

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 Deutschland.

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“)

Eine Epochenangabe ohne Zusatzbuchstabe soll sich auf die durch einen Stern (*) gekennzeichnete Periode beziehen. Sind Modelle einer anderen Periode zuzuordnen, so ist stets der Zusatzbuchstabe anzuwenden.

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

4. Zeittafeln

Die Charakteristika der Perioden sind nur stichwortartig aufgeführt. Der Zeitpunkt des Eintritts bestimmter Ereignisse und Entwicklungen ist nicht immer identisch mit dem Beginn einer Periode.

Die wichtigsten Veränderungen innerhalb der Epochen und Perioden wurden daher nach Sachgebieten getrennt in Zeittafeln detailliert aufgeschlüsselt. Diese Zeittafeln enthalten auch Hinweise auf weiterführendes Schrifttum und können als Ergänzung dieser Epochenorm gesondert bezogen werden.

| Bezeichnung und Zeitraum | Charakteristik |
|---------------------------------|---|
| Epoche I 1835 - 1920 | <p style="text-align: center;">Länderbahn-Epoche</p> Epochen des Eisenbahnbaus von den Anfängen bis zur Vollendung eines zusammenhängenden Streckennetzes. Entstehung großer Staatsbahnnetze sowie zahlreicher Privatbahnen meist regionaler Bedeutung. Entwicklung der Dampflokomotive bis zum Abschluss ihrer Grundform. Farbiges Erscheinungsbild von Lokomotiven und Wagen. |
| Periode a 1835 - 1875 | Entstehung erster Territorialeisenbahnen mit Privat- oder Staatsbahncharakter. Weiterentwicklung des Streckenbaus bis zur Vollendung eines zusammenhängenden Grundnetzes. Entwicklung verschiedener Grundformen der Dampflok. |
| Periode b 1875 - 1895 | Entstehung von neun großen Staatsahnnetzen in Preußen, Bayern, Sachsen, Württemberg, Baden, Hessen, Mecklenburg, Oldenburg und Elsass-Lothringen. Ergänzung des Streckennetzes. Erste Nebenbahnen (Sekundarbahnen) sowie Klein- und Lokalbahnen (Tertiärbahnen). Erste Schmalspurbahnen. Entwicklung der Dampflok mit Verbundwirkung und der Tenderlok. Erste preußische Normalien im Fahrzeugbau. Anwendung der vier Klassenfarben (gelb, grün, braun, grau) in Preußen. Einführung der durchgehenden Druckluftbremse für Personenzüge. |
| Periode c 1895 - 1910 | Abschluss des Netzausbaus. Neuorganisation der Staatsbahnen. Gemeinsame Verwaltung der preußisch-hessischen Staatsbahnen. Weitergehende Vereinheitlichung im Eisenbahnwesen durch Bau- und Betriebsordnungen, Signalordnungen, Fahrdienstvorschriften, Technische Einheit (TE). Entwicklung der Heißdampflok. Erste Triebwagen mit Vergasermotor und Speichertreibwagen. Einsatz vierachsiger Schnellzugwagen. |
| Periode d 1910 - 1920 | Stagnation in der Entwicklung durch den 1. Weltkrieg. Schwarzanstrich von Lokomotivaufbauten in Preußen. Große Schnellzuglokomotiven erscheinen. Erster elektrischer Betrieb. Gründung der MITROPA. Personenwagen einheitlich olivgrün. Entwicklung von Güterwagen der Verbandsbauart. Freizügiger Güterwagentausch (Deutscher Staatsbahnwagenverband). Einführung der durchgehenden Druckluftbremse für Güterzüge. |

