



**1. Einleitung**

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

**2. Epochen und Perioden**

Bezeichnung	Zeitraum	Charakteristik
<b>Epoche I</b>	<b>1842-1918</b>	<b>Erste Eisenbahnstrecken auf polnischem Gebiet. Bau der Eisenbahn durch private Aktiengesellschaften. Entstehung der staatlichen Eisenbahnverwaltungen</b>
Periode a	1842 - 1871	Bau der ersten Eisenbahnstrecken auf dem Polengebiet (Strecke Breslau – Olawa, Warschau-Wiener Eisenbahn, Krakau-Oberschlesische Eisenbahn). Aktiengesellschaften.
Periode b	1871 - 1918	Vereinheitlichung des Fahrzeugparks. Verstaatlichung der privaten Eisenbahnstrecken.

<b>Epoche II</b>	<b>1918 -1945</b>	<b>Übernahme der Eisenbahn von den Annektierungsländern. Organisierung des polnischen Eisenbahnwesens. Umbau des Eisenbahnnetzes (Bau von neuen Strecken). Polnische Fahrzeugkonstruktionen. Anfänge der Elektrotraktion.</b>
Periode a	1918 - 1926	Periode der Festigung der Grenzen und Umstationierung des Fahrzeugparks. Fahrzeuge gekennzeichnet noch mit den Merkmalen der Annektierungsländer, aber unter polnischer Verwaltung.
Periode b	1926 - 1939	Gründung der PKP (Polnische Staatseisenbahnen). Fahrzeuge gekennzeichnet mit dem Adler mit Krone und dem Eigentumsmerkmal der PKP. Bau der ersten Ganzstahlpersonenwagen polnischer Konstruktion (1928).Einführung einheitlicher Vorschriften zur Kennzeichnung bei PKP (1930). Einführung von Schnellverbrennungstriebwagen bei PKP (1934). Elektrifizierung des Warschauer Eisenbahnknotens. Erste elektrische Lokomotiven bei PKP (1936).
Periode c	1939 - 1945	Der Krieg. Übernahme der Eisenbahn durch das Deutsche Reich. Eingliederung der früheren preußischen Direktionen in die Strukturen der deutschen Eisenbahnen. Bildung der Ostbahn auf dem Gebiet des Generalgouvernements.

<b>Epoche III</b>	<b>1945 -1968</b>	<b>Wiederaufbau der Eisenbahn von den Kriegszerstörungen. Herstellung neuer Fahrzeugbauarten. Wiederaufbau der Elektrotraktion. Einführung der Dieseltraktion bei PKP.</b>
Periode a	1945 - 1951	Neue Dampflokbaureihen, entwickelt nach den Vorkriegsbauarten und den gekauften amerikanischen Konstruktionen. Bau von Wagen, entwickelt überwiegend anhand der Kriegsbauarten. Der Adler im Wappen verliert die Krone.
Periode b	1951 - 1956	Polnische Wagenkonstruktionen. Wiederaufbau der Elektrotraktion. Erste Diesellokomotiven bei PKP. Einführung neuer Kennzeichnungen auf den PKP-Güterwagen (1951).
Periode c	1956 - 1968	Beendigung der Dampflokherstellung für PKP. Aufhebung der 3. Wagenklasse (1956). Die Wagen verlieren den Adler. Einführung der elektrischen Heizung bei den PKP-Personenwagen (1957). Ganz neue Regeln zur Platzierung der Beschriftungen auf den Personenwagen (1958). Einführung der Doppelstockwagen (1959). Beginn der Herstellung von Reisezugwagen einer neuer Generation nach Standard Y nach UIC polnischer Konstruktion (1964).

Bezeichnung	Zeitraum	Charakteristik
<b>Epoche IV</b>	1968 -1989	<b>Einführung der Nummerierung gemäß UIC. Intensive Elektrifizierung der Strecken. Rückgang der Dampftraktion. Die Zeit der höchsten Transportleistungen in der PKP-Geschichte.</b>
Periode a	1968 - 1974	Die Lokomotiven werden mit großen Laternen ausgestattet. Einführung eines einheitlichen Systems zur Nummerierung der Güter- und Personenwagen nach UIC (1968). Doppel-Gattungskennzeichnung der Güterwagen. Höhepunkt eines intensiven Rückzuges aus dem Betrieb von Güter - und Personenwagen der Vorkriegsbauarten.
Periode b	1974 - 1980	Höchste Transportleistungen bei PKP 1977-1978. Bau der Zentralen Eisenbahnmagistrale. Zeit einer sehr intensiven Elektrifizierung der PKP-Strecken. Bau der ersten Reisezugwagen UIC-Z2 polnischer Konstruktion (1980).
Periode c	1980 - 1989	Zeit der Stagnation und des allmählichen Rückgangs der Beförderungsleistungen. Einführung neuer Buchstaben-Kennzeichnungen und Nummernbereiche nach UIC bei den Güterwagen (1980) und ganz neuer Buchstaben-Kennzeichnungen bei den Personenwagen (1985).
<b>Epoche V</b>	1989 -	<b>Umstrukturierung der PKP. Drosselung der Eisenbahninvestitionen. Anpassung der Strecken für höhere Geschwindigkeiten. Auftreten der Privatbetreiber auf dem Netz PKP.</b>
Periode a	1989 - 2001	Einführung eines neuen Farbschemas der PKP-Reisezugwagen. Gelber Anstrich der Lokomotivstirnseiten. Lubuska Regionalbahn. EC -und IC-Züge. Beendigung des Planbetriebes mit der Dampftraktion. Bau der ersten Reisezugwagen UIC-Z1 polnischer Konstruktion. Neue Konstruktionen polnischer Schienenbusse.
Periode b	2001 –	PKP Aktiengesellschaft. Privatbetreiber. Privatisierung der PKP-Schmalspurbahnen. Einführung des neuen Farbkonzeptes für Reisezugwagen der Gesellschaft PKP Intercity (2003).