



## 1. Allgemeines

In der Entwicklungsgeschichte der Eisenbahn zeichnen sich deutlich Epochen ab, die durch technische Merkmale und wechselnde gesellschaftliche Strukturen gekennzeichnet sind. Die Epochen kommen sowohl im Streckenbild - z.B. im Bau- und Signalwesen - als auch in der Bauart, Farbgebung und Beschriftung der Fahrzeuge zum Ausdruck. Modellbahnanlagen sollten sich daher hinsichtlich ihrer Thematik, der Ausstattung und des eingesetzten Fahrzeugparks einer bestimmten Epoche zuordnen lassen.

## 2. Unterteilung

Bei den europäischen Eisenbahnen kann man aus Sicht des Modelleisenbahners fünf Epochen unterscheiden (siehe NEM 800), die sich in der Regel aber nicht scharf abgrenzen lassen. Vielmehr sind die Übergänge fließend und auf Teilgebieten unterschiedlich.

Zahlreiche zwischenzeitliche Veränderungen im Erscheinungsbild der Eisenbahnen erfordern eine weitere Unterteilung in **Perioden**. Diese lassen sich jedoch wegen der unterschiedlichen Entwicklung in den einzelnen Ländern nicht einheitlich festlegen. Diese Norm beschreibt die Epochen- und Periodeneinteilung in **Bulgarien**.

## 3. Bezeichnung und Anwendung

Die Epochen werden nach NEM 800 mit römischen Ziffern benannt. Die Perioden werden durch kleine Buchstaben gekennzeichnet, die der Epochenbezeichnung hinzugefügt werden (Beispiel: „Epoche IV b“)

Eine Epochenangabe **ohne** Zusatzbuchstabe soll sich auf die durch einen Stern (\*) gekennzeichnete Periode beziehen. Sind Modelle einer anderen Periode zuzuordnen, so ist stets der Zusatzbuchstabe anzuwenden.

Herstellern von Modellbahnen und Zubehör wird empfohlen, auf eine epochengerechte Ausführung zu achten und in ihren Angebotslisten die betreffende Epoche anzugeben.

## 4. Epochen- und Periodenübersicht

Bezeichnung und Zeitraum	Charakteristik
<b>Epoche I</b> bis 1925	Beginn des Ausbaus des Eisenbahnnetzes. Privatbahn -Gesellschaften und 1888 Gründung der Bulgarischen Staatsbahnen. Ab 1900 Beschaffung von typisch bulgarischen Lokomotiven. Hauptsächlich Beschaffung von Durchgangswagen.
<b>Periode a</b> 1866 - 1878	Entstehung der ersten Eisenbahnlinien auf dem Gebiet des Osmanischen Kaiserreiches. Privatbahn-Gesellschaften.
<b>Periode b</b> 1878 - 1888	Kampf des neugegründeten bulgarischen Staates um eigene Staatsbahnen. 1885 historisches Gesetz über den Eisenbahnlinien-Bau.
<b>Periode c</b> 1888 - 1908	1888 Gründung der Bulgarischen Staatsbahnen. Entstehung der ersten privaten Industriebahnen. 1905 Betriebseinführung der ersten Dampftriebwagen.

Bezeichnung und Zeitraum	Charakteristik
<b>Periode d</b> 1908 – 1914 (*)	Verstaatlichung der großen privaten Eisenbahngesellschaften. Alle Eisenbahnlinien, außer den Industriebahnen, sind Staatseigentum. 1912 Gründung des Ministeriums des Eisenbahnwesens. Erste Vereinheitlichung und Normung beim Lokomotivbau, wegen der nicht Kriegsergebnisse nicht vollständig durchgeführt.
<b>Periode e</b> 1915 - 1925	Einführung der Spurweiten 760 und 600 mm, zuerst nur für Militärzwecke (bis 1917). Beschaffung der ersten Ersatzlokomotiven (1916) sowie der ersten sechsfach gekuppelten Lokomotiven (1922).

Bezeichnung und Zeitraum	Charakteristik
<b>Epoche II</b> 1925 - 1944	Vollendung der Entwicklung des Staatsbahnnetzes. Volle Entfaltung der Dampflokomotive. Einführung der Dieseltriebwagen. Alle Personenwagen nach der Leichtbauweise gebaut.
<b>Periode a</b> 1925 - 1929	Übergangsperiode. Die zweite Vereinheitlichung und Normung beim Bau von Lokomotiven wird erarbeitet und in Gang gesetzt. In der Periode wurden keine Lokomotiven bestellt.
<b>Periode b</b> 1930 – 1940 (*)	Veränderung der Signalordnung, Einführung von Lichtsignalen. 1936 Umnummerierung des Lokomotivparks. Indienstsetzung vereinheitlichter Lokomotiven. Umfangreiche Modernisierung des rollenden Materials.
<b>Periode c</b> 1941 - 1944	Ausnutzung des Fahrzeugparks während des Kriegs. Neue Nummerierung des Wagenparks.

Bezeichnung und Zeitraum	Charakteristik
<b>Epoche III</b> 1945 - 1970	Weiterentwicklung des Eisenbahnnetzes und der Eisenbahn-Wirtschaft. Beginn des Traktionswechsels. Wagenbedarf wird größtenteils von heimischer Waggonbauindustrie gedeckt. Stilllegung bzw. Umspurung der 600-mm-Bahnlinien.
<b>Periode a</b> 1945 - 1948	Wiederaufbau nach dem Krieg.
<b>Periode b</b> 1949 - 1962	Eigene Waggonbauindustrie. Beginn des Betriebes von Schwerlastzügen.
<b>Periode c</b> 1963 – 1970 (*)	Die neuen Traktionsarten (Diesellok- und Ellokbetrieb) werden eingesetzt. Umnummerierung des Wagenparks auf international verbindliche Kennzeichnung: 1966 Güterwagen, 1969 Personenwagen. 1969 wird letzte 600-mm-Schmalspurlinie stillgelegt.

Bezeichnung und Zeitraum	Charakteristik
<b>Epoche IV</b> 1970 - 1990	Vollendeter Traktionswechsel. Rasche Modernisierung. 1975 Abschaffung der zwei- und dreiachsigen Personenwagen. 1978 Eröffnung der Fährlinie Varna – Ilitschovsk.. 1979 Letzte planmäßige Fahrt der Dampflokomotive.

Bezeichnung und Zeitraum	Charakteristik
<b>Epoche V</b> ab 1990	Neuzeit