



1. Allgemeines

Die Epocheneinteilungen für die Niederlande entsprechen weitgehend der NEM 800.

Grundsätze für die Einteilung sind geschichtliche und politische Ereignisse, wie die Wirtschaftskrise und der Zweite Weltkrieg, aber auch Inbetriebnahme, Umbau und Ausmusterung von Rollmaterial. Bestimmend für die Epocheneinteilung ist vor allem die geschichtliche Entwicklung bei den niederländischen Eisenbahngesellschaften. Diese Entwicklung wurde schon damals von Übernahmen bzw. Fusionen beeinflusst.

2. Unterteilung

Die Entwicklungen bei den (damaligen) Eisenbahngesellschaften in den Niederlanden weichen nicht viel ab von jenen in den Nachbarstaaten und sind mit denen in den NEM 800 genannten Epochen-Einteilungen gut vergleichbar. Es gibt Epochen-Einteilungen, angegeben mit römischen Ziffern, sowie Perioden-Einteilungen, angegeben mit einer römischen Ziffer und ergänzt mit einem kleinen Buchstaben. Mit Epoche „IIIc“ wird z.B. der Zeitraum 1958 - 1968 angegeben.

3. Epochen- und Periodenübersicht

Bezeichnung und Zeitraum	Charakteristik
Epoche I 1839 - 1925	Langsamer Aufbau des niederländischen Eisenbahnwesens durch Privatgesellschaften. Der Staat hielt sich anfangs zurück; erst seit 1863 gibt es auch Staatsbahnen. Bis 1864 gab Breitspurbahnen (2000 zwischen den Schienenmitten).
Periode a 1839 - 1890	Gründung von Privatgesellschaften: HIJSM (Hollandsche IJzeren Spoorweg-Maatschappij, oft abgekürzt HSM) 1837, NRS (Nederlandsche Rhijnspoorweg-Maatschappij) 1845, NCS (Nederlandse Centraal-Spoorweg-Maatschappij) 1860, Gründung der SS (Maatschappij tot Exploitatie van Staats Spoorwegen) 1863 und der NBDS (Nord-Brabantsch Duitse Spoorweg Maatschappij) 1869. Zugförderung nur durch Dampftraktion. Der Staat baut Bahnhofsgebäude in fünf Klassen. Zeitalter der farbenfrohen Eisenbahn-Gesellschaften, jede Bahnverwaltung hat ihr eigenes Streckennetz. Durchgehende Luftdruckbremse für Reisezüge.
Periode b 1890 - 1917	Konkurrenz der Gesellschaften untereinander. Übernahme der NRS durch die SS. Erste Bahnstrecke mit elektrischer Zugförderung.
Periode c 1917 - 1921	HIJSM und SS gründen 1917 die Interessengemeinschaft Nederlandsche Spoorwegen (NS). Übernahme der NCS durch die SS. Die NS wendet das HIJSM-Signalsystem an, Traktion nach SS-Vorschriften.
Periode d 1921 - 1925	Ende der Farbvielfalt der einzelnen Gesellschaften. Einführung der dunkelgrünen Farbgebung und des NS-Nummernschemas. Langsamer Beginn der Verbrennungsmotortraktion und des elektrischen Betriebes. Bau von Reisezugwagen mit stählernen Aufbauten. Bedeutende Verringerung der Zahl der Dampf-Bahnbetriebswerke. SS-Signale werden von der linken Seite an die rechte Seite des Gleises versetzt; unbewachte Bahnübergänge erhalten Andreaskreuze.

Bezeichnung und Zeitraum	Charakteristik
Epoche II 1925 - 1947	Elektrifizierung aller Hauptstrecken im Westen und in der Mitte der Niederlande. Stilllegung von unrentablen Strecken. Stromlinienverkleidete Fahrzeuge.
Periode a 1925 - 1934	Inbetriebnahme von Dampflokomotiven der Reihen 3900, 6100 und 6300. Elektrifizierung der Hauptstrecken im Westen. Beschaffung von elektrischem Zügen „Materiaal '24". Internationale Luxus-Reisezüge wie Etoile du Nord, Rheingold und Edelweiß-Express verkehren in den Niederlanden. Nach Einführung der durchgehenden Luftdruckbremse bei Güterzügen (1934) werden allmählich die Bremserhäuser abgebaut.
Periode b 1934 – 1939	Wachsende Konkurrenz vom Straßenverkehr, erste Stilllegung von Linien und Bahnhöfen. Inbetriebnahme von Zügen mit Stromlinien-Triebwagenzügen. Änderungen bei Signalbildern: „Vorbeifahren zulässig“ von weißem zu grünem, „Warnung“ von grünem zu gelben Licht (1934). Gründung der N.V.Nederlandsche Spoorwegen (A.G.) am 1. Januar 1938.
Periode c 1939 - 1947	Allgemeine Mobilmachung im August 1939. Zugverkehr nicht mehr nach normalem Fahrplan durchgeführt. Aluminiumfarbige Dächer werden dunkel gestrichen. Zweiter Weltkrieg. Nach dem Krieg Beschaffung ausländischer Dampflokomotiven. Lichtsignale nach dem Signalsystem 1946 werden in Betrieb genommen.

