

	Normen Europäischer Modellbahnen <b>Eisenbahn-Epochen in Frankreich</b>	<b>NEM</b> <b>810 F</b> Seite 1 von 3
---	--	---

Empfehlung

Maße in mm

Ausgabe 2004

## 1 Allgemeines.

Die Norm NEM 800 wird durch das Schreiben, was die Entwicklung der Eisenbahn in Frankreich betrifft, vervollständigt.

## 2 Die Epochen der Eisenbahn in Frankreich.

Bezeichnung und Dauer	Charakteristik / technische Daten
<b>Epoche I</b> 1832 - 1925	Gründung des französischen Netzes durch private Gesellschaften, die jede ihre eigenen Materialien benutzen.
<b>Periode A</b> 1832 - 1870	Gründung des französischen Eisenbahnnetzes. Goldenzeit des kurzen rollenden Materials von „Helden-Zeit“.
<b>Periode B</b> 1871 - 1918	Die Dampflokomotiven nehmen ihre endgültigen Formen, das CIWL ist gegründet. Aufgrund des „Freycinet“-Gesetze (1879), zahlreichen sekundären oder von lokalem Interesse Linien entstehen und werden durch zahlreiche unterschiedliche Gesellschaften bewirtschaftet. (meistens in Meterspur) Aufkommen in 1875 von dem „Decauville“-Träger, der die Benutzung der 60 cm Spur für die landwirtschaftlichen, industriellen und militärischen Gebräuche verallgemeinern wird.
<b>Periode C</b> 1918 - 1925	Ankunft von den „Armistice“ und „Us-army“ Maschinen, Schaffung des Netzes AL, des OCEM und des RIV-Übereinkommens, das den Geschäftsverkehr von den Waggons zwischen den Ländern erlaubt. Schaffung der ersten Meterspurtriebwagen auf Grund von Us-army LKW-Rahmen (GMC).
<b>Epoche II</b> 1926 - 1945	Die Privatgesellschaften haben sich zusammengefasst, eine Vereinigung beginnt zwischen den Gesellschaften, aber die Materialien behalten ihre Besonderheiten wenigstens für die Dekoration bei.
<b>Periode A</b> 1926 - 1933	Aufkommen von den Windleitblechen und den Ganzmetallwagen (OCEM, NORD). Elektrifizierung mit 1.5 kV auf PO, MIDI und PLM. Verbesserung der Produktivität der Dampflokomotiven.
<b>Periode B</b> 1934 - 1937	Standardisierung der französischen Signalgebung (VERLANT-Kode), Ausdehnung der Triebwagen. Gemeinsame Betriebe von PO und MIDI, neue territoriale Verteilung zwischen PO und ETAT. Verallgemeinerung des Betriebs durch Triebwagen auf der Mehrzahl der fortbestehenden Meterspurbahnen (Billard und Renault).
<b>Periode C</b> 1938 - 1945	Gründung der SNCF. Großes Umrühren des Materials, das die Farben der alten Netze behält.
<b>Epoche III</b> 1946 - 1970	Vereinigung vom Netz und Material durch die SNCF. Schneller Niedergang des Dampfbetriebs zugunsten der elektrischen- und Dieseltraktion. Vereinigung der Dekoration des Materials (z.B. : ‚Waggon grün‘ für die Personenwagen).

Bezeichnung und Dauer	Charakteristik / technische Daten	
<b>Periode A</b> 1946 - 1949	Ankunft der ‚vereinigten‘ Dampfmaschinen, ‚Armistice‘ und die ‚141 R‘, zahlreiche Veränderungen zwischen den Regionen. Aufkommen der DEV-Personenwagen und der ‚Standard-Waggons, Ausdehnung der Dieseltraktion für die Rangierbetriebe. Die Lackierungen von den alten Netze sind noch sichtbar aber für kurze Zeit.	
<b>Periode B</b> 1950 - 1955	Einführung des ersten vereinten Markierungsplans, das alle Materialkategorien betrifft. Ausdehnung vom Strom 1.5 kV (Paris/Dijon) und Start von 25 kV. Aufkommen der vereinten Triebwagen und der rostfreien Personenwagen.	
<b>Periode C</b> 1956 - 1960	Abschaffung der dritten Klasse und Umnummerierung der Personenwagen. Ost und Norden sind unter Oberleitung 25 kV entwickelt. Einführung der Diesellinienmaschinen und des Netzes TEE. Neue Generation vereinigter elektrischer Lokomotiven.	
<b>Periode D</b> 1961 – 1970	Neuer Markierungsplan für die Triebfahrzeuge (1961), was besonders die Dieselloks und Triebwagen betrifft. UIC- Nummerierung für die Waggons (1964). Vereinfachte Markierung (1965) und dann UIC- Nummerierung (1968) für die Personenwagen, die eine neue Lackierung bekommen (rot und dann grün/grau) Breite Entwicklung des Autoträgerwaggons in stromschnellen Zügen langer Strecke. Ausdehnung des Bestands von Wagen mit Drehgestelle. Aufgrund der zahlreichen sekundären Linienverschließungen Gründung der ersten touristischen Eisenbahn, die entweder Materials in ihrem historischen Stand oder Materials mit einem zeitgenössischen Aspekt besitzen.	
<b>Epoche IV</b> 1971 - 1990	Endgültiges Verschwinden des Dampfes. Beginn des Rückgangs der Dieseltraktion zugunsten der elektrischen Traktion. Aufkommen der ersten gefärbten Lackierungen auf den Lokomotiven und Personenwagen. Inbetriebnahme des TGV - PSE.	
<b>Periode A</b> 1971 - 1979	Ende des Dampfes, der Zweiachsenpersonenwagen und der alten Waggons. Reform der Strukturen und der territorialen Teilung der SNCF. Ausdehnung der Dieseltraktion und der Turbozüge, die schnell wegen der Energiekrise angehalten wird. Wiederaufnahme der Elektrifizierungen. Aufkommen der CORAIL - Personenwagen.	



Bezeichnung und Dauer	Charakteristik / technische Daten	
<b>Periode B</b> 1980 - 1990	Beginn der TGV - Ära mit der Inbetriebnahme der neuen Paris-Südostlinie. Umgestaltung des Grundsatzes des Schemas internationaler Markierung der Fahrzeuge. Wirksamere Farbwahl für das Firma- Image.	
<b>Epoche V</b> Ab 1991	Neues Bild der SNCF ( neues Sigel). Diversifikation des Aussehens des Materials durch ihre Spezialisierung ( per Aktivitäten, per ihre Zuteilung an die Regionen).	
<b>Periode A</b> 1991 - 1995	Inbetriebnahme des atlantischen TGV Inbetriebnahme des Ärmelkanaltunnels Annahme des Sigel mit Mütze. Die Nahverkehrszüge werden TER (Regionalschnellzüge)	
<b>Periode B</b> 1995 - 1998	,Mehrbetrieben- Lackierung auf den Lokomotiven. Erste Modernisierung der CORAIL+ - Personenwagen.	
<b>Periode C</b> Ab 1998	Übertragung der Verwaltung TER an die Regionen. Trennung der Aktivitäten und Aufkommen der spezifischen Lackierung auf den Lokomotiven (FRET, EN VOYAGE, usw.) Zweite Modernisierung der CORAIL - Personenwagen ,TEOZ'	