| Bezeichnung und Zeitraum | Charakteristik |
|---|--|
| Epoche II 1920 - 1950 | <p style="text-align: center;">Reichsbahn-Epoche</p> Übernahme der deutschen Eisenbahnen durch das Reich. Entwicklung von Einheitsbauarten für Lokomotiven und Wagen. Ausbau des elektrischen Zugbetriebs und Weiterentwicklung der Triebwagen. Vereinheitlichung der Bau- und Betriebsvorschriften sowie der Fahrzeuganstriche und -anschriften. Vielfalt im Fahrzeugpark durch Fahrzeuge der Epoche I. |
| Periode a 1920 - 1925 | Übergang der Staatseisenbahnen auf das Reich. Bildung von Reichsbahndirektionen. Erstes Typenprogramm für Elloks. Erste Einheitspersonenwagen. Personenwagen braungrün. Einführung der Austauschbauart für Güterwagen. Kennzeichnung der Güterwagen mit „Deutsche Reichsbahn“ und Gattungsbezirk. Erleichterung des Wagenübergangs infolge internationaler Übereinkommen (RIC, RIV). |
| Periode b 1925 – 1937 (*) ¹ | Periode der „Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft“ DRG. Auflösung der Gruppenverwaltung Bayern. Umzeichnung der Dampf- und Elloks, Entwicklung von Einheits-Dampfloks, Erste Schnelltriebwagen. Umzeichnung der Personenwagen (mit Modifikation 1930). Aufhebung der 4. Wagenklasse, Einführung der Hülsenpuffer. MITROPA-Schlaf- und Speisewagen bordeauxrot. Güterwagen auf durchgehende Luftdruckbremse umgerüstet. |
| Periode c 1937 - 1950 | Eingliederung der Eisenbahnen des Saarlandes und der Österreichischen Bundesbahnen. Änderung der Signalordnung. Anbringung des Reichsadlers an Triebfahrzeugen und Personenwagen. Personenwagen flaschengrün, geänderte Kennzeichnung. Entwicklung von Kriegs-Lokomotiven, Behelfs-Personenwagen und Kriegs-Güterwagen. Nach Kriegsende Entfernung der Reichselemente an Fahrzeugen und Einrichtungen. Einstellung des elektrischen Zugbetriebs im Bereich der sowjetischen Besatzungszone. |

¹ zur Unterscheidung von der DR der Epochen III und IV wird meist das Kürzel DRG für die Epoche II verwendet.

| Bezeichnung und Zeitraum | Charakteristik | |
|--|---|---|
| <p>Epoche III 1949 - 1970</p> | <p align="center">Frühe Bundesbahn (D)- und Reichsbahn (DDR)-Epoche</p> <p>Voneinander unabhängiger Aufbau und Modernisierung des Eisenbahnwesens in der Bundesrepublik Deutschland und der Deutschen Demokratischen Republik. Phase des Strukturwandels durch den Ausbau des Diesel- und elektrischen Zugbetriebs und allmähliche Abnahme der Dampfloks-Zugförderung. Entwicklung eines modernen Fahrzeugparks und neuer Sicherungstechnik.</p> | |
| | DB | DR |
| <p>Periode a 1949 - 1956</p> | <p>Umbenennung der Deutschen Reichsbahn im Gebiet der Bundesrepublik Deutschland in „Deutsche Bundesbahn“. Erste Neubaudampfloks. Aufbau des „blauen F-Zugnetzes“. Umzeichnung der Akku- und Verbrennungstriebwagen. Dreiklassensystem im Personenverkehr. Gründung der DSG. Einführung 26m langer Personenwagen. Bei Güterwagen Zusatz der Besatzungszone zum DR-Kennzeichen und neue DB-Kennzeichnung (neuer Nummernplan).</p> | <p>Eigenständige Verwaltung der Deutschen Reichsbahn im Gebiet der Deutschen Demokratischen Republik. Verstaatlichung der Privatbahnen. Umbau von Dampfloks auf Kohlenstaubfeuerung. Dreiklassensystem im Personenverkehr. Großräumiger Einsatz von Doppelstockzügen. Bei Güterwagen Zusatz der Besatzungszone zum DR-Kennzeichen und neue DR-Kennzeichnung (neuer Nummernplan).</p> |
| <p>Periode b 1956 - 1970</p> | <p>Rückgang des Dampfloks-Einsatzes, Ausweitung des Diesel- und elektrischen Betriebes. Neubekesselung von Dampfloks und Umbau auf Ölfeuerung. Serienbeschaffung von Diesel- und Elloks. Aufnahme des TEE-Verkehrs. Neue Signalordnung: Einführung des Dreilicht-Spitzensignals. Zweiklassensystem im Personenverkehr, 1. Klasse-Kennzeichnungstreifen. Personenwagen chromoxidgrün. Umbauprogramm für Nahverkehrswagen. DB-Zeichen eingeführt.</p> | <p>Neubau und Rekonstruktion von Dampfloks, Serienbau neuer Dampfloks. Serienbeschaffung von Dieselloks. Wiederaufbau des elektrischen Streckennetzes. Neue Signalordnung: Einführung des Dreilicht-Spitzensignals. Zweiklassensystem im Personenverkehr, 1. Klasse-Kennzeichnungstreifen. Neue Personenwagenkennzeichnung. Neue im Personenverkehr, Umbau von Personenwagen (Reko- und Modernisierungsprogramm). DR-Zeichen eingeführt. OPW-Güterwagenverband gegründet.</p> |

