

Documentazione

© MOROP - FIMF

Edizione 1996

Traduzione italiana a cura di A. Manino

1 Generalità

La suddivisione in epoche per l'Olanda rispetta ampiamente la NEM 800. Alla base della suddivisione ci sono avvenimenti storici e politici, come la crisi economica e la seconda guerra mondiale, ma anche entrata in servizio, modifica e accantonamento di materiale rotabile. Determinante per la suddivisione in epoche è soprattutto lo sviluppo storico delle compagnie ferroviarie olandesi. Tale sviluppo fu influenzato già in passato da incorporazioni e rispettivamente fusioni.

2 Suddivisione

Gli sviluppi presso le compagnie ferroviarie di quei tempi in Olanda non si scostano molto da quelli degli stati confinanti e sono ben confrontabili con quelli citati nella suddivisione in epoche della NEM 800. C'è una suddivisione in Epoche, indicata con cifre romane, e una in Periodi, indicata con cifre romane e completata da una lettera minuscola. Con Epoca IIIc viene p. es. indicato il lasso di tempo 1958-1968.

Denominazione e lasso di tempo	Caratteristica
Epoca I 1839 - 1925	Lenta costruzione del sistema ferroviario olandese grazie a compagnie private. Lo stato si tiene inizialmente da parte, solo dal 1863 ci sono anche ferrovie statali. Fino al 1864 esistevano ferrovie a scartamento largo (2000 mm fra la mezzera delle rotaie).
Periodo a 1839 - 1890	Costituzione di compagnie private: HIJSM (Hollandsche IJzeren Spoorweg-Maatschappij, spesso abbreviata HSM) 1837, NRS (Nederlandsche Rhijnspoorweg Maatschappij) 1845, NCS (Nederlandse Centraal Spoorweg Maatschappij) 1860. Costituzione della SS (Maatschappij tot Exploitatie van Staats Spoorwegen) 1863 e della NBDS (Noord-Brabantsch Duitse Spoorweg Maatschappij) 1869. Esercizio ferroviario solo con trazione a vapore. Lo stato costruisce per le stazioni edifici di cinque classi. Epoca delle compagnie ferroviarie variopinte, ogni amministrazione ferroviaria ha la sua propria rete. Freno continuo ad aria compressa per i treni viaggiatori.
Periodo b 1890 - 1917	Concorrenza delle varie compagnie fra di loro. Incorporazione della NRS da parte della SS. Prima linea ferroviaria a trazione elettrica.
Periodo c 1917 - 1921	HIJSM e SS fondano nel 1917 la Società di Interessi NS (Nederlandsche Spoorwegen). Incorporazione della NCS da parte della SS. La NS utilizza il sistema segnaletico HIJSM, trazione secondo le prescrizioni SS.
Periodo d 1921 - 1925	Fine della molteplicità di colori delle singole compagnie. Introduzione della livrea verde scuro e dello schema di numerazione NS. Lento avvio della trazione con motore a combustione interna e della trazione elettrica. Costruzione di carrozze passeggeri con sovrastruttura in acciaio. Significativa riduzione del numero dei depositi di locomotive a vapore. I segnali SS vengono spostati dalla sinistra alla destra del binario; i passaggi a livello non custoditi vengono dotati di croci di S. Andrea.

Epoca II 1925 - 1947	<p>Elettrificazione delle linee principali in Olanda occidentale e centrale. Chiusura delle linee non redditizie.</p> <p>Veicoli carenati.</p>
Periodo a 1925 - 1934	<p>Entrata in servizio delle locomotive a vapore delle serie 3900, 6100 e 6300. Elettificazione delle linee principali all'ovest. Acquisizione di treni elettrici "Materiaal '24".</p> <p>Treni passeggeri internazionali di lusso, come Etoile du Nord, Rheingold, Edelweiß-Express, attraversano l'Olanda.</p> <p>Dopo l'introduzione del freno continuo ad aria compressa nei treni merce (1934), le garitte vengono gradualmente rimosse.</p>
Periodo b 1934 - 1939	<p>Crescente concorrenza del trasporto stradale, prime chiusure di linee e stazioni. Entrata in servizio di treni automotori carenati.</p> <p>Variazioni nell'aspetto dei segnali: "Via Libera" da luce bianca a verde, "Attenzione" da luce verde a gialla (1934).</p> <p>Costituzione della Società Anonima Nederlandsche Spoorwegen il 1 gennaio 1938.</p>
Periodo c 1939 - 1947	<p>Mobilizzazione generale nell'agosto 1939. Il movimento dei treni non segue più l'orario normale. I tetti di color alluminio vengono verniciati di scuro. Seconda guerra mondiale. Dopo la guerra acquisizione di locomotive a vapore straniere.</p> <p>Vengono messi in servizio i segnali luminosi secondo il sistema di segnalamento 1946.</p>
Epoca III 1947 - 1968	<p>Ammodernamento della ferrovia. Elettificazione di tutte le linee principali. Acquisizione di locomotive e treni automotori diesel-elettrici ed elettrici. Rinnovamento dei treni automotori diesel-elettrici.</p> <p>Modifica alla colorazione del materiale rotabile. Treni postali in servizio autonomo. Cambio della suddivisione in classi.</p> <p>Sistemi automatici di protezione dei treni.</p>
Periodo a 1947 - 1953	<p>L'elettificazione viene estesa a tutte le linee principali.</p> <p>Fornitura di nuove locomotive elettriche e diesel-elettriche, così come di carrozze passeggeri in livrea color turchese.</p> <p>Ulteriore acquisizione di treni automotori carenati.</p>
Periodo b 1953 - 1958	<p>Nuovo schema di colorazione (1954): locomotive elettriche e carrozze passeggeri blu scuro ("blu Berlino"), elettrotreni verdi ("verde smeraldo" o "verde erba"), treni automotori diesel blu chiaro (1958: rossi).</p> <p>Le carrozze passeggeri con sovrastruttura in legno vengono radiate.</p> <p>Prime automotrici del tipo "Hondekop". Introduzione dei treni Trans-Europ-Express (TEE) 1957.</p> <p>Introduzione del sistema a due classi nel servizio viaggiatori (1956).</p> <p>Orario cadenzato su tutte le linee.</p> <p>L'entrata in servizio delle locomotive diesel delle serie 2200 e 2400 significano la fine della trazione a vapore (1958).</p> <p>Introduzione del regolamento dei segnali "Seinreglement 1954" e dei segnali luminosi tipo '54.</p>

