



Empfehlung

**Ausgabe 2003**  
(ersetzt Ausgabe 1996)

## 1. Allgemeines

Gestützt auf NEM 800, Ziffer 2 werden die Epochen und Perioden für Deutschland wie folgt festgelegt.

## 2. Epochen und Perioden

Bezeichnung und Zeitraum	Charakteristik
<b>Epoche I</b> 1835 - 1920	<b>Länderbahn-Epoche</b> Epochen des Eisenbahnbaus von den Anfängen bis zur Vollendung eines zusammenhängenden Streckennetzes. Entstehung großer Staatsbahnnetze sowie zahlreicher Privatbahnen mit überwiegend regionaler Bedeutung. Entwicklung der Dampflokomotive bis zum Abschluss ihrer Grundform. Farbiges Erscheinungsbild von Lokomotiven und Wagen.
<b>Periode a</b> 1835 - 1875	Entstehung erster Territorialeisenbahnen mit Privat- oder Staatsbahncharakter. Weiterentwicklung des Streckenbaus bis zur Vollendung eines zusammenhängenden Grundnetzes. Entwicklung verschiedener Grundformen der Dampflokomotive.
<b>Periode b</b> 1875 - 1895	Entstehung von neun großen Staatsbahnnetzen in Preußen, Bayern, Sachsen, Württemberg, Baden, Hessen, Mecklenburg, Oldenburg und Elsass-Lothringen. Ergänzung des Streckennetzes. Erste Nebenbahnen (Sekundärbahnen) sowie Klein- und Lokalbahnen (Tertiärbahnen). Erste Schmalspurbahnen. Entwicklung der Dampflokomotive mit Verbundwirkung und der Tenderlokomotive. Erste preußische Normalien im Fahrzeugbau. Anwendung der vier Klassenfarben (gelb, grün, braun, grau) in Preußen. Einführung der durchgehenden Druckluftbremse für Personenzüge.
<b>Periode c</b> 1895 - 1910	Abschluss des Netzausbaus. Neuorganisation der Staatsbahnen. Gemeinsame Verwaltung der Preußisch-Hessischen Staatsbahnen. Weitergehende Vereinheitlichung im Eisenbahnwesen durch Bau- und Betriebsordnungen, Signalordnungen, Fahrdienstvorschriften, Technische Einheit (TE). Entwicklung der Heißdampflokomotive. Erste Triebwagen mit Vergasermotor und Speichertriebwagen. Einsatz vierachsiger Schnellzugwagen.
<b>Periode d</b> 1910 - 1920	Stagnation in der Entwicklung durch den 1. Weltkrieg. Schwarzanstrich von Lokomotivaufbauten in Preußen. Große Schnellzuglokomotiven erscheinen. Erster elektrischer Betrieb. Gründung der MITROPA. Personenwagen einheitlich olivgrün. Entwicklung von Güterwagen der Verbandsbauart. Freizügiger Güterwagenaustausch (Deutscher Staatsbahnwagenverband). Einführung der durchgehenden Druckluftbremse für Güterzüge.

