

1. Einleitung

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

2. Epochen- und Periodenübersicht

Bezeichnung	Zeitraum	Charakterisierung
Epoche I	bis 1920	Epoche des Eisenbahnbaus von den Anfängen bis zur Vollendung eines zusammenhängenden Streckennetzes. Entstehung von Privat- und Staatsbahnen; letztere 1858 reprivatisiert Ab 1882 Entstehung des großen Staatsbahnnetzes (k.k.St.B) durch Übernahme defizitärer Bahnen und Neubauten. Entwicklung der Dampflokomotive bis zum Abschluss ihrer Grundform. Im Wagenbau wird der Abteil-(Coupé-)wagen von den Durchgangswagen mit Mittel- oder Seitengang verdrängt.
Periode a	1837-1858	Entstehung erster Territorialeisenbahnen, welche später zu zusammenhängenden Netzen verwachsen.
Periode b/c	1858-1884	Verknüpfung der einzelnen Privatbahnen zu einem zusammenhängenden Hauptnetz. Erste Vereinheitlichungen im Fahrzeugbau, um einen Übergang von Fahrzeugen von einer Bahn auf eine andere zu ermöglichen.
Periode d	1884-1891	Der Ausbau der Hauptstrecken und Lokalbahnen wird unter der neu gegründeten k.k.St.B. fortgesetzt.
Periode e (*)	1891-1913	Mit Ausnahme der Südbahn werden alle noch bestehenden großen Privatbahnen verstaatlicht und von den k.k.St.B. übernommen. Entwicklung der Heißdampflokomotive. Bau der ersten fünffach gekuppelten Dampflokomotiven. Ersatz vieler alter, von den Privatbahnen übernommener Wagen durch einheitliche Neubaufahrzeuge. Einführung der automatischen Vakuumbremse. Erste vierachsige Reisezugwagen (1894).
Periode f	1913-1920	Der Streckenneubau ist im Wesentlichen abgeschlossen. Entstehung der ersten elektrifizierten Vollbahnstrecken. Vereinheitlichung der Signale und Stellwerke (Bauart 5007). Für den Schnellzugdienst vermehrter Einsatz der elektrischen Beleuchtung. Ab 1913 Umzeichnung aller Wagen auf ein neu gegliedertes System (Bindestrich-Nummern).

Bezeichnung	Zeitraum	Charakterisierung
Epoche II	1920-1945	Nach dem Zerfall der Donaumonarchie entstehen über die D.Ö.St.B. und Ö.St.B die Österreichischen Bundesbahnen. Übernahme der Südbahn und NÖLB in den Staatsbetrieb. Ausbau des elektrischen Zugbetriebes und Entwicklung des Triebwagenbaues.
Periode a	1920-1928	Übergang von k.k.St.B. auf B.B.Österreich nach Klärung der Eigentumsverhältnisse. Weiterführung des Fahrzeugbaues in Anlehnung an die von den k.k.St.B. gebauten Fahrzeuge mit verstärkter Zug- und Stoßvorrichtung.
Periode b (*)	1928-1938	Elektrischer Betrieb im Salzkammergut und auf den Hauptstrecken westlich von Salzburg. Einsatz von Lichtsignalen und ab 1935 Änderung der Signalfarben für „Vorsicht“ und „frei“ auf gelb und grün. Großzügiges Beschaffungsprogramm nach dem Prinzip des Austauschbaues (N 28, 36). Entscheidung, künftig nur mehr Reisezugwagen mit eisernem Gerippe zu bauen. Neuordnung des Wagenparks und entsprechende Kennzeichnung (1928). Übernahme der Österreichischen Bundesbahnen durch die Deutsche Reichsbahn DR (1938).
Periode c	1938-1945	<i>Für diesen Zeitraum gilt NEM 806 D.</i>

