

**Documentazione**

© MOROP - FIMF

**Edizione 1996**

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 Danimarca.

## 3 Nomenclatura e uso

Secondo la NEM 800 le epoche vengono identificate con cifre romane; i periodi vengono indicati mediante lettere minuscole che seguono l'identificativo 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
<b>Epoca I</b>	1847-1920	Comparsa delle linee principali e più tardi di quelle secondarie. Miglioramento della tecnica costruttiva della locomotiva a vapore.
Periodo a	1847-1880	Società Ferroviaria del Sjælland, Società per l'Esercizio Ferroviario di Danimarca (Jylland / Fionia). Completamento della rete principale.
Periodo b	1880-1892	Ferrovie dello Stato del Sjælland, Ferrovie dello Stato di Jylland-Fionia. Comparsa delle maggiori linee private e secondarie.
Periodo c (*)	1892-1920	Introduzione del freno a vuoto non automatico. Unificazione delle Ferrovie dello Stato del Sjælland e di quelle di Jylland-Fionia nelle Ferrovie dello Stato Danesi (DSB). Comparsa di molte ferrovie private. Introduzione del freno a vuoto automatico.

<b>Epoca II</b>	1920-1941	Costruzione di grandi locomotive a vapore; inizio della trasformazione a diesel, riunificazione dello Jylland Meridionale alla Danimarca, rete di ferrovie provinciali a scartamento ridotto. Il freno a vuoto è introdotto quasi dappertutto.
Periodo a	1920-1934	Automotrici diesel nelle ferrovie private.
Periodo b (*)	1934-1941	La rete di ferrovie provinciali nello Jylland Meridionale viene chiusa; alcune tratte vengono trasformate a scartamento normale. Costruzione dei grandi ponti ferroviari sul Grande Strom e il Piccolo Belt. Entrata in servizio delle automotrici rapide "LYNTOG", introduzione della ferrovia urbana a Copenhagen, abolizione della terza classe.
<b>Epoca III</b>	1941-1969	Rinumerazione di tutto il materiale rotabile, introduzione del freno ad aria compressa da parte delle DSB.
Periodo a	1941-1955	Acquisizione degli autobus su rotaia per le ferrovie private, trasformazione delle vecchie carrozze a scompartimenti in carrozze con intercomunicante.
Periodo b (*)	1955-1963	Introduzione di grandi locomotive diesel. Le carrozze passeggeri ricevono una livrea color rosso vino senza strisce ornamentali. Striscia gialla sulle carrozze di prima classe.
Periodo c	1963-1969	Nuovi treni automotori diesel "LYNTOG" (modello corrispondente ai TEE tedeschi VT 11.5). Costituzione di parecchie ferrovie private. Rinumerazione dei carri merce secondo lo standard UIC (1964). Acquisizione di automotrici diesel leggere per le ferrovie private (LYNETTER). Acquisizione di carri merce secondo gli standard UIC del 1965.
<b>Epoca IV</b>	1969-1990	Linea merci DANLINK Copenhagen-Amburgo, introduzione del sistema con IC e treni regionali.
Periodo a	1969-1972	Rinumerazione delle carrozze passeggeri secondo lo standard UIC, nuove carrozze per la ferrovia urbana di Copenhagen, trasformazione e rimodernamento con sovrastruttura in acciaio delle carrozze passeggeri più vecchie, acquisizione di una nuova generazione di grandi locomotive diesel (classe MZ).
Periodo b (*)	1972-1980	Introduzione di una nuova livrea: le locomotive diventano rosse e nere, le carrozze passeggeri rosse.
Periodo c	1980-1990	Acquisizione di larghi traghetti ferroviari (a quattro binari) per il Grande Belt. Inizio dell'elettificazione a 50 Hz, 25 kV delle linee a grande percorrenza Variazione della marcatura dei carri merce secondo UIC. Acquisizione di automotrici diesel leggere (modello corrispondente alle tedesche BR 628); le automotrici rapide del 1963 mantengono la livrea argento e vengono denominate "SØLVPILEN" (freccia d'argento).
<b>Epoca V</b>	Dal 1990	Inizio della costruzione del collegamento attraverso il Gran Belt via terraferma (ponte e galleria), completamento 1997. Acquisizione delle moderne automotrici diesel IC3 (Naso in gomma, Flexliner). Introduzione del sistema di sicurezza ATC. Acquisizione di una nuova generazione di carrozze per S-Bahn. Acquisizione di automotrici elettriche moderne IC4 (derivate dalle IC3). Grandi opere in corso di progettazione per l'ampliamento della rete ferroviaria verso la Svezia; ponte sull'Øresund fra Copenhagen e Malmö. Acquisizione delle moderne automotrici diesel IC2 (derivate dalle IC3) per le ferrovie private.