



1. Allgemeines

In der Entwicklungsgeschichte der Eisenbahn zeichnen sich deutlich Epochen ab, die durch technische Merkmale und wechselnde gesellschaftliche Strukturen gekennzeichnet sind. Die Epochen kommen sowohl im Streckenbild - z.B. im Bau- und Signalwesen - als auch in der Bauart, Farbgebung und Beschriftung der Fahrzeuge zum Ausdruck. Modellbahnanlagen sollten sich daher hinsichtlich ihrer Thematik, der Ausstattung und des eingesetzten Fahrzeugparks einer bestimmten Epoche zuordnen lassen.

2. Unterteilung

Bei den europäischen Eisenbahnen kann man aus Sicht des Modelleisenbahners fünf Epochen unterscheiden (siehe NEM 800), die sich in der Regel aber nicht scharf abgrenzen lassen. Vielmehr sind die Übergänge fließend und auf Teilgebieten unterschiedlich.

Zahlreiche zwischenzeitliche Veränderungen im Erscheinungsbild der Eisenbahnen erfordern eine weitere Unterteilung in **Perioden**. Diese lassen sich jedoch wegen der unterschiedlichen Entwicklung in den einzelnen Ländern nicht einheitlich festlegen. Diese Norm beschreibt die Epochen- und Periodeneinteilung in **Dänemark**.

3. Bezeichnung und Anwendung

Die Epochen werden nach NEM 800 mit römischen Ziffern benannt. Die Perioden werden durch kleine Buchstaben gekennzeichnet, die der Epochenbezeichnung hinzugefügt werden (Beispiel: „Epoche IV b“)

Eine Epochenangabe **ohne** Zusatzbuchstabe soll sich auf die durch einen Stern (*) gekennzeichnete Periode beziehen. Sind Modelle einer anderen Periode zuzuordnen, so ist stets der Zusatzbuchstabe anzuwenden.

Herstellern von Modellbahnen und Zubehör wird empfohlen, auf eine epochengerechte Ausführung zu achten und in ihren Angebotslisten die betreffende Epoche anzugeben.

4. Epochen- und Periodenübersicht

| Bezeichnung und Zeitraum | Charakteristik |
|--|--|
| Epoche I 1847 - 1920 | Entstehung der Hauptbahnen und später der Nebenbahnen. Verbesserung der technischen Konstruktion der Dampflok. |
| Periode a 1847 - 1880 | Seeländische Eisenbahngesellschaft, Dänische Eisenbahn-Betriebsgesellschaft (Jütland / Fünen). Fertigstellung des Hauptbahnnetzes. |
| Periode b 1880 - 1892 | Seeländische Staatsbahn, Jütländisch-Fünische Staatsbahn. Entstehung der größeren Privat- und Nebenbahnen. Einführung der nicht-automatischen Vakuumbremse. |
| Periode c 1892 – 1920 (*) | Vereinigung der Seeländischen und Jütländisch-Fünischen Staatsbahnen zur Dänischen Staatsbahn (DSB). Entstehung mehrerer Privatbahnen, Einführung der automatischen Vakuumbremse. |

| Bezeichnung und Zeitraum | Charakteristik |
|--|---|
| Epoche II 1920 - 1941 | Bau großer Dampfloks; Beginn der Verdieselung, Wiedervereinigung Südjütlands mit Dänemark, Amtsbahnnetz Schmalspur. Die Vakuumbremse ist fast überall eingeführt. |
| Periode a 1920 - 1934 | Dieseltriebwagen bei Privatbahnen. Das Amtsbahnnetz in Südjütland wird stillgelegt; einige Strecken werden auf Normalspur umgebaut. |
| Periode b 1934 – 1941 (*) | Bau der großen Eisenbahnbrücken über den Großen Strom und den Kleinen Belt. Einsatz der „LYNTOG“-Schnelltriebwagen, Einführung der S-Bahn in Kopenhagen, Abschaffung der 3. Klasse |

| Bezeichnung und Zeitraum | Charakteristik |
|--|--|
| Epoche III 1941 - 1969 | Umzeichnung des gesamten rollenden Materials, Einführung der Druckluftbremse bei den DSB. |
| Periode a 1941 - 1955 | Beschaffung der Schienenbusse für Privatbahnen, Umbau alter Abteilwagen zu Durchgangswagen. |
| Periode b 1955 – 1963 (*) | Einführung großer Diesellokomotiven. Personenwagen erhalten weinrote Farbgebung ohne Zierstreifen. Gelber Streifen auf 1.Klasse-Wagen. |
| Periode c 1963 – 1969 | Neue „LYNTOG“-Dieseltriebzüge (Bauart entsprechend dem deutschen TEE-Triebwagen VT 11.5). Einstellung mehrerer Privatbahnen. Umzeichnung der Güterwagen nach UIC-Standard (1964) Beschaffung leichter Dieseltriebwagen für Privatbahnen (LYNETTER). Beschaffung von Güterwagen nach UIC-Standard (1965). |

| Bezeichnung und Zeitraum | Charakteristik |
|---|--|
| Epoche IV 1969 - 1990 | DANLINK-Güterlinie Kopenhagen – Hamburg, Einführung des IC- und Regionalsystems. |
| Periode a 1969 - 1972 | Umzeichnung der Reisezugwagen nach UIC-Standard, neue S-Bahnwagen für Kopenhagen, Umbau und Modernisierung älterer Reisezugwagen mit Stahlaufbau, Beschaffung einer neuen Generation großer Diesellokomotiven (Reihe MZ). |
| Periode b 1972 – 1980 (*) | Einführung einer neuen Farbgebung: Lokomotiven werden rot/schwarz, Reisezugwagen rot. |
| Periode c 1980 – 1990 | Beschaffung von breiten Eisenbahnfähren (4 Gleise) für den Großen Belt. Anfang der Fernbahn-Elektrifizierung mit 50 Hz, 25 kV. Änderung der Güterwagenbezeichnung nach UIC. Beschaffung leichter Dieseltriebwagen (Bauart entsprechend dem deutschen Triebwagen BR 628); Die Schnelltriebwagen von 1963 erhalten silberne Farbgebung und werden „SØLVPILEN“ (Silberpfeil) genannt. |

| Bezeichnung und Zeitraum | Charakteristik |
|----------------------------|--|
| Epoche V ab 1990 | Anfang des Baus der festen Verbindung über den Großen Belt (Brücke/Tunnel), Fertigstellung 1997. Beschaffung der modernen Dieseltriebwagen IC3 (Gumminase / Flexliner) Einführung des ATC-Sicherheitssystems. Beschaffung einer neuen Generation von S-Bahnwagen. Beschaffung moderner elektrischer Triebwagen IC4 (abgeleitet vom IC3). Große Bauvorhaben zur Erweiterung des Eisenbahnnetzes nach Schweden in Arbeit; Öresundbrücke Kopenhagen – Malmö. Beschaffung der modernen Dieseltriebwagen IC2 (abgeleitet vom IC3) für Privatbahnen. |