



Empfehlung

**Ausgabe 2023**  
(ersetzt Ausgabe 2007)

## 1. Einleitung

Gestützt auf NEM 800, Ziffer 2 werden die Epochen und deren Perioden für Polen wie folgt festgelegt und beschrieben:

## 2. Epochen und Perioden

Bezeichnung	Zeitraum	Charakteristik
<b>Epoche I</b>	<b>1842 - 1918</b>	<b>Bau der Eisenbahn durch private Aktiengesellschaften. Entstehung der staatlichen Eisenbahnverwaltungen sowie zahlreicher Privatbahnen mit überwiegend regionaler Bedeutung.</b> <b>Entwicklung der Dampflokomotive bis zum Abschluss ihrer Grundform.</b>
<b>Periode a</b>	1842 - 1875	Bau der ersten Eisenbahnstrecken auf dem Polengebiet: Breslau - Olawa (Preußen), Warschau-Wiener Eisenbahn (Russland), Krakau-Oberschlesische Eisenbahn (Österreich). Erste Vereinheitlichungen im Fahrzeugbau.
<b>Periode b</b>	1875 - 1910	Verstaatlichung der großen privaten Eisenbahnen (in Preußen und Österreich). Ergänzung des Streckennetzes. Erste Nebenbahnen (Sekundärbahnen) sowie Klein- und Lokalbahnen. Erste Schmalspurbahnen. Farbiges Erscheinungsbild von Lokomotiven und Wagen. Einführung der durchgehenden Druckluftbremse für Personenzüge (Preußen, Russland) und der durchgehenden Vacuumbremse für Personenzüge (Österreich).
<b>Periode c</b>	1910 - 1918	Ab 1910 Personenwagen einheitlich olivgrün. Entwicklung von Güterwagen der Verbandsbauart (Deutschland). Verstaatlichung der großen privaten Eisenbahnen in Russland (1912). Ab 1913 Umzeichnung aller Wagen auf ein neu gegliedertes Nummern-System (Österreich). Stagnation in der Entwicklung durch den 1. Weltkrieg. Gründung der Deutschen Generaldirektion der Militäreisenbahnen in Warschau (1915). Gründung des polnischen Verkehrsministeriums. Beginn der Übernahme von Eisenbahnen im ehemaligen russischen und österreichischen Teilungsgebiet (1918). Namefeststellung der Eisenbahnen in Polen: „Polskie Koleje Państwowe“ (1918).
<b>Epoche II</b>	<b>1919 - 1945</b>	<b>Übernahme der Eisenbahn von den Annektierungsländern.</b> <b>Organisierung des polnischen Eisenbahnwesens.</b> <b>Umbau des Eisenbahnnetzes (Bau von neuen Strecken).</b> <b>Polnische Fahrzeugkonstruktionen. Anfänge der Elektrotraktion.</b>
<b>Periode a</b>	1919 - 1925	Periode der Grenzenfestigung Polens. Übernahme der Eisenbahnen in der ehem. preußischen Teilung (1919-1921). Fahrzeuge gekennzeichnet mit dem polnischen Staatswappen und dem PKP-Eigentumsmerkmal, aber teilweise noch mit den Merkmalen der Annektierungsländer. Reparation des Rollmaterials von Annektierungsländern (1921 - 1923). Übernahme der Eisenbahnen in Oberschlesien und in der Freien Stadt Danzig (1922). Vorläufiges Kennzeichnungssystem von Güter- und Personenwagen der PKP (1919 - 24)
<b>Periode b</b>	1926 - 1939	Gründung PKP (Polnische Staatseisenbahnen) 1926. Bau der ersten vierachsigen Ganzstahl-Schnellzugwagen polnischer Bauart (1928). Einführung einheitlicher Vorschriften zur Wagen-Kennzeichnung bei der PKP (1930). Einführung des Betriebs der Schnellverbrennungstriebwagen bei der

		PKP (1934). Elektrifizierung des Warschauer Eisenbahnknotens. Erste elektrische Lokomotiven bei der PKP (1936).
<b>Periode c</b>	1939 - 1945	Der Krieg. Übernahme der Eisenbahn durch das Deutsche Reich. Eingliederung der früheren preußischen Direktionen in die Strukturen der deutschen Eisenbahnen. Bildung der Ostbahn auf dem Gebiet des Generalgouvernements.

<b>Epoche III</b>	<b>1945 - 1968</b>	<b>Wiederaufbau der Eisenbahn von den Kriegszerstörungen. Herstellung neuer Fahrzeugbauarten. Wiederaufbau der Elektrotraktion. Einführung der Dieseltraktion bei der PKP.</b>
<b>Periode a</b>	1945 - 1951	Weiterbau von Dampflokomotiven nach deutschen Kriegsbauarten (BR 42, BR 52). Neue Dampflokbaureihen, entwickelt nach den polnischen Vorkriegsbauarten und gekauften amerikanischen Konstruktionen. Beschaffung von Wagen, überwiegend weiterentwickelte Kriegsbauarten. Der Adler im Staatswappen verliert die Krone. Neues Nummernschema für Güter- und Personenwagen (1945). Erste neu entwickelte polnischen Güter- und Personenwagenbauarten.
<b>Periode b</b>	1951 - 1956	Wiederaufbau der Elektrotraktion. Erste Dieseltriebwagen bei der PKP nach 1945. Einführung neuer Kennzeichnungen an den PKP-Güterwagen (1951).
<b>Periode c</b>	1956 - 1968	Beendigung der Dampflokbeschaffung für die PKP. Aufhebung der 3. Wagenklasse (1956). Einführung der elektrischen Heizung bei den PKP-Personenwagen (1957). Die Wagen verlieren das Staatswappen (1958). Ganz neue Regeln zur Anordnung der Personenwagen-Beschriftung (1958). Einführung der Doppelstockwagen (1959). OPW-Güterwagenpark gegründet (1964). Beginn der Serienbeschaffung der neuen Generation von Reisezugwagen UIC-Y polnischer Konstruktion für die PKP (1965).

