



1. Allgemeines

In der Entwicklungsgeschichte der Eisenbahn zeichnen sich deutlich Epochen ab, die durch technische Merkmale und wechselnde gesellschaftliche Strukturen gekennzeichnet sind. Die Epochen kommen sowohl im Streckenbild - z.B. im Bau- und Signalwesen - als auch in der Bauart, Farbgebung und Beschriftung der Fahrzeuge zum Ausdruck. Modellbahnanlagen sollten sich daher hinsichtlich ihrer Thematik, der Ausstattung und des eingesetzten Fahrzeugparks einer bestimmten Epoche zuordnen lassen.

2. Unterteilung

Bei den europäischen Eisenbahnen kann man aus Sicht des Modelleisenbahners fünf Epochen unterscheiden (siehe NEM 800), die sich in der Regel aber nicht scharf abgrenzen lassen. Vielmehr sind die Übergänge fließend und auf Teilgebieten unterschiedlich.

Zahlreiche zwischenzeitliche Veränderungen im Erscheinungsbild der Eisenbahnen erfordern eine weitere Unterteilung in **Perioden**. Diese lassen sich jedoch wegen der unterschiedlichen Entwicklung in den einzelnen Ländern nicht einheitlich festlegen. Diese Norm beschreibt die Epochen- und Periodeneinteilung in **der Tschechischen Republik (CZ)**.

3. Bezeichnung und Anwendung

Die Epochen werden nach NEM 800 mit römischen Ziffern benannt. Die Perioden werden durch kleine Buchstaben gekennzeichnet, die der Epochenbezeichnung hinzugefügt werden (Beispiel: „Epoche IV b“)

Herstellern von Modellbahnen und Zubehör wird empfohlen, auf eine epochengerechte Ausführung zu achten und in ihren Angebotslisten die betreffende Epoche anzugeben.

4. Epochen- und Periodenübersicht

Bezeichnung und Zeitraum	Charakteristik
Epoche I bis 1921	Epoche des Eisenbahnbaues von den Anfängen bis zur Vollendung eines zusammenhängenden Streckennetzes. Entstehung von Privat- und Staatsbahnen; letztere 1858 reprivatisiert. Ab 1882 Entstehung des großen Staatsbahnnetzes (K.k.St.B.) durch Übernahme defizitärer Bahnen und Neubauten. Entwicklung der Dampflokomotiven bis zum Abschluss ihrer Grundform. Im Wagenbau wird der Abteil- (Coupé-) -wagen von den Durchgangswagen mit Mittel- oder Seitengang verdrängt.

Periode a 1837 - 1858	Entstehung erster Territorialeisenbahnen, welche später zu zusammenhängenden Netzen verwachsen. Fortschreitende Entwicklung der Lokomotivarchitektur - im Grunde die Stückproduktion der Einzeltypen.
Periode b 1858 - 1880	Verknüpfung der einzelnen Privatbahnen zu einem zusammenhängenden Hauptnetz. Beendigung des Aufbaus der Hauptstrecken wegen des Kraches an der Wiener Börse 1873. Erste Vereinheitlichung im Fahrzeugbau, um einen Übergang von Fahrzeugen von einer Bahn auf eine andere zu ermöglichen (Pufferabstand). Einführung der gedeckten Lokführerstände.
Periode c 1880 - 1891	Empfang des Lokalbahngesetzes. Umfangreicher Ausbau der Lokalbahnen. Entstehung der K.k.St.B. im Jahr 1882. Bau leichter Fahrzeuge für Lokalbahnen einschließlich Dampftriebwagen.
Periode d 1891 – 1913	Fortschreitende Verstaatlichung der Privatbahnen (mit der Ausnahme Bustehrader Eisenbahn. Kaschau-Oderberger Bahn und Aussig-Teplitzer Eisenbahn) und ihrer Übernahme durch die K.k.St.B. Entwicklung der Heißdampflokomotive. Bau der ersten fünffach gekuppelten Dampflokomotiven. Lokomotivkonstruktion legt Karl Gölsdorf fest. Ersatz vieler alter, von den Privatbahnen übernommener Wagen durch einheitliche Neubaufahrzeuge. Einführung der automatischen Vakuumbremse. Erste vierachsige Reisezugwagen -1894.
Periode e 1913 – 1921	Der Streckenneubau ist im wesentlichen abgeschlossen. Vereinheitlichung der Signale und Stellwerke. Vermehrter Einsatz der elektrischen Beleuchtung. Ab 1913 Umzeichnung aller Wagen auf ein neu gegliedertes System (Bindestrich-Nummern). Nach dem Zerfall der Donaumonarchie Entstehung der Tschechoslowakei, der Beginn der Tschechoslowakischen Eisenbahnen (CSD).

