

# NEM 805 CZ - epochy v České republice

<b>Normy evropských modelových železnic</b>  <b>Železniční Epochy</b>  <b>Platí pro Českou republiku (CZ)</b>		NEM 805 CZ
Doporučení	Zpracovatelé: ing. V.Londin, ing. V.Lepieš	listopad 1998
<p><b>Vývoj železnic lze rozčlenit na jednotlivé epochy, které jde vyznačit technickým vývojem a změnami společenských struktur. Železnici z tohoto hlediska rozdělujeme do pěti epoch, které jsou v každé zemi rozdílně ohraničeny.</b></p> <p><b>Epochy nacházejí své uplatnění nejen ve zobrazení trati - např. ve stavebním stylu, návěštění atd., ale i ve stavbě a popisu vozidel. Zařízení modelové železnice by tedy mělo odpovídat s ohledem na jeho stavební motivaci a nasazení vozidel určité epoše.</b></p> <p><b>Jednotlivé epochy jsou označovány římskými číslicemi. Hranice epoch se nedají ostře oddělit, mnohdy jsou přechody pozvolné a v různých oblastech rozdílné. V rámci jednotlivých epoch lze provést ještě další členění na periody, které jsou označeny malými písmeny.</b></p> <p><b>Výrobci modelové železnice doporučujeme uvádět na svých nabídkových listech epochy, do nichž jsou modely zařazeny.</b></p>		
Označení	Časový rámec	Charakteristika
EPOCHA I	do roku 1921	<p>Epocha výstavby železnic od počátku až po dokončení souvislé sítě tratí. Vznik soukromých a státních drah, poslední převedení státních drah do soukromých rukou - 1858. Od roku 1882 vytváření velké sítě státních drah (kkStB) přebíráním deficitních drah a výstavbou nových.</p> <p>Vývoj parních lokomotiv až po dotvoření jejich typické architektury. Ve stavbě vozů byly zatlačeny neprůchozí oddílové vozy osobními vagony průchozími s chodbičkou uprostřed nebo po straně.</p>
perioda a	1837-1858	Vznik prvních teritoriálních drah, které daly základ pro vznik pozdější souvislé sítě. Postupný rozvoj architektury lokomotiv - v podstatě kusová výroba jednotlivých typů.
perioda b	1858-1880	Spojení jednotlivých soukromých drah do souvislé sítě hlavních tratí. Ukončení výstavby hlavních tratí zásluhou krachu na vídeňské burze r.1873. První sjednocování stavby vozidel, což umožňovalo přechod vozidel z jedné dráhy na druhou (rozteč nárazníků). Zavádění krytých stanovišť strojvedoucího.
perioda c	1880-1891	Přijetí zákona o místních drahách. Rozsáhlá výstavba lokálek. Vznik kkStB v roce 1882. Stavba lehkých vozidel pro místní dráhy včetně parních motorových vozů. 1884 - vznik Generálního ředitelství kkStB - první typizace staveb.
perioda d	1891-1913	Postupné zestátnování soukromých drah (s výjimkou Buštěhradské, Košicko-Bohumínské a Ústecko-teplické dráhy) a jejich přebírání do provozu