Bezeichnung und Zeitraum	Charakteristik
Epoche III 1947 - 1968	Modernisierung der Eisenbahn. Elektrifizierung aller Hauptlinien. Beschaffung von dieselektrischen und elektrischen Lokomotiven und Triebwagenzügen. Erneuerung der dieselektrischen Triebwagenzüge. Geänderte Farbgebung des Rollmaterials. Postzüge in eigenem Umlauf. Änderung der Klasseneinteilung. Automatische Zugsicherung.
Periode a 1947 - 1953	Elektrifizierung wird auf alle Hauptlinien ausgedehnt. Ablieferung von neuen elektrischen und dieselektrischen Lokomotiven sowie Reisezugwagen in türkisfarbigem Anstrich. Stromlinien-Triebwagenzüge werden weiter beschafft.
Periode b 1953 - 1958	Neues Farbgebungsschema (1954): Elektrische Lokomotiven und Reisezugwagen dunkelblau („Berlijns blauw“ oder „Königsblau“), Elektrotriebwagenzüge grün („Smaragdgrün“ oder „Rasengrün“), Dieseltriebwagenzüge hellblau (1958: rot). Reisezugwagen mit hölzernen Aufbauten werden ausgemustert. Erste Triebwagen vom Typ „Hondekop“. Einführung von Trans-Europ-Express-Zügen (TEE) 1957. Einführung des Zweiklassensystems im Reiseverkehr (1956). Taktfahrplan auf allen Strecken. Die Inbetriebnahme der Diesellokomotiven der Baureihen 2200 und 2400 bedeutet das Ende der Dampftraktion (1958). Einführung der Signalordnung „Seinreglement 1954“ und von Tageslichtsignalen '54.

Bezeichnung und Zeitraum	Charakteristik
<p>Periode c 1958 – 1968</p>	<p>NS-Betrieb ist defizitär. Neue Diesel- und Elektrotriebwagenzüge ersetzen das Vorkriegsrollmaterial. Die letzten stählernen Abteilwagen werden aus dem Dienst genommen.</p> <p>Die Klassentafeln entfallen auf den Wagen der 2. Klasse des Inlandsverkehrs. Inbetriebnahme von Posttriebwagen und Reisezugwagen für den „Nachbarland-Verkehr“. Nummerierung der Wagen nach UIC-Normen (Güterwagen 1965, Reisezugwagen 1968). Erste Züge mit Containern (Großbehälter).</p> <p>Einführung der Frontsignale mit drei Lichtern (1963). Nur noch Dampfbetrieb in den Grenzbahnhöfen (ausländische Lokomotiven). Erste Museumsbahnen, am Anfang wird mit Dampftraktion gefahren.</p>

Bezeichnung und Zeitraum	Charakteristik
<p>Epoche IV 1968 - 1989</p>	<p>Einführung des NS-Hausstils. Modernisierung des Nachkriegsrollmaterials. Einsatz von Wendezügen.</p> <p>Verschwinden des klassischen Signalwesens und der handbedienten Schranken an Bahnübergängen.</p>
<p>Periode a 1968 - 1978</p>	<p>Betriebsplan „Spoorslag 70“ (allgemeiner Plan zur Modernisierung und Ergänzung des Eisenbahnnetzes und Verdichtung des Taktverkehrs auf Hauptstrecken), neuer Hausstil: Gelb-grau für Lokomotiven, gelb für Nahverkehrszüge, gelb-blau für Intercity-Züge, neues Logo und Piktogramme, Werbung auf Zügen.</p> <p>Abermals Erneuerung des rollenden Materials: Triebwagenzüge „Sprinter“ und die Prototypen des Triebwagenzugs „Koploper“. Benelux-Wendezüge (Amsterdam - Rotterdam - Antwerpen - Brüssel) mit belgischen Mehrspannunglokomotiven auf dem NS-Netz.</p> <p>Schließung vieler Lade- und Entladestellen des Güterverkehrs. Die automatische Sicherung von Bahnübergängen (AKI) erhält ein weißes und zwei rote Lichter (1969).</p>
<p>Periode b 1978 – 1989</p>	<p>Modernisierung älterer elektrischer Lokomotiven. Beschaffung der elektrischen Lokomotiven Reihe 1600, Triebwagenzüge „Wadloper“ und „ICM-3“ sowie Reisezugwagen „ICR“ für Intercity-Verkehr und „Dubbeldekker“ (Doppelstockwagen für Nahverkehr). Neue Benelux-Wendezüge in rot-gelb. Ausmusterung alten Stromlinien-Rollmaterials und alter Reisezugwagen der fünfziger Jahre. Lokbespannte Nahverkehrszüge verschwinden von den nicht-elektrifizierten Strecken.</p> <p>Güterwagen erhalten geänderte Gattungsbezeichnungen (1981). Neuer Rangierbahnhof Kijfhoek süd-östlich von Rotterdam.</p> <p>Einführung rechnergesteuerter Sicherungssysteme. Abbau der klassischen Signale.</p>

Bezeichnung und Zeitraum	Charakteristik
Epoche V ab 1989	<p>Ausmusterung älterer Diesellokomotiven. Beschaffung neuer Diesellokomotiven der Reihe 6400, elektrische Lokomotiven der Reihe 1700 und Doppelstockwagen für Nahverkehrs-Wendezüge.</p> <p>Bedeutende Vergrößerung des Reiseverkehrs. Anmietung von Reisezugwagen der belgischen Eisenbahnen (SNCB / NMBS). Beschaffung von rollendem Material „EM '90“ für Nahverkehrszüge (nur Prototypen), Doppelstocktriebwagenzüge „IRM“ für den Intercity-Verkehr.</p> <p>Pläne für Hochgeschwindigkeitsverkehr. Weitere Sanierung des Güterverkehrs: Rail 21 Cargo. Letzte Formsignale verschwinden.</p>