Bezeichnung und Zeitraum	Charakteristik
Epoche II 1921 - 1945	Übernahme der Kaschau-Oderberger Bahn in den Staatsbetrieb. Verstaatlichung der Bustehrader Eisenbahn und Aussig-Teplitzer Eisenbahn. Elektrifizierung des Prager Eisenbahnknotenpunktes. Entwicklung des Triebwagenbaues.
Periode a 1921 - 1928	Übergang von K.k.St.B auf CSD nach Klärung der Eigentumsverhältnisse. Beendigung der Fahrzeugbezeichnungen nach den CSD-Regeln. Weiterführung des Fahrzeugbaues in Anlehnung an die von den K.k.St.B gebauten Fahrzeuge mit verstärkter Zug- und Stoßvorrichtung. Anfang der tschechoslowakischen Lokomotivkonstruktion (365.0). Einführung rotbrauner Lackierung bei Güterwagen.
Periode b 1928 – 1939	Elektrifizierung des Prager Eisenbahnknotenpunktes. Anbruch der Motorisierung im Personenverkehr. Einführung der Druckluftbremse. Experimentaleinführungen der Lichtsignale. Stahlwagenkonstruktion. Einführung der Graulackierung der Wagendächer - 1936.
Periode c 1939 - 1945	1939 - Zerschlagung der CSD (BMB-CMD, SZ, DR, MAV). Einführung des rechtsseitigen Straßenverkehrs. II. Weltkrieg. Umzeichnung der Fahrzeuge. Rückgang des Triebwagenbetriebs (wegen Brennstoffmangel). Einführung der gelben Farbe im Signalsystem. Lokomotivproduktion nach deutscher Kriegskonstruktion. Für den Netzteil unter DR gilt deutsche Norm NEM 801 D.

Bezeichnung und Zeitraum	Charakteristik
Epoche III 1945 - 1968	Gemeinsamer Verkehr aller Traktionen. Erfolgreicher Einführung von Lichtsignalen. Internationale Zusammenarbeit in der Fahrzeugproduktion.
Periode a 1945 - 1955	Nachkriegschaos und Wiederaufbau. Umzeichnung der Fahrzeuge nach dem Vorkriegsschema. Im Betrieb große Menge von Fremdfahrzeugen und nach und nach Rückgabe an die ursprünglichen Inhaber. Grosse Produktion neuer Fahrzeuge (534.03, 475.1 , M262.0. M131.1, Ds, Vtr, Ztr, . . .)
Periode b 1950 - 1958	Produktion der letzten Dampfloktypen, Betriebsprüfungen von neuen Traktionen. Umnummerierung der Personenwagen (Einführung der gelben Schrift). Neue Signalvorschriften 1953 - Aufhebung der Glockensignale, mechanische Abfahrtssignale nur noch einarmig usw. Aufhebung der 3. Wagenklasse. Konsequente Einführung roter Sterne auf Triebfahrzeugen.
Periode c 1958 - 1968	Masseneinstieg in die neuen Traktionen. Umnummerierung der Personenwagen. Überführung der Personenwagenproduktion in die DDR und VRU. 1962 - Einführung der Wechselstromtraktion.

Bezeichnung und Zeitraum	Charakteristik
Epoche IV 1968 - 1992	Beendigung des Dampfbetriebes. Fortschrittliche Ersetzung der mechanischen Signale durch Lichtsignale auch bei den Nebenstrecken. Elektrifizierung der Hauptstrecken. Einführung der UIC-Fahrzeugbezeichnungen.
Periode a 1968 – 1975	Einführung einer international verbindlichen Wagenbeschriftung (von 1967). Übergang des Dampfbetriebes auf Nebenleistungen. Nach August 1968 Entfernung der roten Sterne. Im Rahmen der „Normalisierung“ Wiedereinführung der roten Sternen.
Periode b 1975 – 1985	Ende des Dampfbetriebes (1981). Einheitslackierung der Triebfahrzeuge. Ersetzung der Triebwagen M131.1 durch M152.0. Einführung der neuen Lichtsignale (AZD-Typ).
Periode c 1985 – 1992	Neue Einheitslackierung der Triebfahrzeuge - Einführung des breiten gelben Warnstreifens. Internationale Bezeichnung von allen Fahrzeugen (auch schriftliche Wagenbezeichnung). Nach 1989 Entfernung der kommunistischen Symbole von den Triebfahrzeugen. In größeren Bereichen Rekonstruktion der historischen Fahrzeuge für Museumszwecke.

Bezeichnung und Zeitraum	Charakteristik
Epoche V ab 1993	Aufteilung der CSFR in CR und SR, in diesem Zusammenhang Aufteilung CSD in CD und ZSR. Umzeichnung der Fahrzeuge auf CD. Betrieb von EC und IC Zügen. Betriebsrückgang auf den Lokalbahnen. Eisenbahnkorridorbau. Freie Farbgestaltung bei Fahrzeugen. Graffiti auf Wagen und Einrichtungen. Stationsnamen weiß im blauen Feld.