<p>Periodo c 1958 - 1968</p>	<p>L'esercizio NS è deficitario. Nuovi treni automotori diesel ed elettrici rimpiazzano il materiale rotabile d'anteguerra. Le ultime carrozze d'acciaio a scompartimenti vengono tolte dal servizio.</p> <p>Gli indicatori di classe spariscono dalle carrozze di seconda classe per traffico interno. Entrata in servizio di automotrici postali e di carrozze passeggeri per il traffico con i paesi confinanti. Marcatura dei vagoni secondo le norme UIC (carri merce 1965, carrozze passeggeri 1968). Primi treni con container.</p> <p>Introduzione della segnalazione di testa con tre luci (1963). Esercizio a vapore ormai solo nelle stazioni di confine (locomotive straniere). Prime ferrovie museo, all'inizio esercite con trazione a vapore.</p>
<p>Epoca IV 1968 - 1989</p>	<p>Introduzione dell'immagine aziendale NS. Ammodernamento del materiale rotabile del dopoguerra. Introduzione di treni navetta.</p> <p>Sparizione del segnalamento classico e delle barriere a comando manuale nei passaggi a livello.</p>
<p>Periodo a 1968 - 1978</p>	<p>Piano d'esercizio "Spoorslag 70" (piano comune per ammodernare e completare la rete ferroviaria e per rendere più fitto il cadenzamento sulle linee principali), nuova immagine aziendale: giallo-grigio per le locomotive, giallo per i treni suburbani, giallo-blu per i treni Intercity, nuovo logo e pittogramma, pubblicità sui treni.</p> <p>Rinnovamento per la seconda volta del materiale rotabile: treni automotori "Sprinter" e i prototipi del treno automotore "Koploper". Treni navetta del Benelux (Amsterdam, Rotterdam, Anversa, Bruxelles) con locomotive belghe pluricorrenti sulla rete NS.</p> <p>Chiusura di molti impianti di carico e scarico del servizio merci. La protezione automatica dei passaggi a livello (AKI) riceve una luce bianca e due rosse (1969).</p>
<p>Periodo b 1978 - 1989</p>	<p>Ammodernamento di locomotive elettriche più anziane. Acquisizione delle locomotive elettriche serie 1600, dei treni automotori "Wadloper" e "ICM-3", così come di carrozze passeggeri "ICR" per il traffico Intercity e di carrozze a due piani Dubbeldecker per quello suburbano. Nuovi treni navetta del Benelux in rosso-giallo. Radiazione di vecchio materiale carenato e di vecchie carrozze passeggeri degli anni cinquanta. I treni suburbani trainati da locomotiva spariscono dalle linee non elettrificate.</p> <p>I carri merce ricevono una marcatura modificata (1981) Nuova stazione di smistamento Kijfhoek a sud-est di Rotterdam.</p> <p>Introduzione di sistemi di protezione controllati da computer. Smantellamento dei segnali classici.</p>
<p>Epoca V dal 1989</p>	<p>Radiazione di locomotive diesel più anziane. Acquisizione di nuove locomotive diesel della serie 6400, di locomotive elettriche della serie 1700 e di carrozze a due piani per treni navetta suburbani.</p> <p>Significativo aumento del traffico viaggiatori. Affitto di carrozze passeggeri dalle ferrovie belghe (SNCB/NMBS). Acquisizione di materiale rotabile "EM '90" per i treni suburbani (solo prototipi), treni automotori a due piani "IRM" per il traffico Intercity.</p> <p>Piani per l'esercizio ad alta velocità. Ulteriore risanamento del servizio merci: Rail 21 Cargo. Spariscono gli ultimi segnali meccanici.</p>