Bezeichnung und Zeitraum	Charakteristik
<b>Epoche II</b> 1920 - 1950	<b>Reichsbahn-Epoche</b> Übernahme der deutschen Eisenbahnen durch das Reich. Entwicklung von Einheitsbauarten für Lokomotiven und Wagen. Ausbau des elektrischen Zugbetriebs und Weiterentwicklung der Triebwagen. Vereinheitlichung der Bau- und Betriebsvorschriften sowie der Fahrzeuganstriche und -anschriften. Vielfalt im Fahrzeugpark durch Fahrzeuge der Epoche I.
<b>Periode a</b> 1920 - 1925	Übergang der Staatseisenbahnen auf das Reich. Bildung von Reichsbahndirektionen. Erstes Typenprogramm für Elloks. Erste Einheitspersonenwagen. Personenwagen braungrün. Einführung der Austauschbauart für Güterwagen. Kennzeichnung der Güterwagen mit „Deutsche Reichsbahn“ und Gattungsbezirk. Erleichterung des Wagenübergangs infolge internationaler Übereinkommen (RIC, RIV).
<b>Periode b</b> 1925 – 1937 (*) <sup>1)</sup>	Periode der „Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft“ DRG. Auflösung der Gruppenverwaltung Bayern. Umzeichnung der Dampf- und Elloks, Entwicklung von Einheits-Dampfloks, erste Schnelltriebwagen. Umzeichnung der Personenwagen (mit Modifikation 1930). Aufhebung der 4. Wagenklasse, Einführung der Hülsenpuffer. MITROPA -Schlaf- und -Speisewagen bordeauxrot. Güterwagen auf durchgehende Luftdruckbremse umgerüstet.
<b>Periode c</b> 1937 - 1950	Eingliederung der Eisenbahnen des Saarlandes und der Österreichischen Bundesbahnen. Änderung der Signalordnung. Anbringung des Reichsadlers an Triebfahrzeugen und Personenwagen. Personenwagen flaschengrün, geänderte Kennzeichnung. Entwicklung von Kriegs-Lokomotiven, Behelfs-Personenwagen und Kriegs-Güterwagen. Nach Kriegsende Entfernung der Reichsembleme an Fahrzeugen und Einrichtungen. Beschriftung der Güterwagen mit der Bezeichnung der Besatzungszone. Einstellung des elektrischen Zugbetriebs im Bereich der sowjetischen Besatzungszone.

<sup>1)</sup> zur Unterscheidung von der DR der Epochen III und IV wird meist das Kürzel DRG für die Epoche II verwendet.

Bezeichnung und Zeitraum	Charakteristik	
<b>Epoche III</b> 1949 - 1970	<b>Frühe Bundesbahn (D)- und Reichsbahn (DDR)-Epoche</b> Voneinander unabhängiger Aufbau und Modernisierung des Eisenbahnwesens in der Bundesrepublik Deutschland und der Deutschen Demokratischen Republik. Phase des Strukturwandels durch den Ausbau des Diesel- und elektrischen Zugbetriebs und allmähliche Abnahme der Dampfloks-Zugförderung. Entwicklung eines modernen Fahrzeugparks und neuer Sicherungstechnik.	
	<b>DB</b>	<b>DR</b>
<b>Periode a</b> 1949 - 1956	Umbenennung der Deutschen Reichsbahn im Gebiet der Bundesrepublik Deutschland in „Deutsche Bundesbahn“. Erste Neubaudampfloks. Aufbau des „blauen F-Zugnetzes“. Umzeichnung der Akku- und Verbrennungstriebwagen. Dreiklassensystem im Personenverkehr. Gründung der DSG. Einführung 26m langer Reisezugwagen. Bei Güterwagen neue DB-Kennzeichnung (neuer Nummernplan).	Eigenständige Verwaltung der Deutschen Reichsbahn im Gebiet der Deutschen Demokratischen Republik. Verstaatlichung der Privatbahnen. Umbau von Dampfloks auf Kohlenstaubfeuerung. Dreiklassensystem im Personenverkehr. Großräumiger Einsatz von Doppelstockzügen. Bei Güterwagen neue DR-Kennzeichnung (neuer Nummernplan).
<b>Periode b</b> 1956 - 1970	Rückgang des Dampfloks-Einsatzes, Ausweitung des Diesel- und elektrischen Betriebes. Neubekesselung von Dampfloks und Umbau auf Ölfeuerung. Serienbeschaffung von Diesel- und El-loks. Aufnahme des TEE-Verkehrs. Neue Signalordnung: Einführung des Dreilicht-Spitzensignals. Zweiklassensystem im Personenverkehr, 1. Klasse-Kennzeichnungstreifen. Personenwagen chromoxidgrün. Umbauprogramm für Nahverkehrswagen.  DB-Zeichen eingeführt.	Neubau und Rekonstruktion von Dampfloks, Serienbau neuer Dampfloks. Serienbeschaffung von Dieselloks. Wiederaufbau des elektrischen Streckennetzes.  Neue Signalordnung: Einführung des Dreilicht-Spitzensignals. Zweiklassensystem im Personenverkehr, 1. Klasse-Kennzeichnungstreifen. Neue Personenwagenkennzeichnung. Umbau von Personenwagen (Reko- und Modernisierungsprogramm). DR-Zeichen eingeführt. OPW-Güterwagenverband gegründet.

