



Empfehlung

Ausgabe 2024
(ersetzt Ausgabe 2004)

1. Allgemeines

Gestützt auf NEM 800, Ziffer 2 werden die Epochen und Perioden für die Tschechische Republik wie folgt festgelegt.

2. Epochen- und Perioden

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 (z.B. Pufferabstand). Einführung der gedeckten Lokführerstände.
Periode c 1880 - 1891	Erscheinen 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 Buschtährader Eisenbahn, Kaschau-Oderberger Bahn und Aussig-Teplitzer Eisenbahn) und ihre 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 Buschtěhrader 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. Erfolgreiche 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. Umfangreiche Produktion neuer Fahrzeuge (534.03, 475.1, M262.0, M131.1, Ds, Vtr, Ztr, . . .)
Periode b 1950 - 1958	Produktion der letzten Dampfloktypen, Betriebserprobung 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	Starke Verbreitung der 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. Fortschrittlicher Austausch 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). Rückgang des Dampfbetriebes auf Nebenleistungen. Nach August 1968 Entfernung der roten Sterne. Im Rahmen der „Normalisierung“ Wiedereinführung der roten Sterne.
Periode b 1975 – 1985	Ende des Dampfbetriebes (1981). Einheitslackierung der Triebfahrzeuge. Ablösung 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 aller 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 1993 - 2013	Aufteilung der ČSFR in CR und SR, in diesem Zusammenhang Aufteilung ČSD in ČD und ŽSR. Umzeichnung der Fahrzeuge auf ČD. 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.
Periode a 1993 – 1996	Teilung der ČSFR und auch der ČSD in ČD und ŽSR (1993), Inbetriebnahme von IC- und EC-Zügen durch die ČD Umbenennung von Fahrzeugen bei der ČD – neue Logos (1993), Umkennzeichnung von Beiwagen in das Lokomotivkennzeichnungssystem (1994), 810 Farbschemata (Blaugrau) (1994), Umwandlung von Lok- und Waggondepots in DKV-Wagendepots (1995)
Periode b 1997 – 2004	Kennzeichnung von Schienenfahrzeugen mit einem numerischen Code und einer Prüfziffer gemäß ČSN 280082 bzw. gemäß UIC (1997), Rückkehr zu den Werksfarbschemata (1997) Neue Farbgebung für Schienenfahrzeuge der ČD (2003), Gründung von ČD a.s. und SŽDC s.o. (2003), Bildung privater Transportunternehmen in der Tschechischen Republik (Viamont seit 2003).
Periode c 2005 – 2013	Einsatz von Pendolino-Einheiten der Serie 680 ČD (2005), Güterverkehrsabteilung der ČD a.s. - Gründung der ČD Cargo a.s. (2007), neue Firmenfarben ČD und ČD Cargo (2008), Umnummerierung von Anschluss- und Steuerwagen nach TSI (2009), neue Verkehrsträger im Personenverkehr (2012).

Bezeichnung und Zeitraum	Charakteristik
Epoche VI ab 2014	Eine Zeit des fortgesetzten Umbaus der Eisenbahnlinien, Stärkung des Einflusses der Regionen auf die Bestellung des Personenverkehrs mit negativen Auswirkungen auf den Eisenbahnverkehr in vielen Regionen. Fortsetzung der Einführung des getakteten Personenverkehrs in die regionalen Zentren.
Periode a 2014 – 2018	Einsatz von ČD Rail Jet Sets in EC-Zügen (2014), Zuteilung eines Transportweges vom Eigentum der ČD = Gründung von SŽDC Kündigung von DKV und DHV wegen Trennung von Verkehr und Infrastruktur, Reduzierung des Anteils von Zweiachsern, steigender Anteil privater Transporteure, auch ausländischer. Im Personenverkehr kommen generalüberholte Einheiten und Waggons aus dem Ausland zum Einsatz, im Güterverkehr wächst der Anteil von Ganzzügen deutlich
Periode b 2020 –	Organisatorische Änderung der SŽDC in die SŽ Eisenbahnverwaltung (2020), organisatorische Änderung der ČD a.s. Beginn der ETCS-Implementierung, weitere Verkehrseinschränkungen auf Nahverkehrsstrecken.