

1. Alment omkring epoker

I løbet af jernbanernes udviklingshistorie, afspejler der sig tydelige epoker, som er kendetegnet ved tekniske udviklingstrin og afvekslende samfundsmæssige strukturer.

Epokerne afspejler sig på strækningernes fremtoning i f.eks. bygninger og signaler, såvel som i køretøjers byggestil, bemaling og litrering.

Modelbaneanlæg bør i forhold til tema, landskabsopbygning og anvendte køretøjer, kunne henføres til en bestemt epoke.

2. Underinddeling

Ved de europæiske jernbaner, kan man, set fra modeljernbaneentusiastens synsvinkel, skelne mellem seks epoker (se nem 800), som i reglen ikke lader sig skarpt afgrænse. Der er snarere flydende overgange mellem epokerne og stedvise forskelle.

Talrige tidsmæssige forandringer i jernbanernes fremtoning, kræver en yderligere inddeling i **perioder**. Disse kan dog ikke fastlægges ensartet og samtidigt, på grund af den forskelligartede udvikling i de enkelte lande. Denne norm beskriver epoke- og periodeinddelingen i Danmark.

3. Betegnelse og anvendelse

Epokerne beskrives ifølge NEM 800 med romertal. Perioderne kendetegnes med små bogstaver, som anføres efter epokebetegnelsen, (eksempelvis „Epoke IV b“).

En epokeangivelse **uden** tillægsbogstav, kan tage udgangspunkt i en med stjerne (*) kendetegnet periode. Skal modeller henføres til andre perioder, skal tillægsbogstav altid anvendes.

Det anbefales, at fabrikanter af modeljernbanemateriel og tilbehør, er opmærksomme på en epokekorrekt udførelse og at der oplyses om den pågældende epoke i kataloger etc.

4. Epoke og Periodeoversigt

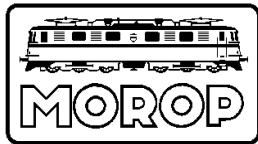
benævnelse og tidsrum	Karakteristika
Epoke I 1847 - 1920	Anlæggelse af hovedbanerne og senere privatbanerne. Forbedring af den tekniske konstruktion af damplokomotiver.
Periode a 1847 - 1880	Sjællandske Jernbaneselskab, Danske Jernbaneselskab (Jylland/Fyn) Færdiggørelse af hovedbanenettet.
Periode b 1880 - 1892	Sjællandske Jernbaneselskab, Jysk-Fynske Statsbaner. Bygning af de større privat- og sidebaner. Den ikke-automatiske vakuumbremse indføres.
Periode c 1892 - 1920 (*)	Sammenlægning af Sjællandske Jernbaneselskab og Jysk-Fynske Statsbaner i Danske Statsbaner (DSB). Bygning af flere privatbaner Den automatiske vakuumbremse indføres.



benævnelse og tidsrum	Karakteristika
Epoke II 1920 - 1941	Bygning af store damplokomotiver, begyndede anvendelse af diesellokomotiver, genforeningen af Sønderjylland med Danmark, smalsporet amstbanenet. Vakuumbremser er indført næsten overalt.
Periode a 1920 - 1934	Der køres med dieselmotorvogne hos privatbaner. Amtsbanenettet i Sønderjylland nedlægges og enkelte strækninger ombygges til normalspor.
Periode b 1934 - 1941 (*)	Bygning af de store jernbanebroer over Lillebælt (1935) og Storstrømmen (1937). Det første lyntog sættes i drift (1935) S-baner i København sættes i drift (1934) 3. klasse afskaffes

benævnelse og tidsrum	Karakteristika
Epoke III 1941 - 1969	Omlitring af alt rullende materiel ved DSB Trykluftbremsen tages i brug ved DSB.
Periode a 1941 - 1955	Privatbanerne anskaffer skinnebusser, ombygning af gamle kupevogne til gennemgangsvogne.
Periode b 1955 - 1963 (*)	De store diesellokomotiver sættes i drift. Personvognene males i vinrøde uden stafferinger. Der indføres gul markeringsstribe på 1.klasses vogne.
Periode c 1963 - 1969	Nye diesellyntog litra MA (svarende til det tyske TEE-motortog VT 11.5). Nedlæggelse af flere privatbaner. Omlitring af godsvognene i henhold til UIC-Standard (1964) Privatbanerne anskaffer lette motortog (LYNETTER). Anskaffelse af godsvogne i henhold til UIC-Standard (1965).

benævnelse og tidsrum	Karakteristika
Epoke IV 1969 - 1990	DANLINK-godstog København-Hamburg, IC- og Regionaltogs-systemet indføres.