Bezeichnung und Zeitraum	Charakteristik	
<b>Epoche IV</b> 1965 - 1990	<b>Späte Bundesbahn (D)- und Reichsbahn (DDR)-Epoche</b> Weitgehender Abschluss der Traktionsumstellung auf Diesel- und elektrischen Betrieb. Anwendung international vereinbarter Fahrzeug-Kennzeichnungen. Neue Farbschemen beim Fahrzeugpark.	
	<b>DB</b>	<b>DR</b>
<b>Periode a</b> 1965 - 1970	Neue Personen- und Güterwagenkennzeichnung gem. internationaler Vereinbarung. Neues Triebfahrzeug-Kennzeichnungssystem gemäß internationaler Vereinbarung.	Neue Personen- und Güterwagenkennzeichnung gem. internationaler Vereinbarung. Neues Triebfahrzeug-Kennzeichnungssystem gemäß internationaler Vereinbarung.
<b>Periode b</b> 1970 – 1980	Aufbau des einklassigen Inter-City-Netzes. Personenwagen-Versuchsanstrich „Pop-Farben“. Allmähliche Umstellung auf neues Farbkonzept für Triebfahrzeuge und Personenwagen (beige/rot bzw. beige/türkis). Letzter Einsatz von Lenkachs-Personenwagen.	Neues Farbkonzept für Triebfahrzeuge. Letzter Einsatz von Dampflok mit Öl-Hauptfeuerung. Bildung eines Traditions-Fahrzeugparks.
<b>Periode c</b> 1980 – 1990 (* )	Umstellung auf neues Farbkonzept für Triebfahrzeuge und Personenwagen großenteils abgeschlossen. Inter-City-Züge mit zwei Wagenklassen. Modifizierte internationale Güterwagenkennzeichnung.	Letzter Dampflokbetrieb auf Regelspur. Neues Farbkonzept für Personenwagen (rehbraun / beige / grün). Städte-Express-Züge (rehbraun / beige / orange). Letzter Einsatz von Lenkachs-Personenwagen.

<b>Epoche V</b> ab 1990	<b>Epoche der Deutschen Bahn AG</b> Zusammenarbeit beider deutscher Staatsbahnen und Umwandlung in die Deutsche Bahn AG. Einführung des ICE-Verkehrs. An Einsatzarten orientiertes Farbkonzept beim Fahrzeugpark.	
<b>Periode a</b> 1990 - 1994	Zusammenarbeit und erste Anpassungsmaßnahmen beider deutscher Bahnverwaltungen. Neues Farbkonzept der DB für Lokomotiven (rot) und einsatzorientiert (vier Kennfarben) für bestimmte Triebfahrzeuge sowie Personenwagen; teilweise bereits von der DR übernommen. Anpassung des Bezeichnungsschemas für Triebfahrzeuge der DR an das DB-Schema. Aufnahme des ICE-Verkehrs. Erste Triebwagen mit Neigetchnik. Modifizierte internationale Güterwagenkennzeichnung.	
<b>Periode b</b> ab 1994 (* )	Zusammenführung von DB und DR in der „Deutsche Bahn AG“. Neues Firmenzeichen. Einheitliche Anwendung des DB-Farbkonzeptes für Triebfahrzeuge und Personenwagen. Einführung eines neuen Farbkonzeptes (verkehrsrot) für Güterwagen.	