

Documentazione**Edizione 2003**

(sostituisce Edizione 1996)

© MOROP - FIMF

Traduzione italiana a cura di A. Manino

1 Generalità

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

2 Epoche e periodi

Denominazione e lasso di tempo	Caratteristica
Epoca I 1835 - 1920	Epoca delle ferrovie dei singoli stati Epoca della costruzione delle ferrovie, dagli albori fino al completamento di una rete di linee interconnesse. Comparsa di grandi reti ferroviarie statali e di numerose linee private soprattutto di interesse regionale. Sviluppo della locomotiva a vapore, fino al raggiungimento della sua forma definitiva. Aspetto variopinto di locomotive e vagoni.
Periodo a 1835 - 1875	Comparsa delle prime ferrovie territoriali a carattere privato o statale. Ulteriore espansione nella costruzione di linee, fino al completamento di una rete di base interconnessa. Sviluppo di diverse tipologie di locomotive a vapore.
Periodo b 1875 - 1895	Comparsa di nove grandi reti statali in Prussia, Baviera, Sassonia, Württemberg, Baden, Assia, Mecklenburg, Oldenburg e Alsazia-Lorena. Completamento della rete. Prime ferrovie secondarie, così come ferrovie vicinali e di interesse locale (terziarie). Prime ferrovie a scartamento ridotto. Sviluppo delle locomotive a vapore con doppia espansione e delle locomotive tender. Prime normalizzazioni in Prussia nella costruzione dei veicoli. Uso di colori diversi per le quattro classi (giallo, verde, marrone, grigio) in Prussia. Introduzione del freno continuo ad aria compressa per i treni viaggiatori.
Periodo c 1895 - 1910	Completamento della costruzione della rete. Riorganizzazione delle ferrovie statali. Amministrazione comune delle ferrovie statali di Prussia e Assia. Ampia unificazione degli impianti ferroviari grazie a regolamenti di costruzione e di esercizio, regolamenti dei segnali, prescrizioni di circolazione, uniformità tecnica. Sviluppo delle locomotive a vapore surriscaldato. Prime automotrici con motore a carburatore e ad accumulatori. Introduzione di carrozze a quattro assi per treni rapidi.
Periodo d 1910 - 1920	Stagnazione nello sviluppo a causa della prima guerra mondiale. Colorazione nera della sovrastruttura delle locomotive in Prussia. Comparsa di grandi locomotive per treni rapidi. Prima trazione elettrica. Fondazione della MITROPA. Carrozze passeggeri di colore unificato verde oliva. Sviluppo di carri merce di tipo unitario. Libero interscambio dei carri merce (Unione Tedesca dei Vagoni delle Ferrovie Statali). Introduzione del freno continuo ad aria compressa per i treni merce.

Documentazione**Edizione 2003**

(sostituisce Edizione 1996)

© MOROP - FIMF

Traduzione italiana a cura di A. Manino

Epoca II 1920 - 1950	Epoca delle ferrovie del Reich Assunzione delle ferrovie tedesche da parte del Reich. Sviluppo di tipologie unificate per locomotive e vagoni. Estensione della trazione elettrica e ulteriore sviluppo delle automotrici. Unificazione delle prescrizioni di costruzione ed esercizio così come della colorazione e marcatura dei veicoli. Etereogeneità nel parco veicoli a causa dei veicoli dell'Epoca I.
Periodo a 1920 - 1925	Trasferimento delle ferrovie statali al Reich. Costituzione delle Direzioni delle Ferrovie del Reich. Primo programma di tipologie per le locomotive elettriche. Prime carrozze passeggeri di tipo unificato. Carrozze passeggeri verde-marrone. Introduzione di tipologie di carri merce con componenti unificati. Marcatura dei carri merce con "Deutsche Reichsbahn" e con il distretto di identificazione. Semplificazione dell'intercomunicazione fra i vagoni a seguito degli accordi internazionali (RIC, RIV).
Periodo b 1925 - 1937 (*) ¹⁾	Periodo della "Compagnia delle Ferrovie Tedesche del Reich" DRG. Scioglimento del Raggruppamento Amministrativo della Baviera. Rinumerazione delle locomotive a vapore e elettriche, sviluppo di locomotive a vapore unificate. Prime automotrici per servizi rapidi. Rinumerazione delle carrozze passeggeri (con modifiche nel 1930). Eliminazione della quarta classe, introduzione dei respingenti ad asta cava. Carrozze letto e ristorante della MITROPA di colore bordeaux. Modifica dei carri merce per il freno continuo ad aria compressa.
Periodo c 1937 - 1950	Annessione delle Ferrovie della Saar e dell'Austria. Modifica del regolamento dei segnali. Apposizione dell'aquila del Reich su veicoli motori e carrozze passeggeri. Carrozze passeggeri verde bottiglia, marcatura modificata. Sviluppo di locomotive di guerra, carrozze passeggeri di fortuna e carri merce di guerra. Dopo la fine della guerra, rimozione degli emblemi del Reich da veicoli e installazioni. Marcatura dei carri merce con l'indicazione della zona di occupazione. Abbandono della trazione elettrica nella zona di occupazione sovietica.

¹⁾ Per distinguere dalla DR delle Epoche III e IV, di solito viene usata la sigla DRG per l'Epoca II.

