

# Spoorwegtijdperken in Oostenrijk

vertaling: FEBELRAIL en de NEDERLANDSE MODELSPOOR FEDERATIE

**NEM****801****A**

blad 1 van 3

Documentatie

Norm met nationale geldigheid

uitgave 1990 vertaling 1998

In de ontwikkeling van de spoorwegen tekenden zich duidelijk tijdperken af die door technische mijlpalen en wisselende maatschappelijke structuren worden gekarakteriseerd. Daarom worden voor de Europese spoorwegmaatschappijen vijf tijdperken onderscheiden, waarin echter voor een deel landafhankelijk onderverdelingen worden gebruikt.

Deze tijdperken komen tot uiting in zowel het aanzien van spoorlijnen, bijvoorbeeld in de infrastructuur en het seinwezen als in de uitvoering, kleur en opschriften van het materieel. De tijdperken zijn doorgaans niet scherp af te bakenen, meestal overlappen de overgangen elkaar en zijn slechts op onderdelen verschillend. Binnen de tijdperken kunnen afzonderlijke perioden worden onderscheiden die door een lettertoevoeging worden aangeduid.

Modelspoorwegen behoren wat betreft het onderwerp, het decor en het ingezette materieel, in een bepaald tijdperk te worden ingedeeld. Fabrikanten van modelspoorartikelen wordt aanbevolen in hun catalogi de betreffende tijdperken waarbij de modellen horen, aan te geven.

Een tijdperkaanduiding zonder lettertoevoeging verwijst naar de met een \* aangeduide periode. Bijvoorbeeld: tijdperk II verwijst naar de periode tussen 1928 en 1938.

Indien modellen bij wijze van uitzondering in een andere periode voorkomen, wordt deze met behulp een letter exact ingedeeld.

Bijvoorbeeld: tijdperk IIa duidt op de periode tussen 1920 en 1928.

aanduiding en tijdsbestek	kenmerken
<b>Tijdperk I</b> Tot-1920	Bouw van de spoorwegen tot het voltooiën van een samenhangend spoorwegnet. Ontstaan van particuliere en staatspoorwegen; laatste geprivatiseerd in 1858. Vanaf 1882 ontstaan van het grote staatsnet (KKStB) door overname van verlieslijdende netten en nieuwbouw. Ontwikkeling van de stoomlocomotief tot de definitieve basisvorm. Coupérijtuigen worden vervangen door doorgangrijtuigen met midden- of zijgangen.
periode a 1837 - 1858	Ontstaan van regionale spoorwegen die later tot samenhangende netten uitgroeien.
periode b, c 1858 - 1884	Diverse particuliere maatschappijen vormen samen een hoofdnet. Eerste standaardisering in materieelbouw om de uitwisseling van het ene net op het andere mogelijk te maken.
periode d 1884 - 1891	Uitbouw van hoofdlijnen en zijlijnen wordt door de nieuw opgerichte KKStB voortgezet.
periode e* 1891 - 1913	Met uitzondering van "Südbahn" worden alle grote nog bestaande particuliere maatschappijen genationaliseerd en door de KKStB overgenomen. Ontwikkeling van stoomlocomotieven met oververhitter. Bouw van de eerste stoomlocomotief met vijf gekoppelde assen. Vervanging van oude, van particuliere maatschappijen overgenomen, wagens door standaardwagens. Invoer van de automatische vacuümrem. Eerste vier-assige rijtuigen (1894).
periode f 1913 - 1920	De bouw van het spoorwegnet is feitelijk afgesloten. Ontstaan van de eerste geëlektrificeerde normaalspoorlijnen. Standaardisatie van het seinstelsel en handelinrichtingen (systeem 5007) voor de sneltreindienst; toename gebruik van elektrische verlichting. Vanaf 1913 omnummering alle wagens volgens een nieuw systeem met onderverdeling (koppeltaknummering).