Epoche III	1945-1970	Umorganisation der Österreichischen Eisenbahnen auf den Stand von 1938 und Wiederaufbau des durch den Weltkrieg in Mitleidenschaft gezogenen Eisenbahnwesens. Fortführung der Elektrifizierung und des Einsatz der Diesellokomotive. Entwicklung eines modernen Fahrzeugparks nach nationalen und internationalen (UIC) Richtlinien. Rascher Ersatz der Formsignale durch Lichtsignale und Entwicklung einer neuen Sicherungstechnik (Gleisbildstellwerke).
Periode a	1945-1952	Wiederaufbauzeit nach dem Kriege. Nach Zuerkennung eines definitiven Fahrzeugparks durch die Alliierten (1948) erfolgt die Umschreibung auf B B Österreich. Ein Umbauprogramm alter Holzwagen auf „Spantenwagen“ wird begonnen.
Periode b	1952-1956	Neue Signal- und Fahrdienstvorschriften (V 2, V 3). Neubau von Elektrolokomotiven und vermehrter Bau von Dieselschublokomotiven. Beitritt der ÖBB zum EUROP-Güterwagenpark. Bau von Standard-Güterwagen nach UIC-Richtlinien. Neukennzeichnung des Fahrzeugparks (1953).
Periode c (*)	1956-1970	Aufhebung der 3. Wagenklasse. Änderung der Eigentumsbezeichnung auf Österreichische Bundesbahnen „ÖBB“ (1956). Abschluss des Umbauprogramms von Holz- auf Spantenwagen. Ersatz der Einfachschleifstücke durch Doppelschleifstücke bei allen Elektrolokomotiven.

Bezeichnung	Zeitraum	Charakterisierung
Epoche IV	1970-1990	Abschluss der Traktionsumstellung auf E- oder Dieselmotoren. Einführung einer international verbindlichen Wagen-Beschriftung. Beginn einer neuen Farbgebung beim Fahrzeugpark.
Periode a	1970-1975	Großzügiger Neubau von Lokomotiven und Triebwagen. Rasche Modernisierung des Inlandfahrzeugparks. Vermehrter Einsatz von Spezialgüterwagen.
Periode b	1975-1980	Beginn einer „bunten“ Lackierung.
Periode c (*)	1980-1990	Neue Signalvorschrift (1980). Neue Kennzeichnung der Güterwagen nach UIC (1980-1983). Die Zusammenstellung der Reisezüge wird im Aussehen durch Neubauplattformen (Schlieren, EUROFIMA, UIC-Z und „Neue Generation“) geprägt. Ausscheiden der zweiachsigen Reisezug- und Gepäckwagen aus dem Personenverkehr (1984). Die grüne Farbgebung von Lokomotiven und Reisezugwagen wird durch eine freundlichere Farbgebung abgelöst.

Epoche V	1990-2005	Typenbereinigung bei den Elektro- und Diesellokomotiven und Beschaffung neuer Fahrzeuggenerationen. Das „Corporate Identity Design“ bestimmt das Erscheinungsbild. Ausführung von Teilbereichen eines Schnellfahrnetzes. Formsignale verschwinden zusehends, die Bauformen mit Laternen sind vollzählig gegen jene mit Rückstrahlern umgebaut. Einsatz von Hochgeschwindigkeitsgarnituren und Umwandlung der Bahnen in Eisenbahn-Verkehrs-Unternehmen (EVU).
Periode a	1990-2000	Bau von Doppelstockwagen, Überlegung über den Einsatz von Wendezügen und Umgestaltung von bestehenden Reisezugwagen hierzu. Farbgebung mit hellen Großflächen für Werbeeinsätze.
Periode b (*)	2000-2005	Einsatz von DB AG-ICE-Garnituren, Nahverkehr mit Doppelstockgarnituren bzw. Wendezügen. Fernverkehrswendezüge mit DB-Steuerwagen. Traktion mit vereinheitlichten Triebfahrzeugen (1016, 2068, 2070). Beginn einer neuen Farbgebung (Upgrading) der Fernreisewagen. Zugang von netzfremden Triebfahrzeugen. Auflösung des EUROP-Pools.

Epoche VI	ab 2005	Fahrzeuge der ersten Nachkriegsgeneration (1040, 1041, 1010 4030, UIC-X Mitteleinstiegwagen u.s.w.) ausgemustert. Markante Umstellung des Nahverkehrs auf Triebwagen generation „Talent“. Fernverkehrswagen weitgehend dem Upgrading zugeführt. Neukennzeichnung der Fahrzeuge mit Ländercode und EVU-Kennzeichen.
------------------	----------------	--