<b>Epoche IV</b>	<b>1968 - 1988</b>	<b>Einführung der Nummerierung gemäß UIC. Intensive Elektrifizierung der Strecken. Rückgang der Dampftraktion. Die Zeit der höchsten Transportleistungen in der PKP-Geschichte.</b>
<b>Periode a</b>	1968 - 1974	Die Lokomotiven werden mit großen Laternen ausgestattet. Einführung eines einheitlichen Systems zur Nummerierung der Güter- und Personenwagen nach UIC (1968). Doppel-Gattungskennzeichnung der Güterwagen. Höhepunkt einer intensiven Zurückziehung von Güter- und Personenwagen der Vorkriegsproduktion aus dem Betrieb.
<b>Periode b</b>	1974 - 1980	Bau der Zentralen Eisenbahnmagistrale CMK (1976). Höchste Transportleistungen bei der PKP (1977 - 1978). Zeit einer sehr intensiven Elektrifizierung der PKP-Strecken. Bau der ersten Reisezugwagen UIC-Z2 polnischer Konstruktion (1980).
<b>Periode c</b>	1980 - 1988	Zeit der Stagnation und des allmählichen Rückgangs der Beförderungen. Einführung neuer Buchstaben-Kennzeichnungen und Nummernbereiche nach UIC bei den Güterwagen (1980) und ganz neuer Buchstaben-Kennzeichnungen bei den Personenwagen (1985). Gelbanstrich der Lokomotivstirnseiten (1988).

<b>Epoche V</b>	<b>1989 - 2007</b>	<b>Umstrukturierung der PKP. Drosselung der Eisenbahninvestitionen. Anpassung der Strecken zur Geschwindigkeitsanhebung. Auftreten der Privatbetreiber auf dem Netz der PKP.</b>
<b>Periode a</b>	1989 - 1994	Beendigung des Planbetriebes mit der Dampftraktion. Einführung neuer Regeln zum Anstrich der PKP-Reisezugwagen. EC- und IC-Züge. Serienbau der ersten Reisezugwagen UIC-Z2 polnischer Konstruktion. Neue Konstruktionen polnischer Schienenbusse.
<b>Periode b</b>	1995 - 2001	Umwandlung der PKP in eine Aktiengesellschaft (2000). Privatbetreiber. Herauslösung der Schmalspurbahnen aus den PKP-Strukturen. Beginn der

		Modernisierung der Personenwagen. Erste polnische Reisezugwagen UIC-Z1.
<b>Periode c</b>	2002 – 2007	Einführung des neuen Logos <PKP> auf den Reisezugwagen (2002). Neues Farbkonzept für Reisezugwagen der Gesellschaft PKP Intercity (2003). Aufhebung der gelben Lokomotivfronten (2003).

<b>Epoche VI</b>	<b>2008 -</b>	<b>Neue Regeln zur Kennzeichnung von Schienenfahrzeugen. Zugang ausländischer Betreiber zu den PKP-Strecken. Entwicklung der neuen polnischen Konstruktionen von Elektrotriebzügen, Elektro- und Diesellokomotiven. Der Historische Lokschuppen Wolsztyn sorgt weiterhin für den planmäßigen Zugverkehr mit Dampftraktion.</b>
<b>Periode a</b>	2008 - 2015	Aufteilung der Schienenfahrzeuge zwischen den Unternehmen der PKP-Gruppe (2008). Neues Farbkonzept der PKP Cargo für Lokomotiven und Güterwagen (2008). Die ersten Mehrsystemlokomotiven auf polnischen Strecken. UIC-Kennzeichnung der Triebfahrzeuge mit 12-stelligen EVN-Nummern. Kennzeichnung des Zulassungsstaates des Schienenfahrzeugs zusammen mit der Buchstabenkennung des Betreibers. Ausschluss von „PKP Przewozy Regionalne“ aus der PKP-Gruppe (2009). Gründung von Unternehmen zur Bedienung des regionalen Personenverkehrs (z.B.: Koleje Mazowieckie, Koleje Dolnoslaskie, Koleje Wielkopolskie, Koleje Slaskie usw.). Neue Elektrolokomotiven „Dragon“ und „Griffin“ polnischer Bauart.
<b>Periode b</b>	2015 -	Wiederherstellung der Bahnverbindungen auf Lokalstrecken. Neues Logo der PKP Cargo (2015). Das Unternehmen „Przewozy Regionalne Sp. z o.o.“ kreiert eine neue Marke „Polregio“ (2016).