| Bezeichnung und Zeitraum | Charakteristik | |
|---|--|---|
| Epoche IV 1970 - 1990 | Späte Bundesbahn (D)- und Reichsbahn (DDR)-Epoche Weitgehender Abschluss der Traktionsumstellung auf Diesel- und elektrischen Betrieb. Anwendung international vereinbarter Fahrzeug-Kennzeichnungen. Neue Farbschemen beim Fahrzeugpark. | |
| | DB | DR |
| Periode a 1970 - 1980 | Neues Triebfahrzeug-Kennzeichnungssystem gemäß internationaler Vereinbarung. Aufbau des einklassigen Inter-City-Netzes. Neue Personen- und Güterwagenkennzeichnung gem. internationaler Vereinbarung. Personenwagen-Versuchsanstrich „Pop-Farben“. Allmähliche Umstellung auf neues Farbkonzept für Triebfahrzeuge und Personenwagen (beige/rot bzw. beige/türkis). Letzter Einsatz von Lenkachs-Personenwagen. | Neues Triebfahrzeug-Kennzeichnungssystem gemäß internationaler Vereinbarung. Neues Farbkonzept für Triebfahrzeuge. Letzter Einsatz von Dampfloks mit Öl-Hauptfeuerung. Neue Personen- und Güterwagenkennzeichnung gem. internationaler Vereinbarung. Bildung eines Traditions-Fahrzeugparks. |
| Periode b 1980 – 1990 (*) | Umstellung auf neues Farbkonzept für Triebfahrzeuge und Personenwagen größtenteils abgeschlossen. Inter-City-Züge mit zwei Wagenklassen. Modifizierte internationale Güterwagenkennzeichnung. | Letzter Dampflokbetrieb auf Regelspur. Neues Farbkonzept für Personenwagen (rehbraun / beige / grün). Städte-Express-Züge (rehbraun / beige / orange). Letzter Einsatz von Lenkachs-Personenwagen. |

| Bezeichnung und Zeitraum | Charakteristik |
|------------------------------------|--|
| Epoche V ab 1990 | <p style="text-align: center;">Epoche der Deutschen Bahn AG</p> Zusammenarbeit beider deutscher Staatsbahnen und Umwandlung in die Deutsche Bahn AG. Einführung des ICE-Verkehrs. An Einsatzarten orientiertes Farbkonzept beim Fahrzeugpark. |
| Periode a 1990 - 1994 | Zusammenarbeit und erste Anpassungsmaßnahmen beider deutscher Bahnverwaltungen. Neues Farbkonzept der DB für Lokomotiven (rot) und einsatzorientiert (vier Kennfarben) für bestimmte Triebfahrzeuge sowie Personenwagen; teilweise bereits von der DR übernommen. Anpassung des Bezeichnungsschemas für Triebfahrzeuge der DR an das DB-Schema. Aufnahme des ICE-Verkehrs. Erste Triebwagen mit Neigetechnik. Modifizierte internationale Güterwagenkennzeichnung. |
| Periode b ab 1994 (*) | Zusammenführung von DB und DR in der „Deutsche Bahn AG“. Neues Firmenzeichen. Einheitliche Anwendung des DB-Farbkonzeptes für Triebfahrzeuge und Personenwagen. Einführung eines neuen Farbkonzeptes (verkehrsrot) für Güterwagen. |