Normer for Europæiske Modeljernbaner

Jernbaneepoker i Danmark

NEM

808 DK

Side 3 af 4

Dokumentation

Udgave 2013

Periode a 1969 - 1972	Omlitring af persontogsmateriellet i henhold til UIC-standard, nye S-tog i den Københavnske nærtrafik, ombygning og modernisering af ældre personvogne med stålvognekasser, anskaffelse af en ny generation af store diesellokomotiver (Litra MZ).
Periode b 1972 – 1980 (*)	Nyt design indføres: diesellokomotiver males rød/sort, personvognene røde.
Periode c 1980 – 1990	Anskaffelse af brede jernbanefærger (4 spor) til Storebæltsoverfarten (IC-færger) Begyndende elektrificering af fjernbanerne med 50 Hz, 25 kV. Omlitring af godsvogne i henhold til UIC. Anskaffelse af lette motortog litra MR (Svarende til det tyske motortog BR 628); Litra MA fra 1963 males sølvfarvet og bliver døbt „SØLVPILEN“.

benævnelse og tidsrum	Karakteristika
Epoke V 1990-2006	Anlægsarbejderne på den faste forbindelse over Storebælt begynder (bro/tunnel) , færdiggøres og tages i brug i 1997. Anskaffelse af moderne dieseltogsæt IC3 (Gumminæse / Flexliner) ATC-Sikkerhedssystem indføres. Anskaffelse af en ny generation S-togsmateriel. Anskaffelse af moderne elektriske togsæt ER4 (i lighed med IC3). Store anlægsarbejder i forbindelse med udvidelse af jernbanenettet til Sverige sættes i arbejde, Øresundsbroen København-Malmö. Anskaffelse af moderne dieseltogsæt IC2(afledt af IC3) til privatbanerne.
Periode a 1990-1998	IC3 indsættes i drift MA udrangeres Rederi- og busdrift udskilles fra DSB og videreføres som selvstændige selskaber DSB tager de første nye elektriske regionaltog, litra ER, i brug SA togsæt sættes i drift på S-togs nettet MK lokomotiver indføres Storebæltsforbindelsen indvies Nyt design med rød stribe ved dørene.(som IC3).



Periode b 1999-2002	DSB bliver selvstændig virksomhed EG lokomotiver indføres Øresundsbroen indvies IC4 bestilles hos AnsaldoBreda DSB Gods fusionerer med det tysk-hollandske Railion A/S MK, EG, EA, MZ lokomotiver tages med. Sidste MY-lokomotiv udrangeres Lokalbanen oprettes som sammenslutning af privatbaner på Sjælland. NJ oprettes ved fusion af Skagensbanen og Hjørring privatbaner Sidste MH udrangeres Metro åbner i København Dobbeltdekkertog indsættes i den sjællandske regionaltrafik (lejet hos Bombardier) MQ indsættes på Svendborgbanen
Periode c 2003-2006	Arriva overtager togdrift i Danmark Nyt designkoncept med mørke vinduesbånd. DSB gods bliver til Railion Denmark A/S Dansk Jernbane (fra 2006: CFL cargo) oprettes, kun godstogselskab. ATC togstop indføres på sekundære baner 3. generations s-tog udtages af drift

benævnelse og tidsrum	Karakteristika
Epoke VI 2007- (*)	Nyt UIC nummerskema med 12 cifferede numre. Raillion Danmark bliver til Raillion Scandinavia og køber BR 185 lokomotiver der indsættes i driften 2. generations S-tog tages ud af drift Driften af "Lille Nord" (Hillerød-Helsingør) overgår fra DSB S-tog til Lokalbanen. Contec Rail oprettes Midstjyske jernbaner oprettes og skal samkøre Odderbanen og VLTJ Regionstog AS oprettes som sammenslutning af Vestsjællands Lokalbaner, Østbanen og Lollandsbanen. Yderligere dobbeltdekkervogne lejes hos Bombardier Raillion sælger EA lokomotiver ERTMS vælges som fremtidens signalsystem i Danmark