



1. Introduction

Basées sur NEM 800, alinéa 2, les époques et leurs périodes pour le Danemark sont déterminées et décrites comme suit :

2. Epoque et périodes

Désignation et période	Caractéristiques
Epoque I 1847 – 1920	L'apparition des chemins de fer principaux et les secondaires plus tard. Améliorations techniques de la construction des locomotives à vapeur.
Période a 1847 – 1880	La Compagnie des chemins de fer Zélandaise, la société d'exploitation Danoise (Jutland / Fyn). Fin des travaux sur le réseau principal.
Période b 1880 – 1892	Chemin de fer de l'état du Zélande, chemin de fer des états Jutland-Fyn. Apparition de plus grandes compagnies de chemin de fer privés et chemins de fers secondaires. introduction des freins à vide non-automatisés.
Période c 1892 – 1920 (*)	Fusion des chemins de es états du Jutland-Fyn en chemins de fer de l'état du Danemark (DSB). Apparition de plusieurs chemins de fer privés, introduction du frein à vide automatique.

Désignation et période	Caractéristique
Epoque II 1920 – 1941	Construction de grandes locomotives à vapeur ; début du passage à la traction Diesel, réunification du sud du pays avec le réseau à voie étroite du Danemark. Les freins à vide sont introduits presque partout.
Période a 1920 – 1934	Automotrices Diesel chez les chemins de fer privés. Le réseau des chemins de fer de l'état du Jutland du Sud est abandonné, quelques lignes sont converties en voie normale.
Période b 1934 – 1941 (*)	Construction du grand pont par-dessus le grand passage et le petit Belt. Introduction des automotrices rapides „LYNTOG“, introduction du RER à Copenhague, suppression de la 3 ^{ème} classe

Désignation et période	Caractéristiques
Epoque III 1941 – 1969	Renumérotation de tout le matériel roulant, introduction des freins à vide aux DSB.
Période a 1941 – 1955	Acquisition d'autorails destinés aux chemins de fer privés, transformation d'anciennes voitures à compartiments en voitures à couloir central.
Période b 1955 – 1963 (*)	Introduction de grandes locomotives Diesel, les voitures apparaissent avec une livrée rouge bordeaux sans ligne filigrane. Ligne jaune aux voitures 1 ^{ère} classe.
Période c 1963 – 1969	Nouveaux trains Diesel „LYNTOG“ (construction similaire aux automotrices TEE VT 11.5 allemandes). Suppression de plusieurs chemins de fer privés. Adaptation de la numérotation des wagons marchandises au standard UIC (1964) Acquisition d'automotrices Diesel légères destinées aux chemins de fer privés (LYNETTER). Acquisition de wagons marchandises conformes au standard UIC (1965).

Désignation et période	Caractéristiques
Epoque IV 1969 – 1990	Ligne ceinture (DANLINK) Copenhague – Hambourg, introduction du système de trains IC et régionaux.
Période a 1969 – 1972	Renumérotation des voitures voyageurs selon le standard UIC, nouvelles voitures pour le RER de Copenhague et modernisation d'anciennes voitures avec superstructure en métal. Acquisition de grandes locomotives Diesel d'une nouvelle génération (catégorie MZ).
Période b 1972 – 1980 (*)	Introduction de nouvelles couleurs : locomotives seront rouge/noir, voitures voyageurs rouges.
Période c 1980 – 1990	Acquisition de ferrys pour chemins de fer plus larges (4 voies) pour le grand Belt. Début de l'électrification des liaisons grande distance 50 Hz, 25 kV. Adaptation désignations des wagons marchandises selon UIC. Acquisition d'automotrices légères Diesel (construction semblable que la BR 628, allemande); les automotrices rapides de 1963 sont repeintes, elles portent une livrée argentée et appelées „SØLVPILEN“ (Flèche argentée).

Désignation et période	Caractéristiques
<p>Epoque V 1990 – 2006</p>	<p>Début de la construction de la liaison direct sur le grand Belt. (pont / tunnel), fin des travaux 1997. Acquisition d'automotrices Diesel modernes IC3 (nez caoutchouc/Flexliner) Introduction du système de sécurité ATC Acquisition d'une nouvelle génération de voitures RER. Acquisition d'automotrices électriques modernes IC4 (découlant de l'IC3). Grands projets d'infrastructure en travail en vue de l'extension du réseau vers la Suède, pont sur l'Øresund Copenhague – Malmö. Acquisition d'automotrices Diesel modernes IC2 (découlant de l'IC3) pour les chemins de fer privés.</p>
<p>Période a 1990 – 1998</p>	<p>L'automotrice IC3 est mise en service. La catégorie de locomotives MA est retirée du service. Les compagnies maritimes et d'autobus sont détachés des DSB et deviennent des sociétés indépendantes. Les nouvelles automotrices électriques de la catégorie SA sont mises en service. Acquisition de locomotives de manœuvre de la catégorie MK. La liaison directe sur le grand Belt est inaugurée. Nouvelle présentation avec une band blanche aux portes, comme à l'IC3.</p>
<p>Période b 1999 – 2002 (*)</p>	<p>Les DSB devient une exploitation de droit privé. Acquisition de locomotives de la catégorie EG. Le pont sur l'Øresund Copenhague – Malmö est inauguré. Des automotrices IC4 sont commandées chez AnsaldoBreda DSB fret fusionne avec Railion SA. Les locomotives des catégories MK, EG, EA et MZ sont reprises par Railion A/S (SA). La dernière locomotive MY est retirée du service. Les chemins de fer locaux forment la nouvelle compagnie après la fusion des chemins de fer dans le Zélande. NJ (Chemin de fer du Jutland du Nord) ressort de la fusion du Skagensbanen et Hjørring Privatbaner. La dernière locomotive MH est retirée du service. Le métro est mis en service Copenhague. Les voitures à 2 niveaux louées chez Bombardier sont en service régional au Seeland. Les trains automoteurs de la catégorie MQ sont en service sur la ligne du Svendborg.</p>
<p>Période c 2003 – 2006</p>	<p>Arriva reprend l'exploitation du trafic ferroviaire au Danemark. Nouvelle présentation avec une bande foncée à la hauteur des fenêtres. Le trafic marchandises DSB change de nom et devient Railion Denmark A/S (SA). Des 2006 : CLF Cargo Danemark (uniquement compagnie de transport marchandises). Introduction du système de sécurité ATC sur les lignes ferroviaires secondaires. La 3^{ème} génération des trains RER est retirée du service.</p>

Désignation et période	Caractéristiques
<p>Epoque VI dès 2007</p>	<p>Nouveau schéma de numérotation UIC avec chiffres à 12 positions. Railion Denmark devient Railion Scandinavia et achète plusieurs locomotives Série 185, qui sont mises en service. La 2^{ème} génération des trains RER est retirée du service. L'exploitation de "Lille Nord" (Hillerød - Helsingør) cédé par la DSB S-tog à des chemins de fer régionaux. Contec Rail est créée. Les Midstjyske Jernbaner (chemins de fer du Jutland-Central) sont créée et réunis avec les Odderbanen et VLTJ. Regionstog A/S (AG) ressort de la fusion des Vestsjællands Lokalbanel, Østbanen et Lollandsbanen. De nouvelles voitures à 2 niveaux sont louées chez Bombardier. Railion vend les locomotives de la catégorie EA. ERTMS est le système de sécurité choisi par le Danemark pour l'avenir.</p>