

Documentazione**Edizione 2003**

(sostituisce Edizione 1991)

© MOROP - FIMF

Traduzione italiana a cura di A. Manino

1 Introduzione

Sulla base della NEM 800 paragrafo 2, le Epoche e i Periodi per l'Austria sono fissati come riportato qui di seguito.

2 Rassegna delle epoche e dei periodi

Denominazione	Lasso di tempo	Caratterizzazione
Epoca I	Fino al 1920	Epoca della costruzione delle ferrovie, dagli albori fino al completamento di una rete di linee interconnesse.
Periodo a	1837-1858	Comparsa di numerose reti ferroviarie private e statali, le ultime riprivatizzate nel 1858. Dal 1882 comparsa della grande rete statale (K.K.St.B.) a seguito di acquisizione di ferrovie deficitarie e di nuove costruzioni. Sviluppo della locomotiva a vapore, fino al raggiungimento della sua forma definitiva. Nella costruzione delle carrozze, quelle a scompartimenti (coupé) vengono soppiantate da quelle a corridoio centrale e laterale.
Periodo b/c	1858-1884	Comparsa delle prime ferrovie territoriali, che più tardi si ampliano in reti interconnesse.
Periodo d	1884-1891	Unione delle singole ferrovie private in una rete principale interconnessa. Prima unificazione della costruzione dei veicoli, per consentire il passaggio di veicoli da una ferrovia all'altra.
Periodo e(*)	1891-1913	La costruzione delle linee principali e di quelle locali continua sotto la neo-costituita k.k.St.B. Con eccezione della Südbahn, vengono statalizzate tutte le grandi reti private ancora esistenti e prese in carico dalla k.k.St.B. Sviluppo della locomotiva a vapore surriscaldato, costruzione delle prime locomotive a vapore con cinque assi accoppiati. Sostituzione di molto materiale rimorchiato vecchio, ricevuto dalle ferrovie private, con altro di nuova costruzione unificata. Introduzione del freno a vuoto automatico.
Periodo f	1913-1920	Prime carrozze passeggeri a carrelli (1894). La costruzione delle linee è sostanzialmente conclusa. Comparsa delle prime linee elettrificate a scartamento ordinario. Unificazione dei segnali e delle cabine di manovra (classe 5007). Per il servizio dei treni rapidi; accresciuto impiego dell'illuminazione elettrica. Dal 1913 conversione di tutto il materiale rimorchiato ad un nuovo sistema di marcatura a gruppi (numeri separati da trattino).

Documentazione

Edizione 2003

(sostituisce Edizione 1991)

© MOROP - FIMF

Traduzione italiana a cura di A. Manino

Epoca II	1920-1945	Dopo il crollo della monarchia danubiana, oltre la D.Ö.St.B. e la Ö.St.B. appaiono le Ferrovie Austriache. Acquisizione della Südbahn e della NÖLB nell'esercizio statale. Potenziamento della trazione elettrica e sviluppo della costruzione di automotrici.
Periodo a	1920-1928	Transizione dalla k.k.St.B. alla B.B.Ö dopo il chiarimento dei rapporti di proprietà. Prosecuzione della costruzione di veicoli sul modello dei veicoli costruiti dalla k.k.St.B. con organi di trazione e spinta più robusti.
Periodo b(*)	1928-1938	Trazione elettrica nel Salzkammergut e sulle linee principali ad est di Salisburgo. Introduzione dei segnali luminosi e dal 1935 modifica dei colori dei segnali per "Attenzione" e "Liberato" in giallo e verde. Ampio programma di sviluppo secondo il principio delle costruzioni modulari (N 28, 36). Decisione di costruire in futuro soltanto carrozze passeggeri con intelaiatura in ferro. Riordino del parco veicoli e marcatura corrispondente (1928). Acquisizione delle Ferrovie Austriache da parte della Deutsche Reichsbahn DR tedesca (1938).
Periodo c	1938-1945	<i>Per questo lasso di tempo vale la NEM 806 D</i>
Epoca III	1945-1970	Riorganizzazione delle Ferrovie Austriache alla situazione del 1938 e ricostruzione della rete ferroviaria danneggiata durante la guerra mondiale. Prosecuzione dell'elettrificazione e introduzione delle locomotive diesel. Sviluppo di un parco veicoli moderno in accordo con direttive nazionali ed internazionali (UIC).
Periodo a	1945-1952	Rapida sostituzione dei segnali meccanici con quelli luminosi e sviluppo di una nuova tecnica di sicurezza (cabine di manovra con banco geografico). Fase di ricostruzione dopo la guerra. Dopo l'attribuzione di un parco di veicoli definitivo da parte degli alleati (1948) segue la loro reinscrizione nella B.B.Ö.
Periodo b	1952-1956	Viene cominciato un programma di trasformazione del vecchio materiale di legno in carri con struttura a centine. Nuovi regolamenti per i segnali e l'esercizio (V 2, V 3). Costruzione di locomotive elettriche di nuovo tipo e incremento di quella di locomotive diesel da manovra. Adesione delle ÖBB al parco dei carri merce EUROP. Costruzione di carri merci unificati secondo le direttive UIC.
Periodo c(*)	1956-1970	Nuova marcatura del parco veicoli (1953). Abolizione della terza classe. Modifica della sigla delle ferrovie austriache in ÖBB (1956). Conclusione del programma di trasformazione del materiale in legno in carri con intelaiatura. Sostituzione degli archetti prendicorrente singoli con quelli doppi su tutte le locomotive elettriche.

