

MOROP	Normy evropských modelových železnic Železniční epochy v České Republice	NEM 805 CZ Strana 1 / 3
--------------	--	---------------------------------------

Doporučení

Rozměry v mm

Vydání 2005
Nahrazuje vydání

1. Všeobecně

V historii vývoje železnice existují jasně epochy charakterizované technickými znaky a měnicími se sociálními strukturami. Epochy se projevují jak ve vzhledu tratí, např. ve způsobu stavby, signalizaci, i při konstrukci a také vzhledu (zbarvení a nápisy) modelovaných vozidel. Modelová kolejiště by proto měla být zařazena do určité epochy, pokud jde o jejich předmět, zařízení i vozový park.

2. Rozdělení času do epoch a period

Na evropských železnicích lze z pohledu železničního modeláře odlišit **pět epoch** (viz NEM 800), které však nemohou být v této normě přesně vymezeny. Přejechy jsou spíše neostré a odlišné v podoblastech, které nazýváme **periody**. Četné průběžné změny vzhledu železnic vyžadují jemnější rozdělení na další období. Ta však nelze definovat jednotně z důvodu odlišného vývoje v jednotlivých zemích. Tato norma (NEM 805) popisuje klasifikaci epoch a pod-období v České republice (CZ).

3. Označování epoch

Epochy jsou pojmenovány podle NEM 800 římskými číslicemi. Označení epochy končí malými písmeny, např. „**Epocha IVb**“. Výrobcům modelových železnic je doporučeno věnovat pozornost věrnosti modelů z hlediska historických epoch a také označovat své výrobky ve svých katalogích a nabídkových seznamech příslušnou epochou.

4. Přehled epoch a period

Označení a čas. rozsah	Charakteristika období
Epocha I do roku 1921	Epocha výstavby železnic od počátku až po dokončení souvislé sítě tratí . Vznik soukromých a státních drah, poslední reprivatizace roku 1858. Od roku 1882 vytváření velké sítě státních drah (K.k.St.B.) přebíráním deficitních drah a výstavbou nových. Vývoj parních lokomotiv až po dotvoření jejich typické architektury. Ve stavbě vozů byly zatlačeny neprůchozí oddílové vozy osobními vozy průchozími s chodbičkou uprostřed nebo po straně.
Perioda I a 1837 - 1858	Vznik prvních teritoriálních drah , které daly základ pro vznik pozdější souvislé sítě. Postupný vývoj architektury lokomotiv - v podstatě kusová výroba jednotlivých typů
Perioda I b 1858 - 1880	Spojení jednotlivých soukromých drah do souvislé sítě hlavních tratí. Ukončení výstavby hlavních tratí zásluhou krachu na vídeňské burze v roce 1873. První sjednocování stavby vozidel, což umožňovalo přechod vozidel z jedné dráhy na druhou (rozteč nárazníků). Zavádění krytých stanovišť strojvedoucího.
Perioda I c 1880 - 1891	Přijetí zákona o místních drahách. Rozsáhlá výstavba místních drah . Vznik <i>K.k.St.B.</i> v roce 1882. Stavba lehkých vozidel pro místní dráhy včetně parních motorových vozů.
Perioda I d 1891 - 1913	Postupné zestátňování soukromých drah (s výjimkou Buštěhradské, Košicko-Bohumínské a Ústecko-teplické dráhy) a jejich předání do provozu <i>K.k.St.B.</i> Vývoj lokomotiv na přehřátou páru. Stavba prvních pětisprežních lokomotiv. Lokomotivní konstrukci určuje Karl Gölsdorf. Nahrazování starých, od soukromých drah převzatých vozů, novými vozidly jednotné stavby. Zavádění automatické sací brzdy. První čtyřnápravové osobní vozy.

MOROP	Normy evropských modelových železnic Železniční epochy v České Republice	NEM 805 CZ Strana 2 / 3
--------------	--	---------------------------------------

Doporučení

Rozměry v mm

Vydání 2005
Nahrazuje vydání ...

