



1. Allgemeines

In der Entwicklungsgeschichte der Eisenbahn zeichnen sich deutlich Epochen ab, die durch technische Merkmale und wechselnde gesellschaftliche Strukturen gekennzeichnet sind. Die Epochen kommen sowohl im Streckenbild, z.B. im Bau- und Signalwesen, als auch in der Bauart, Farbgebung und Beschriftung der Fahrzeuge zum Ausdruck. Fahrzeuge und Zubehör sind daher einer bestimmten Epoche zuzuordnen. Für Modellbahnanlagen wird empfohlen, sie hinsichtlich ihrer Thematik und Ausstattung ebenfalls einer Epoche zuzuordnen.

2. Unterteilung

Bei den europäischen Eisenbahnen kann man aus der Sicht des Modelleisenbahners sechs **Epochen** unterscheiden, die sich in der Regel aber nicht scharf abgrenzen lassen; vielmehr sind die Übergänge fließend und auf Teilgebieten unterschiedlich.

Zahlreiche zwischenzeitliche Veränderungen im Erscheinungsbild der Eisenbahnen erfordern eine weitere Unterteilung in **Perioden**. Diese lassen sich jedoch wegen der unterschiedlichen Entwicklungen in den einzelnen Ländern nicht einheitlich festlegen. Diese Norm legt die Zeiträume der Epochen fest.

Die länderspezifischen Epochenabgrenzungen sowie die Perioden-Einteilungen und deren Charakterisierungen sind in länderbezogenen Blättern behandelt, welche als Empfehlungen klassiert sind.

3. Bezeichnung und Anwendung

Die Epochen werden mit römischen Ziffern benannt; die Perioden werden durch kleine Buchstaben gekennzeichnet, die der Epochenbezeichnung hinzugefügt werden (Beispiel: "Epoche IVb").

Eine Epochen-Angabe ohne Zusatzbuchstaben soll sich auf die durch einen Stern (*) zu kennzeichnende Periode beziehen. Sind Modelle einer anderen Periode zuzuordnen, so ist stets der Zusatzbuchstabe anzuwenden.

Herstellern von Modellbahnen und Zubehör wird empfohlen, auf eine epochengerechte Ausführung zu achten und in ihren Angeboten die betreffende Epoche anzugeben.

4. Epochen-Übersicht

	1920 - 1925	1945 - 1950	1965 - 1970	1985 - 1990	2005 - 2010
Epoche I					
Epoche II					
Epoche III					
Epoche IV					
Epoche V					
Epoche VI					

5. Charakteristika der Epochen in Europa

- Epoche I: Bau der ersten Eisenbahnen, Entwicklung der Dampflokomotiven, viele Privatbahnen mit buntem Fahrzeugpark.
- Epoche II: Weitgehende Vereinheitlichung der Bau- und Betriebsvorschriften, teilweise länderübergreifend (RIV, RIC), Einführung des elektrischen Zugbetriebes, vereinzelt Einführung von Lichtsignalen.
- Epoche III: Wiederaufbau nach dem Krieg und Entwicklung eines modernen Fahrzeugparks, Traktionswechsel durch Ausbau des elektrischen Betriebes und der Dieselzugförderung.
- Epoche IV: Weitgehender Abschluss der Traktionsumstellung, Einführung eines internationalen Beschriftungsschemas des Wagenparks.
- Epoche V: Entstehung von Schnellfahrnetzen, werbewirksame Farbgebung, Beginn des liberalisierten Zugangs zu den Bahnnetzen, Umwandlung der Staatsbahnen in Aktiengesellschaften mit Aufteilung in Infrastruktur-Unternehmen und in Verkehrs-Unternehmen, getrennt für Personen- und Güterverkehr, die auch außerhalb des angestammten Netzes tätig werden.
- Epoche VI: Neben den traditionellen Bahngesellschaften befahren zahlreiche Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) ohne eigene Infrastruktur die bestehenden Eisenbahnnetze im Personen- und/oder im Güterverkehr national oder international mit eigenen Fahrzeugen. Entsprechende Anpassung des 12-stelligen UIC-Nummernschemas. Überleitung der bestehenden internationalen Übereinkommen (RIC, RIV, etc.) in neue EU-konforme Vorschriften (OTIF, TSI). Aufhebung der gemeinsamen Bewirtschaftung von Güterwagen (EUROP und OPW). Nationale Schnellfahrstrecken nur für Personenverkehr wachsen zu einem internationalen Netz zusammen. Massiver Abbau des Güterverkehrs in der Fläche mit Rückbau der Güterverkehrsanlagen und von Rangierbahnhöfen. Im Reisezugverkehr dominieren Trieb- oder Wendezüge, im Güterverkehr Ganzzüge.