		kkStB. Vývoj lokomotiv na přehřátou páru. Stavba prvních pětispřežních lokomotiv. Lokomotivní konstrukci určuje Karl Golsdorf. Nahrazování starých, od soukromých drah převzatých vozů novými vozidly jednotné stavby. Zavádění automatické sací brzdy, pouze u osobních vozů, nákladní vozy bržděny různě až do 30. let (Epocha II, perioda b). První čtyřnápravové osobní vozy. 1896 zrušení Generálního ředitelství kkStb a vznik ministerstva železnic.
perioda e	1913-1921	V podstatě je ukončena stavba nových tratí. sjednocování návěstění a stavědlových přístrojů. rozšiřování elektrického osvětlení. Od roku 1913 přeznačení všech vozů do nově členěného systému (čísla s pomlčkou).  Po rozpadu podunajské monarchie vznik Československa, počátek Československých státních drah - ČSD.
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 a	1921-1928	Přechod od kkStB na ČSD ve znění vlastnických vztahů a dokončení přeznačování vozidel dle regulí ČSD. Pokračování výroby vozidel s využitím zkušeností ze stavby pro kkStB se zesíleným tažným a narážecím ústrojím. Počátek československé konstrukce lokomotiv (365.0). Zavedení červeno-hnědého nátěru nákladních vozů. Od roku 1925 zaváděna tlaková brzda u osobních vozů (oba systémy se používaly souběžně). Většina osobních vozů převzatých od MÁV je již tlakovou brzdou vybavena. Všechny nově stavěné osobní vozy jsou z výroby vybaveny pouze tlakovou brzdou.
perioda b	1928-1939	Elektrizace pražského uzlu. Nástup motorizace do osobní dopravy. Pokusné zavádění světelných návěstidel. Po roce 1930 zavádění tlakové brzdy soustavy Božič u nákladních vozů. Nové vozy jsou již touto brzdou vybaveny z výroby, pokud jsou brzdou vybaveny. Od roku 1930 používána i celooceľová konstrukce vozů. 1935 počátek výroby celosvařovaných vozů, počátek vytváření typizovaného parku dvounápravových nákladních vozů. Zavedení šedého nátěru střech vozů - 1936.
perioda c	1939-1945	1939 - rozbití ČSD (ČMD, SŽ, DR, MÁV). Zavedení pravostranného provozu na silnici. Druhá světová válka.  Přeznačení 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.)
EPOCHA III	1945-1968	Společný provoz všech trakcí. Úspěšný nástup světelných návěstidel. Mezinárodní spolupráce ve výrobě vozidel.
perioda a	1945-1950	Poválečný chaos a obnova. Přeznačení 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 b	1950-	Zavádění typizovaných řad nákladních podvozkových vozů (Vsa, Zsa, Sa,

	1958	Sav, Pao, Px, La, Ra). Výroba posledních typů parních lokomotiv, provozních zkoušky nových trakcí. Přechíslování osobních vozů (zavedení žlutého písma). Nové návěstní předpisy 1953 - zrušení zvoncových návěstí, mechanická odjezdová návěstidla pouze jednoramenná, atd. V roce 1955 byla sloučena první a druhá vozová třída. Tím došlo k faktickému zrušení 3. vozové třídy. Důsledné zavedení pěticípé hvězdy na lokomotivách, uvedeno v předpise z r. 1953.
perioda c	1958-1968	Masový nástup nových trakcí. Přechíslování osobních vozů. Převedení výroby osobních vozů do NDR a MLR. 1962 - elektrická střídavá trakce.
EPOCHA IV	1968-1992	Ukončení parního provozu. Postupné nahrazování mechanických návěstidel světelnými i na vedlejších tratích. Elektrifikace hlavních tratí. Zavádění mezinárodního označování vozidel.
perioda a	1968-1975	Zavedení mezinárodního číselného označování vozů (od 1967). Zatlačování parní trakce na podružné výkony. Po srpnu 1968 odstranění rudých hvězd, v rámci „normalizace“ navrácení nových hvězd zpět.
perioda b	1975-1985	Konec parního provozu (1981). Jednotné barevné řešení hnacích vozidel. Nahrazení motorových vozů M131.1 vozy řady M152.0. Zavádění nových světelných návěstidel typu AŽD.
perioda c	1985-1992	Nové jednotné barevné řešení hnacích vozidel - zavedení širokého žlutého výstražného pruhu. Mezinárodní označování všech vozidel (tedy i písmenné označení vozů). Po roce 1989 odstranění symbolů komunistické moci z hnacích vozidel. Rekonstrukce historických vozidel pro muzejní účely ve větším rozsahu (1989 - 150 let železnice na území ČSSR).
EPOCHA V	1993-trvá	Rozdělení ČSFR na ČR a SR, v souvislosti s tím rozdělení ČSD na ČD a ŽSR.
perioda a	1993-....	Přeznačení vozidel na ČD. Provoz EC a IC vlaků. Útlum provozu na místních drahách. Stavba železničních koridorů. Volná tvorba v barevném řešení vozidel. Výskyt graffiti na vozidlech a zařízení. Názvy stanic bílé na modrém podkladě.