Perioda I e 1913 - 1921	V podstatě je ukončena stavba nových tratí. Sjednocování návěstění a stavědlových přístrojů. Rozšiřování elektrického osvětlení. Od roku 1913 pře značení všech vozů do nově členěného systému (čísla s pomlčkou). Po rozpadu podunajské monarchie vznik Československa, počátek <i>Československých státních drah - ČSD</i> .
-----------------------------------	---

II. epocha

Označení a čas. rozsah	Charakteristika období
Epocha II 1921 - 1945	Převzetí Košicko-bohumínské dráhy do státního provozu. Zestátnění Buštěhradské a Ústecko teplické dráhy. Elektrizace pražského uzlu. Vývoj stavby motorových vozů.
Perioda II a 1921 - 1928	Přechod od K.k.St.B. na ČSD ve znění vlastnických vztahů a dokončení pře značování vozidel dle regulí ČSD. Pokračování výroby vozidel s využitím zkušeností ze stavby vozidel pro K.k.St.B. se zesíleným tažným a narážecím ústrojím. Počátek československé konstrukce lokomotiv (365.0). Zavedení červenohnědého nátěru nákladních vozů.
Perioda II b 1928 - 1939	Elektrizace pražského uzlu. Nástup motorizace do osobní dopravy . Zavedení tlakové brzdy. Pokusné zavádění světelných návěstidel. Ocelová konstrukce vozů. Zavedení šedého nátěru střech vozů - 1936.
Perioda II c 1939 - 1945	1939 - rozbití ČSD (ČMD, SŽ, DR, MÁV). Zavedení pravostranného provozu na silnici. Druhá světová válka . Pře značení vozidel. Útlum provozu motorových vozů (nedostatek pohonných hmot). Zavedena žlutá barva do návěstní soustavy. Výroba válečných lokomotiv německé konstrukce. (Pro část sítě provozované DR zde platí obdobná německá norma NEM 801D)

III. epocha

Označení a čas. rozsah	Charakteristika období
Epocha III 1945-1968	Společný provoz všech trakcí. Úspěšný nástup světelných návěstidel. Mezinárodní spolupráce ve výrobě vozidel.
Perioda III a 1945-1950	Poválečný chaos a obnova . Pře značení vozidel podle předválečného schématu. V provozu mnoho zavlečených vozidel a jejich postupné navrácení původním vlastníkům. Rozsáhlá výroba nových vozidel (534.03, 475.1, M262.0, M131.1, Ds, Vtr, Ztr...).
Perioda III b 1950-1958	Výroba posledních typů parních lokomotiv, provozní zkoušky nových trakcí. Pře číslování osobních vozů (zavedení žlutého písma). Nové návěstní předpisy 1953 - zrušení zvoncových návěstí, mechanická odjezdová návěstidla pouze jednoramenná, atd. Zrušení 3. vozové třídy. Důsledné zavedení rudé hvězdy na hnacích vozidlech.
Perioda III c 1958-1968	Masový nástup nových trakcí . Pře číslování osobních vozů. Pře vedení výroby osobních vozů do NDR a MLR. 1965 - elektrická střídavá trakce.

MOROP	Normy evropských modelových železnic Železniční epochy v České Republice	NEM 805 CZ Strana 3 / 3
--------------	--	---------------------------------------

Doporučení

Rozměry v mm

Vydání 2005
Nahrazuje vydání ...**IV. epocha**

Označení a čas. rozsah	Charakteristika období
Epocha IV 1968 - 1992	Ukončení parního provozu. Postupné nahrazování mechanických návěstidel světelnými i na vedlejších tratích. Elektrifikace hlavních tratí. Zavádění mezinárodního označování vozidel UIC.
Perioda IV a 1968 - 1975	Zavedení mezinárodního číselného označování vozů (1968). Přejechod parní trakce na podružné výkony. Po srpnu 1968 odstranění rudých hvězd, později za "normalizace" navrácení rudých hvězd zpět.
Perioda IV b 1975 - 1985	Konec parního provozu (1981). Jednotné barevné řešení hnacích vozidel. Nahrazení motorových vozů řady M131.1 vozy řady M152.0. Zavádění nových světelných návěstidel typu AŽD.
Perioda IV c 1985 - 1992	Nové jednotné barevné řešení hnacích vozidel - zavedení širokého žlutého výstražného pruhu. Mezinárodní označování všech vozidel (i písmenné označování vozů). Po roce 1989 odstranění symbolů komunistické moci z hnacích vozidel. Ve větším rozsahu rekonstrukce historických vozidel pro muzejní účely ve větším rozsahu.

V. epocha

Označení a čas. rozsah	Charakteristika období
Epocha V 1993 - dosud	Rozdělení ČSFR na ČR a SR, v souvislosti s tím rozdělení ČSD na ČD a ŽSR. Přeznačení vozidel na ČD. Provoz EC a IC vlaků. Útlum provozu na místních drahách. Stavba železničních koridorů. Volná tvorba v barevném řešení vozidel. Grafiti na vozidlech a zařízení. Názvy stanic bílé na modrém podkladě.

V mezinárodní normě NEM 800 je již definována epocha VI. Česká národní norma NEM 805 CZ tuto definici zatím nemá, stejně jako rozdělení epochy V na periody.