Documentazione**Edizione 2003**

(sostituisce Edizione 1991)

© MOROP - FIMF

Traduzione italiana a cura di A. Manino

Epoca IV	1970-1990	<p>Conclusione del cambio di trazione a favore di quella elettrica o diesel. Rinumerazione del materiale trainato secondo la marcatura obbligatoria internazionale.</p> <p>Inizio di una nuova colorazione del parco veicoli.</p> <p>Costruzione in grande stile di locomotive e automotrici di nuovo tipo. Rapida modernizzazione del parco veicoli per il servizio interno.</p> <p>Molteplice introduzione di carri merce speciali.</p> <p>Inizio di uno schema di colorazione "variopinto".</p> <p>Nuovo regolamento dei segnali (1980).</p> <p>Nuovo schema di marcatura dei carri merce secondo UIC (1980-1983).</p> <p>La composizione dei treni passeggeri viene caratterizzata nell'aspetto da nuovi tipi (Schlieren, EUROFIMA, UIC-Z e "Nuova Generazione").</p> <p>Eliminazione delle carrozze e dei bagagliai a due assi dal servizio passeggeri (1984).</p> <p>La colorazione verde delle locomotive e delle carrozze viene sostituita da una colorazione più accattivante.</p>
Periodo a	1970-1975	
Periodo b	1975-1980	
Periodo c(*)	1980-1990	
Epoca V	Dal 1990	<p>Radiazione di tipi per le locomotive elettriche e diesel e creazione di nuove generazioni di veicoli. il "Corporate identity design" caratterizza l'immagine verso il pubblico.</p> <p>Realizzazione di tratti di una rete ad alta velocità.</p> <p>I segnali meccanici spariscono a vista d'occhio, i tipi con lanterna sono completamente trasformati in quelli a retroirraggiamento. Introduzione di convogli ad alta velocità e trasformazione delle ferrovie in "Imprese di Trasporto Ferroviario".</p> <p>Costruzione di carrozze a due piani, riflessioni circa l'introduzione di treni navetta e la conversione a tale scopo delle carrozze esistenti.</p> <p>Colorazione con grandi superfici chiare per inserti pubblicitari.</p> <p>Entrata in servizio degli ICE delle DB, trasporto locale con convogli a due piani e/o treni navetta. Treni navetta a lunga percorrenza con carrozze pilota DB. Trazione con motrici di tipo unificato (1016,1116, 2016, 2068, 2070).</p> <p>Nuova livrea delle carrozze a lunga percorrenza.</p> <p>Accesso di mezzi di trazione di altre reti esterne.</p> <p>Scioglimento del pool EUROP.</p>
Periodo a	1990-2000	
Periodo b	Dal 2000	