

**Documentazione**

© MOROP - FIMF

**Edizione 1998**

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.

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.

**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 nella **Repubblica Ceca (CZ)**.

**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").

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.

**4 Rassegna delle epoche e dei periodi**

Denominazione e lasso di tempo	Caratteristica
<b>Epoca I</b> fino al 1921	Epoca della costruzione delle ferrovie, dagli albori fino al completamento di una rete di linee interconnesse. Comparsa di numerose reti ferroviarie private e statali, le ultime riprivatizzate nel 1858. Dal 1882 comparsa della grande rete statale (k.k.St.B.) a seguito di acquisizione di ferrovie deficitarie e di nuove costruzioni. Sviluppo delle locomotive a vapore, fino al raggiungimento della sua forma definitiva. Nella costruzione delle carrozze, quelle a scompartimenti (coupé) vengono soppiantate da quelle a corridoio centrale o laterale.
Periodo a 1837 - 1858	Comparsa delle prime ferrovie territoriali, che più tardi si ampliano in reti interconnesse. Progredire dello sviluppo dell'architettura delle locomotive - sostanzialmente produzione di pezzi unici.
Periodo b 1858 - 1880	Unione delle singole ferrovie private in una rete principale interconnessa. Termine della costruzione delle linee principali a causa del crollo della Borsa di Vienna nel 1873. Prima unificazione della costruzione dei veicoli, per consentire il passaggio di veicoli da una ferrovia all'altra (distanza fra i respingenti). Introduzione della cabina coperta delle locomotive.
Periodo c 1880 - 1891	Approvazione della legge sulle ferrovie locali. Ampio sviluppo delle ferrovie locali. Nascita della k.k.St.B. nell'anno 1882. Costruzione di veicoli leggeri per le ferrovie locali, comprese automotrici a vapore.
Periodo d 1891 - 1913	Progressiva statalizzazione delle ferrovie private (con eccezione della ferrovia di Bustehrad, della Kaschau-Oderberg e della Aussig-Teplitz) e loro presa in carico da parte della k.k.St.B. Sviluppo della locomotiva a vapore surriscaldato. Costruzione delle prime locomotive a vapore con cinque assi accoppiati. La costruzione delle locomotive è prerogativa di Karl Gölsdorf. Sostituzione di molto materiale rimorchiato vecchio, proveniente dalle ferrovie private, con altro di nuova costruzione unificata. Introduzione del freno a vuoto automatico. Prime carrozze passeggeri a carrelli - 1894.
Periodo e 1913 - 1921	La costruzione delle linee è sostanzialmente conclusa. Unificazione dei segnali e delle cabine di manovra. Accresciuto impiego dell'illuminazione elettrica. Dal 1913 conversione di tutto il materiale rimorchiato ad un nuovo sistema di marcatura a gruppi (numeri separati da trattino). Dopo il crollo della monarchia danubiana nascita della Cecoslovacchia, inizio delle Ferrovie Cecoslovacche (CSD).

