichting van de Nationale Maatschappij de Belgische Spoorwegen.
periode a 1835 - 1852	Inhuldiging van de spoorlijn Brussel-Mechelen op 5 mei 1835. Tot 1844 wordt enkel het staatsspoorwegnet uitgebouwd. De Engelse invloed overheerst bij de bouw van onze spoorweglijnen. Eerste vergunning aan een privé-maatschappij voor de bouw van een openbare spoorweglijn, Antwerpen-Gent (spoorbreedte 1,151m) in 1842. Installatie van de eerste telegraaflijn tussen Antwerpen en Brussel voor de toepassing van het telegrafisch bloksysteem (1846). Eerste toepassing van de Walschaerts-schuifbeweging (1848).
periode b 1853 - 1870	Oprichting van de voornaamste privé spoorwegmaatschappijen en snelle uitbreiding van het net. Oprichting van het "Comité Consultatif de Chemins de fer, Postes et Télégraphes" (1853). Eerste toepassing van de Belpaire-vuurhaard (1860). Invoering van een eenvormig bestek voor alle toekomstige vergunningen (1866).
periode c * 1871 – 1898	Terwijl de laatste onder hen opgericht worden, neemt de Staat toch al een aantal privé-maatschappijen over. Oprichting van eenheidsgebouwen door de Staatsspoorwegen. Ontstaan van de "Compagnie Internationale des Wagons-Lits" (1872). Invoering door de Staatsspoorwegen van een indeling van de locomotieven in "types" (1876). Indienstname van pendeltreinen, "trains-tramways", in de grote steden en opening van een groot aantal stopplaatsen (1880-1900). Oprichting van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen, N.M.V.B.-S.N.C.V., in 1885. Indienstname van drieassige rijtuigen met groot vermogen (1889). Eerste rijtuigen op draaistellen (1893).

Aanduiding en tijdspanne	kenmerken
periode d 1889 – 1913	Na Belpaire, opnieuw veel Engelse invloed. Sterke uitbreiding van het reizigers- en goederenvervoer (1903-1913). Eerste Belgische "Pacific"-locomotief komt in dienst: "Flamme" (1910). Overname van een tweede reeks privé-maatschappijen (1896-1912).
periode e 1914 - 1925	Eerste Wereldoorlog, wederopbouw van het net en aanvoer van veel uit het buitenland afkomstig materieel (1918-1920). Invoering van een seinstelsel met drie standen op de grote vanuit Brussel vertrekkend assen (1919-1922). RIV- overeenkomst (1921).
<b>Tijdperk II</b> 1925 – 1945	Oprichting van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, N.M.B.S.W.-S.N.C.F.B Overheersing van de stoomlocomotief en begin van de elektrificatie. Eenvormige nummering van het rollend materieel.
periode a 1925 – 1930	Begin van de vereenvormiging. Oprichting van de Nationale Maatschappij de Belgische Spoorwegen, N.M.B.S.W.-S.N.C.F.B. in 1926. Op de metalen rijtuigen en de wagens wordt geleidelijk het embleem B.S.M.-C.F.B. aangebracht. Indienstname van de eerste stoom- en mechanische spoorauto's (1930).
periode b * 1930 – 1940	Periode van de vereenvormiging. Hernummering van de stoomlocomotieven door een getal met drie of vier cijfers (1931). Levering van de eerste reeksen metalen draaistelrijtuigen (I1 in 1931, L in 1932, K1 in 1933 en M1 in 1935). Verschijnen van het monogram <b>B</b> (1934). Indienstname van de eerste geëlektrificeerde spoorlijn Brussel-Antwerpen in 1935. Eerste driedelig dieselelektrisch stel voor grote snelheid (1936). Nieuwe afkorting N.M.B.S.-S.N.C.B. (1938).
periode c 1940 – 1945	Tweede Wereldoorlog. Gebruik van het net voor oorlogsdoeleinden. Inzet van veel en verscheiden materieel op het net.
<b>Tijdperk III</b> 1945 – 1970	Dit tijdperk wordt gekenmerkt door de geleidelijke verdwijning van de stoomtractie die vervangen wordt door elektrisch- en dieselmaterieel. Nieuwe nummering van het rollend materieel.
periode a 1945 - 1955	Reorganisatie van het net. Opheffing van veel zijlijnen. Indienstname van de laatste door de N.M.B.S. bestelde stoomlocomotieven (type 29) in 1946. Hernummering met vijf- en zescijferige getallen van het tractiematerieel (1946). Overname van de laatste privé-maatschappijen (1948). Indienstname van de eerste elektrische locomotieven (1949). Openstelling van de Noord-Zuid-Verbinding (1952). EUROP-overeenkomst (1953). Levering eerste rangeerdiesellocomotieven (1954). Begin van de standaardisatie van het goederenwagenpark volgens de UIC-normen (1954). Indienstname van de eerste baandiesellocomotieven (1955).

aanduiding en tijdspanne	kenmerken
periode b * 1955 - 1964	De eerste grote reeksen elektrische locomotieven worden in dienst genomen. Hernummering met zevencijferige getallen en herschildering van de goederenwagens in UIC-rood (1956). Afschaffing van de derde klasse in alle treinen (1956). Oprichting van de TEE-treinen (1957). Indienstname van de eerste meerspanningslocomotieven (1962)
periode c 1964 - 1970	Invoering van de UIC-nummering voor rijtuigen en wagens (1964-1969). Officieel einde van de stoomtractie (1966).
<b>Tijdperk IV</b> 1970 -1990	Nieuwe nummering van het tractiematerieel en invoering van meer kleurrijke schilderingen. Geleidelijke vernieuwingen van het getrokken materieel en geleidelijke vervanging van diesellocomotieven door nieuwe reeksen elektrische locomotieven.
periode a 1970 - 1980	Nieuwe nummering met driecijferige getallen van de motorwagens, en met viercijferige getallen van de overige tractievoertuigen (1971). Wijzigingen aan het uiterlijk van sommige tractievoertuigen (nieuwe schildering van de spoorauto's en de diesellocomotieven, plaatsing van dubbele koplampen). Uittesten van nieuwe schilderingen (1976-1981).
periode b 1980 - 1990	Verdere elektrificatie en begin van het verdwijnen van de dieseltractie. Toepassing van de nieuwe UIC-normen in de nummering van de goederenwagens (1980-1985). Toepassing van de nieuwe schildering van de wagens (1981). Herstructurering van het net met afschaffing van lijnen en stopplaatsen, tezamen met een herschikking van de dienstregelingen (1984). Invoering van klokvast IC-IR-diensten (1984).
<b>Tijdperk V</b> 1990 - ....	Herziening beschriftingsschema's van het materieel. Keuze van aangepaste kleuren teneinde een beter merkimage te verwerven (bijvoorbeeld EC Memling) (1991). Aanvang aanleg net hoge snelheidslijnen. Ontbinding N.M.V.B. - S.N.C.V. ingevolge regionalisering van het stads- en streekvervoer en oprichting van nieuwe maatschappijen voor de drie gewesten van het land.

Vóór het tijdperk I valt er nog te vermelden: installatie van de eerste industriële spoorweg in de kanonnengieterij van Luik (1804); en van de eerste industriële spoorweglijn (met een lengte van 1880 meter op een spoorwijdte van 0,90 m, tussen de steenkoolmijn van Grand-Hornu en het kanaal van Bergen naar Condé -1830).

Onder het bewind van Koning Leopold I, werd bij wet van 1 mei 1834 de oprichting beslist van een net van 380 kilometer die ons land zou verbinden met Frankrijk, Pruisen, Engeland en Nederland.