

Documentazione

© MOROP - FIMF

Edizione 1992

Traduzione italiana a cura di A. Manino

1 Generalità

Nella storia dello sviluppo ferroviario si evidenziano chiaramente epoche, che sono contrassegnate da ben precise caratteristiche tecniche e da cambiamenti delle strutture societarie. Le epoche si manifestano sia nelle installazioni fisse (p.es. nello stile di edifici e segnali) sia nell'aspetto, colorazione e immatricolazione dei veicoli. Gli impianti fermodellistici dovrebbero potersi inquadrare in una determinata epoca in relazione alla tematica, allo scenario e al parco veicoli circolante.

2 Suddivisione

Dal punto di vista modellistico, per le ferrovie europee si possono distinguere cinque **Epoche** (cfr. NEM 800), che di regola non possono essere delimitate in modo rigoroso; i confini sono invece fluttuanti e in parte differenti.

Numerosi cambiamenti intermedi nell'aspetto esteriore delle ferrovie richiedono un'ulteriore suddivisione in **Periodi**. Questi tuttavia non si possono definire in maniera unitaria a causa del diverso sviluppo nei singoli paesi. Questa norma descrive la suddivisione in epoche e periodi in Bulgaria.

3 Nomenclatura e uso

I periodi vengono indicati mediante lettere minuscole che seguono le cifre romane dell'epoca (esempio: "Epoca IV b").

Un'indicazione di epoca senza lettera supplementare si deve ricondurre al periodo contrassegnato da un asterisco (*). Se i modelli devono essere attribuiti ad altri periodi, allora è sempre necessario utilizzare le lettere supplementari.

Si raccomanda ai produttori di materiali ed accessori fermodellistici di aver cura che la realizzazione sia rispettosa delle epoche e di indicarne le rispettive epoche nei loro cataloghi.

Denominazione	Lasso di tempo	Caratteristica
Epoca I	Fino al 1925	Inizio della costruzione della rete ferroviaria. Compagnie private e nel 1888 fondazione delle Ferrovie Statali Bulgare.
Periodo a	1866-1878	Dal 1900 acquisizione di locomotive tipicamente bulgare e principalmente di carrozze a corridoio.
Periodo b	1878-1888	Comparsa delle prime linee ferroviarie sul territorio dell'impero ottomano.
Periodo c	1888-1908	Compagnie ferroviarie private.
Periodo d(*)	1908-1914	Lotta dell'appena nato stato bulgaro per proprie ferrovie statali. Nel 1885 storica legge sulla costruzione delle linee ferroviarie.
Periodo e	1915-1925	Nel 1888 fondazione delle Ferrovie Statali Bulgare.
		Comparsa delle prime ferrovie private industriali.
		Nel 1905 entrata in servizio della prima automotrice a vapore.
		Statalizzazione delle grandi compagnie ferroviarie private. Tutte le linee ferroviarie, fatta eccezione di quelle industriali, sono proprietà dello stato.
		Nel 1912 fondazione del Ministero per gli Affari Ferroviari.
		Prima unificazione e normalizzazione della costruzione di locomotive, non portata a compimento a causa degli eventi di guerra.
		Introduzione degli scartamenti 760 e 600 mm, dapprima solo per scopi militari (fino al 1917).
		Acquisizione delle prime locomotive di ricambio (1916) così come delle prime locomotive a sei assi accoppiati (1922).

Epoca II	1925-1944	Completamento dello sviluppo della rete statale. Pieno sviluppo delle locomotive a vapore. Introduzione delle automotrici diesel. Tutte le carrozze passeggeri costruite secondo la tecnica della costruzione leggera.
Periodo a	1925-1929	Fase di transizione. Viene elaborata e posta in essere la seconda unificazione e normalizzazione nella costruzione di locomotive.
Periodo b(*)	1930-1940	Nel periodo non viene ordinata nessuna locomotiva. Modifica del regolamento dei segnali. Introduzione dei segnali luminosi. Nel 1936 cambio della marcatura del parco locomotive. Entrata in servizio di locomotive unificate.
Periodo c	1941-1944	Ampia modernizzazione del materiale rotabile. Sfruttamento del parco veicoli durante la guerra. Nuova marcatura del materiale trainato.
Epoca III	1945-1970	Ulteriore sviluppo della rete ferroviaria e della scienza ferroviaria. Inizio del cambio di trazione. Il fabbisogno di materiale rimorchiato viene coperto in massima parte dall'industria nazionale.
Periodo a	1945-1948	Chiusura o conversione delle linee con scartamento 600 mm. Ricostruzione dopo la guerra.
Periodo b	1949-1962	Industria nazionale di costruzione di materiale rimorchiato. Inizio dell'esercizio di pesanti treni merci.
Periodo c(*)	1963-1970	Vengono introdotte le nuove forme di trazione (esercizio con locomotive diesel e elettriche). Rinumerazione del materiale trainato secondo la marcatura obbligatoria internazionale: nel 1966 per i carri merce, nel 1969 per le carrozze. Nel 1969 viene chiusa l'ultima linea a scartamento ridotto 600 mm.
Epoca IV	1970-1990	Completamento del cambio di trazione. Rapida modernizzazione. Nel 1975 radiazione delle carrozze passeggeri a due e tre assi. Nel 1978 apertura della linea di traghetti Varna-Ilitschovsk. Nel 1979 ultimo viaggio regolare di una locomotiva a vapore.
Epoca V	Dal 1990	Giorno d'oggi