Documentazione

Edizione 2003

(sostituisce Edizione 1996)

© MOROP - FIMF

Traduzione italiana a cura di A. Manino

<p>Epoca III 1949 - 1970</p>	<p>Prima epoca di Bundesbahn (D) e Reichsbahn (DDR) Ricostruzione e ammodernamento degli impianti ferroviari nella Repubblica Federale Tedesca e nella Repubblica Democratica Tedesca in maniera indipendente. Fase di cambio strutturale dovuta all'estensione della trazione diesel ed elettrica e alla graduale soppressione di quella a vapore. Sviluppo di un moderno parco veicoli e di nuove tecniche per la sicurezza.</p>	
	<p>DB</p>	<p>DR</p>
<p>Periodo a 1949 - 1956</p>	<p>Cambio del nome da "Deutsche Reichsbahn" a "Deutsche Bundesbahn" nel territorio della Repubblica Federale Tedesca. Prime locomotive di nuova costruzione. Istituzione della rete dei "treni rapidi blu" Rinumerazione delle automotrici ad accumulatori e a combustione interna. Sistema a tre classi nel servizio viaggiatori. Fondazione della DSG. Introduzione di carrozze passeggeri di 26 metri di lunghezza. Per i carri merce, nuova marcatura DB (nuovo schema di numerazione).</p>	<p>Amministrazione autonoma da parte della "Deutsche Reichsbahn" nel territorio della Repubblica Democratica Tedesca. Statalizzazione delle ferrovie private. Trasformazione delle locomotive a vapore per bruciare polvere di carbone. Sistema a tre classi nel servizio viaggiatori. Massiccia introduzione di treni a due piani. Per i carri merce, nuova marcatura DR (nuovo schema di numerazione).</p>
<p>Periodo b 1956 - 1970</p>	<p>Riduzione dell'impiego di locomotive a vapore, estensione della trazione diesel ed elettrica. Nuove caldaie per le locomotive a vapore e loro trasformazione per combustione a nafta. Approvvigionamento di serie di locomotive diesel ed elettriche. Attivazione del traffico TEE. Nuovo regolamento dei segnali; introduzione della segnalazione a tre luci in testa al treno. Sistema a due classi nel servizio viaggiatori, strisce di identificazione della prima classe. Carrozze passeggeri colore verde ossido di cromo. Programma di trasformazione delle carrozze per servizio suburbano. Introdotta la sigla DB.</p>	<p>Nuova costruzione e ricostruzione di locomotive a vapore, costruzione di serie di nuove locomotive a vapore. Approvvigionamento di serie di locomotive diesel. Ricostruzione della rete di linee elettrificate. Nuovo regolamento dei segnali; introduzione della segnalazione a tre luci in testa al treno. Sistema a due classi nel servizio viaggiatori, strisce di identificazione della prima classe. Nuova marcatura delle carrozze passeggeri, trasformazione di carrozze passeggeri (programma di ricostruzione e ammodernamento). Introdotta la sigla DR. Fondata la Società dei carri merce OPW.</p>

Documentazione

Edizione 2003

(sostituisce Edizione 1996)

© MOROP - FIMF

Traduzione italiana a cura di A. Manino

Epoca IV 1965 - 1990	Epoca recente di Bundesbahn (D) e Reichsbahn (DDR) Progressiva conclusione del cambio del sistema di trazione in favore di quello diesel ed elettrico. Utilizzo della marcatura unificata internazionale per i veicoli. Nuovi schemi di coloritura del parco veicoli.	
	DB	DR
Periodo a 1965 - 1970	Nuovo sistema di marcatura delle carrozze passeggeri e dei carri merce secondo convenzione internazionale. Nuovo sistema di marcatura dei veicoli motori secondo convenzione internazionale.	Nuovo sistema di marcatura delle carrozze passeggeri e dei carri merce secondo convenzione internazionale. Nuovo sistema di marcatura dei veicoli motori secondo convenzione internazionale.
Periodo b 1970 - 1980	Istituzione della rete Intercity di sola prima classe. Livrea sperimentale per le carrozze passeggeri "Colori Pop". Graduale transizione a un nuovo schema di coloritura per veicoli motori e carrozze passeggeri (rispettivamente beige-rosso e beige-turchese). Ultimo impiego di carrozze passeggeri ad assi sterzanti.	Nuovo schema di coloritura per i veicoli motori. Ultimo impiego di locomotive con combustione principale a nafta. Creazione di un parco veicoli di interesse storico.
Periodo c 1980 - 1990 (*)	Concluso in massima parte il passaggio al nuovo schema di coloritura per veicoli motori e carrozze passeggeri. Treni Intercity con carrozze di entrambe le classi. Marcatura internazionale modificata dei carri merce.	Ultimo esercizio a vapore su scartamento normale. Nuovo schema di coloritura per carrozze passeggeri (capriolo/beige/verde). Treni Intercity capriolo/beige/arancione. Ultimo impiego di carrozze passeggeri ad assi sterzanti.
Epoca V Dal 1990	Epoca della Deutsche Bahn AG Collaborazione fra le due ferrovie statali tedesche e trasformazione in "Deutsche Bahn AG". Introduzione del traffico ICE. Schema di coloritura per il parco veicoli orientato al tipo di impiego.	
Periodo a 1990 - 1994	Collaborazione e primi provvedimenti di adattamento delle due amministrazioni ferroviarie tedesche. Nuovo schema di coloritura delle DB per locomotive (rosso) e orientato al tipo di impiego (quattro colori distintivi) per certe automotrici e per le le carrozze passeggeri; in parte subito adottato dalle DR. Per i veicoli motori delle DR adattamento dello schema di marcatura a quello DB. Attivazione del traffico ICE. Prime automotrici ad assetto variabile. Marcatura internazionale modificata dei carri merce.	
Periodo b Dal 1994 (*)	Fusione di DB e DR nella "Deutsche Bahn AG". Nuovo simbolo societario. Impiego unificato dello schema di coloritura delle DB per veicoli motori e carrozze passeggeri. Introduzione di un nuovo schema di coloritura (rosso traffico) per i carri merce.	