

	Normen Europäischer Modellbahnen Eisenbahn-Epochen in Frankreich	NEM 810 F Seite 1 von 3
---	--	---

Empfehlung

Ausgabe 2010
(ersetzt Ausgabe 2004)


1. Allgemeines


Gestützt auf NEM 800, Ziffer 2 werden die Epochen und Perioden für Frankreich wie folgt festgelegt und beschrieben:


2. Epochen und Perioden

Bezeichnung und Zeitraum	Charakterisierung
Epoche I 1832 - 1925	Gründung des französischen Netzes durch private Gesellschaften, die jeweils ihre eigenen Materialien benutzen.
Periode a 1832 - 1870	Gründung des französischen Eisenbahnnetzes. Goldenes Zeitalter der kurzen Waggons während der „Heldenzeit“.
Periode b 1871 – 1918 *	Die Dampflokomotiven bekommen ihre endgültigen Formen, das CIWL ist gegründet. Aufgrund des „Freycinet“-Gesetze (1879) entstehen zahlreiche sekundäre und lokale Linien, die durch zahlreiche unterschiedliche Gesellschaften bewirtschaftet werden (meistens in Meterspur). Um 1875 Aufkommen der „Decauville“-Spur. Die 60 cm-Spur wird vorwiegend für landwirtschaftliche, industrielle und militärische Bahnen verwendet.
Periode c 1918 - 1925	Verwendung von französischen Kriegs- und „US-Armee“-Lokomotiven, Schaffung des Netzes AL, des OCEM und des RIV-Übereinkommens, das den Geschäftsverkehr von Waggons zwischen den Ländern erlaubt. Schaffung der ersten Meterspurtriebwagen auf Basis von LKW-Rahmen der US-army (GMC).

Epoche II 1926 - 1945	Die Privatgesellschaften haben sich zusammengeschlossen; eine Vereinigung beginnt zwischen den Gesellschaften, aber die Lokomotiven und Wagen behalten ihre Besonderheiten, zumindest was die Lackierung betrifft.
Periode a 1926 - 1933	Aufkommen der Windleitbleche und der Ganzmetallwagen (OCEM, NORD). Elektrifizierung mit 1,5 kV auf PO, MIDI und PLM. Verbesserung der Produktivität der Dampflokomotiven.
Periode b 1934 – 1937 *	Standardisierung der französischen Signalgebung (VERLANT-Kode), Ausdehnung der Triebwagen. Gemeinsame Betriebe von PO und MIDI, neue territoriale Verteilung zwischen PO und ETAT. Vereinheitlichung des Betriebs durch Triebwagen auf der Mehrzahl der fortbestehenden Meterspurbahnen (Billard und Renault).
Periode c 1938 - 1945	Gründung der SNCF. Deutliche Vermischung der Fahrzeuge, wobei die Farben der alten Netze vorläufig noch beibehalten werden.

Epoche III 1946 - 1970	Vereinigung von Netz und Fuhrpark durch die SNCF. Schneller Niedergang des Dampfbetriebs zugunsten der elektrischen und Dieseltraktion. Vereinheitlichung der Lackierung (z.B.: „Waggongrün“ für die Personenwagen).	
Periode a 1946 - 1949	Verwendung der ehemaligen Kriegsdampflokomotiven, zahlreiche Veränderungen zwischen den Regionen. Aufkommen der DEV-Personenwagen und der Standard-Waggons, Ausdehnung der Dieseltraktion für den Rangierbetrieb. Die Lackierungen der alten Netze sind noch für kurze Zeit sichtbar.	
Periode b 1950 - 1955	Einführung des ersten einheitlichen Kennzeichnungsplans, der alle Fahrzeugkategorien betrifft. Ausdehnung des Stromsystems 1,5 kV (Paris/Dijon) und Start von 25 kV. Aufkommen einheitlicher Triebwagen und der rostfreien Personenwagen	
Periode c 1956 – 1960 *	Abschaffung der dritten Klasse und Ummummerierung der Personenwagen. Die Netze im Osten und Norden werden elektrifiziert (25 kV). Einführung der Diesel-Streckenlokomotiven und des TEE-Netzes. Neue Generation einheitlicher elektrischer Lokomotiven.	
Periode d 1961 - 1970	Neuer Kennzeichnungsplan für die Triebfahrzeuge (1961), was besonders die Dieselloks und Triebwagen betrifft. UIC-Nummerierung für die Güterwaggons (1964). Vereinfachte Kennzeichnung (1965) und dann UIC-Nummerierung (1968) für die Personenwagen, die eine neue Lackierung bekommen (rot und dann grün/grau). Verbreiteter Einsatz der Autotransportwaggons in schnellen Zügen auf langen Strecken. Ausdehnung des Bestands von Wagen mit Drehgestellen. Aufgrund der zahlreichen Stilllegungen von Nebenbahnen Gründung der ersten touristischen Eisenbahnen, die entweder alte Fahrzeuge oder Fahrzeuge mit einem zeitgenössischen Aspekt besitzen.	

Epoche IV 1971 - 1990	Endgültige Einstellung des Dampfbetriebs. Beginn des Rückgangs der Dieseltraktion zugunsten der elektrischen Traktion. Aufkommen der ersten farbigen Lackierungen von Lokomotiven und Personenwagen. Inbetriebnahme des TGV-PSE.	
Periode a 1971 - 1979	Ende des Dampfbetriebs, der Zweiachs-Personenwagen und der alten Güterwaggons. Reform der Strukturen und der territorialen Teilung der SNCF. Ausdehnung der Dieseltraktion und der Turbozüge, die jedoch bald wegen der Energiekrise gestoppt wird. Wiederaufnahme der Elektrifizierungen. Aufkommen der CORAIL-Personenwagen.	
Periode b 1980 – 1990 *	Beginn der TGV-Ära mit der Inbetriebnahme der neuen Paris - Südostlinie. Umgestaltung des Grundsatzes des Schemas internationaler Kennzeichnung der Fahrzeuge. Wirksamere Farbwahl für das Firmen-Image.	

<p>Epoche V 1991 - 2004</p>	<p>Neues Bild der SNCF (neues Logo). Diversifikation des Aussehens der Fahrzeuge durch ihre Spezialisierung (nach Aktivitäten, nach ihrer regionalen Zuteilung).</p>	
<p>Periode a 1991 - 1995</p>	<p>Inbetriebnahme des TGV zum Atlantik. Inbetriebnahme des Ärmelkanaltunnels. Einführung des Logos mit Mütze. Die Nahverkehrszüge werden TER (Regionalschnellzüge).</p>	
<p>Periode b 1996 - 1998</p>	<p>Multi-Service-Lackierung der Lokomotiven. Erste Modernisierung der CORAIL-Personenwagen.</p>	
<p>Periode c 1998 - 2004</p>	<p>Übertragung der Verwaltung TER an die Regionen. Trennung der Aktivitäten und Aufkommen der spezifischen Lackierung der Lokomotiven (FRET, EN VOYAGE, usw.). Zweite Modernisierung der CORAIL-Personenwagen ,TEOZ'</p>	
<p>Epoche VI ab 2004</p>	<p>Inkrafttreten der EU-Richtlinien über die Öffnung der Netze für fremde Verkehrsbetreiber. Erste Züge privater Verkehrsbetreiber auf dem Hauptnetz.</p>	
<p>Periode a ab 2005</p>	<p>Fahrzeuge für den regionalen Personenverkehr werden von den Gebietsverwaltungen ausgewählt. Einführung eines neuen Firmenlogos in Karminrot.</p>	