aanduiding en tijdsbestek	kenmerken
<b>Tijdperk II</b> 1920 - 1938 (1945)	Na het uiteenvallen van de Donaumonarchie ontstaan uit de DÖStB en ÖStB, de Österreichische Bundesbahnen. Overname van de Südbahn en NÖLB door de staatsspoorwegen. Uitbreiding van elektrische tractie en ontwikkeling treinstellen.
periode a 1920 - 1928	Overgang van de KKStB naar BBÖsterreich na het oplossen van de problemen rond de eigendomsverhoudingen. Verdere rijtuigbouw ontwikkeling naar voorbeeld van de door de KKStB gebouwde wagens met versterkt stoot- en trekwerk.
periode b* 1928 - 1938	Elektrische tractie in Salzkammergut en op de hoofdlijnen ten westen van Salzburg. Gebruik van lichtseinen en vanaf 1935 wijziging van de seinbeelden "voorzichtig rijden" en "vrije baan" in geel en groen. Grootschalig aanschafprogramma volgens standaardbouw (N28, 36). Beslissing in de toekomst alleen nog maar rijtuigen met een stalen geraamte te bouwen; nieuwe indeling van het wagenpark met passende opschriften (1928). Overname van de Österreichischen Bundesbahnen door de Deutsche Reichsbahn, DR (1938).
1938-1945	In deze periode geldt de NEM 806D.
<b>Tijdperk III</b> 1945 - 1970	Herinrichting van de Oostenrijkse spoorwegen naar de situatie van voor 1938 en wederopbouw van het in de wereldoorlog verwoeste spoorwegnet. Voortzetting elektrificatie en inzet diesellocomotieven. Ontwikkeling van een modern rijtuigpark volgens nationale en internationale (UIC) richtlijnen. Snelle vervanging van de armseinen door lichtseinen en nieuwe beveiligingstechnieken (posten met relaisbeveiliging).
periode a 1946 - 1952	Wederopbouw na de oorlog. Na het toekennen van een definitief materieelpark door de geallieerden (1948) wordt de aanduiding BBÖsterreich. Start van verbouwingsprogramma van oude houten rijtuigen in rijtuigen met stalen ribben.
periode b 1952 - 1956	Nieuw seinreglement en treindienstvoorschriften (V2, V3). Bouw van elektrische locomotieven en meer dieselrangeerlocomotieven. BBÖ treedt toe tot de EUROP. Bouw van standaardgoederenwagens volgens UIC-voorschriften. Nieuwe opschriften van het materieel (1953).
periode c* 1956 - 1970	In 1956 invoering twee klassen systeem. Verandering van het logo in Österreichische Bundesbahnen "ÖBB" (1956). Beëindiging van het verbouwingsprogramma van houten rijtuigen in rijtuigen met stalen ribben. Vervanging van enkele door dubbele sleepstukken bij alle elektrische locomotieven.

aanduiding en tijdsbestek	kenmerken
<b>Tijdperk IV</b> 1970 - 1987	Beëindiging omwisseling naar elektrische- en dieseltractie. Overgang naar internationaal geldende opschriften. Nieuwe huisstijl materieel.
periode a 1970 - 1975	Belangrijke nieuwbouw van locomotieven en treinstellen. Snelle modernisering van het binnenlands materieel. Verhoogde inzet van speciale goederenwagens.
periode b 1975 - 1980	Materieel wordt geschilderd in bonte kleuren.
periode c* 1980 - 1987	Nieuw seinreglement (1980) Opschriften van goederenwagens volgens UIC (1980-1983). De samenstelling van reizigerstreinen wordt bepaald door nieuwe rijtuigen (Schlieren, EUROFIMA, UIC-Z). Buitendienststelling twee-assige personenrijtuigen en bagagewagens (1984). De groene kleur van locomotieven en personenrijtuigen wordt vervangen door een vriendelijker kleur.
<b>Tijdperk V</b> vanaf 1990	Type vereenvoudiging bij elektrische- en diesellocomotieven en aanschaf nieuwe generatie materieel. Het "Corporate identity design" bepaalt het uiterlijk beeld. Uitvoering van gedeelten van het hogesnelheidsnet. Langzamerhand verdwijnen de armseinen, de typen met lantaarns zijn volledig vervangen door seinen met reflectoren.