Documentazione

© MOROP - FIMF

Edizione 1998

Traduzione italiana a cura di A. Manino

<b>Epoca II</b> 1921 - 1945	Passaggio della ferrovia Kaschau-Oderberg nell'esercizio di stato. Statalizzazione della ferrovia di Bustehrad e della Aussig-Teplitz. Elettrificazione del nodo ferroviario di Praga. Sviluppo della costruzione di automotrici.
Periodo a 1921 - 1928	Transizione da k.k.St.B a CSD dopo la definizione dei rapporti di proprietà. Completamento della marcatura dei veicoli secondo le regole CSD. Continuazione della costruzione di veicoli sul modello di quelli costruiti dalle k.k.St.B con organi di aggancio e repulsione irrobustiti. Inizio della costruzione di locomotive cecoslovacche (365.0). Introduzione della livrea marrone per i carri merce.
Periodo b 1928 - 1939	Elettrificazione del nodo ferroviario di Praga. Inizio della motorizzazione nel trasporto di persone. Introduzione del freno ad aria compressa. Installazioni sperimentali dei segnali luminosi. Costruzione di veicoli di acciaio. Introduzione della verniciatura in grigio per i tetti dei veicoli - 1936.
Periodo c 1939 - 1945	1939 - Smembramento delle CSD (BMB-CMD, SZ, DR, MAV). Introduzione della circolazione stradale a destra. Seconda guerra mondiale. Rimarcatura dei veicoli. Riduzione dell'esercizio con automotrici (causa carenza di combustibile). Introduzione del colore giallo nel sistema di segnalamento. Produzione di locomotive secondo i criteri costruttivi di guerra tedeschi. Per la parte della rete sotto la DR, vale la norma tedesca NEM 806 D.
<b>Epoca III</b> 1945 - 1968	Circolazione comune di tutti i tipi di trazione. Introduzione con successo dei segnali luminosi. Collaborazione internazionale nella produzione di veicoli.
Periodo a 1945 - 1950	Caos del dopoguerra e ricostruzione. Rimarcatura dei veicoli secondo lo schema ante-guerra. In esercizio una gran quantità di veicoli stranieri che vengono man mano restituiti ai proprietari originali. Gran produzione di nuovi veicoli (534.03, 475.1, M262.0, M131.1, Ds, Vtr, Ztr, ecc.).
Periodo b 1950 - 1958	Produzione degli ultimi tipi di locomotive a vapore, prove di esercizio di nuove trazioni. Rinumerazione delle carrozze passeggeri (introduzione della scritta gialla). Nuovo regolamento dei segnali 1953 - soppressione dei segnali di campana, segnali di partenza meccanici ormai soltanto a braccio singolo, ecc. Soppressione della terza classe. Inevitabile introduzione di stelle rosse sui veicoli motori.
Periodo c 1958 - 1968	Conversione massiccia alle nuove trazioni. Rinumerazione delle carrozze passeggeri. Trasferimento della produzione delle carrozze passeggeri in DDR e URSS. 1962 - Introduzione della trazione a corrente alternata.
<b>Epoca IV</b> 1968 - 1992	Fine dell'esercizio a vapore. Progressiva sostituzione dei segnali meccanici con quelli luminosi anche nelle linee secondarie. Elettrificazione delle linee principali. Introduzione della marcatura UIC dei veicoli.
Periodo a 1968 - 1975	Introduzione di una marcatura dei carri obbligatoria a livello internazionale (dal 1967). Passaggio dell'esercizio a vapore a servizi collaterali. Dopo l'agosto 1968 rimozione delle stelle rosse. Nel quadro della "normalizzazione", reintroduzione delle stelle rosse.
Periodo b 1975 - 1985	Fine dell'esercizio a vapore (1981). Livrea unificata dei veicoli motori. Sostituzione delle automotrici M131.1 con le M152.0. Introduzione dei nuovi segnali luminosi (tipo AZD).
Periodo c 1985 - 1992	Nuova livrea unificata dei veicoli motori - introduzione della larga striscia gialla antinfortunistica. Marcatura internazionale di tutti i veicoli (quindi anche le scritte sui carri). Dopo il 1989 rimozione dei simboli comunisti dai veicoli motori. Ricostruzione di un gran numero di veicoli storici a scopi museali.
<b>Epoca V</b> dal 1993	Suddivisione della Cecoslovacchia in Repubblica Ceca e Repubblica Slovacca, in questo contesto suddivisione delle CSD in CD e ZSR. Rimarcatura CD dei veicoli. Esercizio di treni EC ed IC. Riduzione dell'esercizio sulle ferrovie locali. Costruzione di linee ad alta velocità. Libertà nella colorazione dei veicoli. Graffiti su carri e installazioni. Nomi delle stazioni bianchi su fondo blu.