

Documentazione**Edizione 2003**

(sostituisce Edizione 1991)

© MOROP - FIMF

Traduzione italiana a cura di A. Manino

1 Introduzione

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

2 Rassegna delle epoche e dei periodi

Denominazione	Lasso di tempo	Caratterizzazione
Epoca I	Fino al 1920	Epoca della costruzione delle ferrovie, dagli albori fino quasi al completamento della rete. Termine dello sviluppo della locomotiva a vapore. Inizio della trazione elettrica.
Periodo a/b	1844-1882	Prime singole linee e loro successiva interconnessione da parte di compagnie private regionali (NOB, VSB, SCB, BSB, SO, JBL, GB) a formare la spina dorsale della rete delle ferrovie svizzere, dal 1874 costruzione di ferrovie a scartamento ridotto.
Periodo c	1882-1902	Apertura della ferrovia del Gottardo, prima carrozza a quattro assi per treni rapidi, treni che attraversano le principali reti regionali (senza interscambio delle locomotive). Fusione delle ferrovie della Svizzera occidentale nella JS.
Periodo d(*)	1902-1920	Assunzione dell'esercizio da parte delle FFS il 1 gennaio 1902. Nel 1903 riscatto della JS, splendore della trazione a vapore, nel 1909 statalizzazione della GB, nel 1913 apertura della BLS e della linea della Engadina delle RhB con trazione elettrica. Costruzione di ferrovie elettriche interurbane a scartamento ridotto.
Epoca II	1920-1945	Elettrificazione di maggior parte delle linee. Esercizio contemporaneo a vapore e elettrico da parte delle FFS.
Periodo a	1920-1928	Elettrificazione di tutte le linee principali delle FFS. Locomotive elettriche FFS marrone.
Periodo b(*)	1928-1937	Seconda tappa dell'elettrificazione (importanti linee complementari e molte ferrovie a scartamento ridotto). Locomotive elettriche FFS verdi dal 1928.
Periodo c	1937-1945	Nel 1937 introduzione dei treni rapidi leggeri, elettrificazione di guerra con pali di legno, nel 1944 prima locomotiva a carrelli di grande potenza (BLS Ae 4/4).
Epoca III	1945-1970	Completamento dell'elettrificazione, introduzione delle locomotive a carrelli di grande potenza e delle automotrici a carrelli in grande quantità. Locomotive a vapore rimpiazzate da quelle diesel nel servizio di manovra.
Periodo a	1946-1956	Costruzione in serie delle carrozze leggere in acciaio. Inizio della modernizzazione delle FFS dopo il ristagno da circa il 1933.
Periodo b(*)	1956-1970	1956: abolizione della terza classe. Livrea rosso-bruna dei carri merce, anziché grigia. 1958: prime carrozze unificate. 1964: marcatura UIC sui carri merce. 1964: eliminazione dal servizio delle carrozze passeggeri a due e tre assi da parte delle FFS. Locomotive da manovra FFS rosso-brune anziché verdi.

Documentazione**Edizione 2003**

(sostituisce Edizione 1991)

© MOROP - FIMF

Traduzione italiana a cura di A. Manino

Epoca IV	1970-1990	Esercizio con veicoli unificati, marcatura UIC delle carrozze, introduzione della catenaria di tipo R.
Periodo a(*)	1970-1980	Dal 1970 marcatura UIC delle carrozze. Livrea dei carri merce in parte grigio polvere di zinco oppure in alluminio non trattato. Grande rinnovamento del materiale rotabile da parte delle ferrovie private (a scartamento normale e ridotto). 1975: Swiss-Express.
Periodo b	1980-1990	Veicoli unificati IV. Rielaborazione della marcatura UIC per i carri merce (1980). Dal 1984 locomotive a carrelli delle FFS rosse.
Epoca V	Dal 1990	Grande rinnovamento del parco veicoli presso FFS e ferrovie private, nuove livree di materiale, fra cui rosso per le RhB, nuovo Espresso dei Ghiacciai (BVZ /FO) e Bernina-Express (RhB). Costruzione della rete "Ferrovie 2000" e del "Transito Alpino" (gallerie di base del Gottardo e del Lötschberg) e linea RhB del "Vereina". Introduzione del nuovo sistema di segnalamento "N".
Periodo a(*)	1990-2000	Nuovo schema di marcatura per le locomotive FFS (all'inizio solo per i nuovi tipi), colore blu e grigio chiaro per i treni regionali, 1990 entrata in servizio della S-Bahn di Zurigo con treni a due piani, carri merce variopinti, treni Eurocity.
Periodo b	Dal 2000	Libero accesso alla rete da parte di compagnie private con proprie locomotive e vagoni; vagoni a due piani per il traffico Intercity, complessi automotori ad assetto variabile ICN, colore bianco/nero del materiale Intercity, veicoli con pubblicità di terzi, presso SBB, BLS, BVZ e RhB predomina il traffico merci tramite container e treni bloccati, abolizione del servizio postale classico per ferrovia, soppressione del pool EUROP per una gestione in comune dei carri merce. Introduzione di veicoli a piano ribassato e di automotrici articolate di nuova concezione.