

	<p>Normas Europeas de Modelismo</p> <h2>Las épocas del ferrocarril válidas en Suiza (CH)</h2>	<p>NEM 804CH Página 1 de 3</p>
---	---	--

Recomendación

Edición del 2009
(Sustituye la versión de 2003)

1. Introducción

Basadas en la NEM 800, párrafo 2, les épocas y sus periodos para Suiza se determinan y describen de la siguiente manera:

2. Épocas y periodos

Designación	Periodo	Características
Epoca I	→ 1920	Epoca de la construcción de vías férreas desde el inicio hasta acabar prácticamente todo el circuito. Fin del desarrollo de las locomotoras a vapor. Inicio de la tracción eléctrica.
Periodos a/b	1844-1882	Primeras líneas aisladas formando poco a poco la espina dorsal del circuito ferroviario suizo por compañías privadas regionales (NOB, VSB, SCB, BSB, JBL, GB), desde 1874 construcciones de líneas de vía estrecha.
Periodo c	1882-1902	Apertura de la línea del Gotthard, primeros vagones de viajeros de boges, trenes directos a través de los circuitos de grandes compañías privadas regionales (con cambio de loco). Fusión de los ferrocarriles en Romandía para formar la JS.
Periodo d*	1902-1920	Los CFF comienzan la explotación el 1.1.1902. Rescate del JS en 1903, apogeo de la tracción vapor, nacionalización del GB en 1909, inicio del BLS y apertura de la línea de Engadina (RhB) con tracción eléctrica en 1913. Construcción de circuitos vecinales electrificados de vía estrecha.

Epoca II	1920-1945	Electrificación de la mayoría de las líneas. En el circuito CFF, tracción mixta vapor / eléctrica.
Periodo a	1920-1928	Electrificación de las líneas principales de los CFF. Locomotoras eléctricas en color marrón.
Periodo b*	1928-1937	2ª etapa de electrificación (otras líneas importantes y numerosos ferrocarriles de vía estrecha). Locos eléctricas CFF en verde desde 1928
Periodo c	1937-1945	Primeros trenes directos con vagones ligeros en 1937, electrificación en tiempo de guerra con postes de madera, 1ª loco de altas prestaciones de boges en 1944 (Ae 4/4 BLS).

Epoca III	1945-1970	Acabado de la electrificación, puesta en servicio de numerosas locomotoras y automotores de altas prestaciones de boges, reemplazo de la tracción vapor para la tracción térmica para el servicio de maniobras.
Periodo a	1945-1956	Construcción en serie de vagones ligeros. Modernización de los CFF después de una pausa desde 1933.
Periodo b*	1956-1970	Supresión de la 3ª clase en 1956, vagones de mercancías en marrón rojizo en lugar de gris. Primeros cocchs unificados en 1958, marcado UIC de los vagones de mercancías en 1964, retirada de los vagones de viajeros de 2 y 3 ejes en 1964. Locomotoras de maniobras eléctricas de los CFF en marrón rojizo en lugar de verde.

Designación	Periodo	Características
Epoca IV	1970-1990	Explotación con material rodante unificado, marcaje UIC de los coches de viajeros. Introducción de la catenaria tipo R.
Periodos a*	1979-1980	Desde 1970, marcaje UIC de los coches de viajeros. Ciertos vagones de mercancías en gris polvo de zinc o en aluminio sucio. Importante modernización del material rodante de las compañías privadas (vías normal y estrecha). Swiss Express desde 1975.
Periodo b	1980-1990	Vagones unificados del tipo IV, puesta al día del marcaje UIC de los vagones de mercancías (1980), locomotoras CFF de boges en librea roja a partir de 1984.

Epoca V	1990-2005	Importante renovación del material rodante de los CFF y de las compañías privadas, nuevas libreas: rojo para los RhB por ejemplo, vagones panorámicos, formación de composiciones lanzadera para los servicios de viajesros CFF, trenes de GV extranjeros (TGV, ICE). Mejora del circuito en el cuadro "Rail 2000", obras de gran envergadura "Alptransit" (tunel de base del Gotthard y del Lotschberg) y puesta en servicio de la línea del Vereina RhB, introducción del nuevo sistema de señales del tipo "N".
Periodo a*	1990-2000	Nuevo esquema de numeración de locomotoras CFF (se aplica en principio a las nuevas series), trenes regionales CFF en librea estándar azul/gris-claro, puesta en servicio del RER de Zurich con trenes de dos pisos en 1990, colores vivos para vagones de mercancías y trenes Eurocity. Se comienzan a desechar los vagones de acero ligero, formación de composiciones lanzadera para el tráfico regional.
Periodo b	2000-2005	Libre acceso al circuito de empresas privadas con su propio material rodante; coches de 2 niveles para el tráfico IC, ramas pendulares ICN, libreas de los coches: blanco-negro, vehículos con publicidad de terceros, tráfico de mercancías CFF, BLS, BVZ y RhB dominado por los trenes de contenedores y trenes completos, supresión del pool EUROP para la utilización en común de vagones postales clásicos, introducción de vehículos de suelo bajo y automotores innovadores articulados.

Epoca VI	Desde 2005	Puesta en servicio de las líneas de alta velocidad Olten-Berna y del tunel de base del Lötschberg con señalización en cabina (ETCS nivel 2); implantación de señales en el exterior del trazado en líneas de doble vía. Desballestamiento, reducción de infraestructuras de mercancías y reemplazo de pequeñas estaciones por apeaderos cubiertos. Introducción en CFF de la nueva catenaria del tipo RE 230. Introducción de los trenes lanzadera o automotores en los servicios de viajeros, se comienzan a desechar los vagones unificados I y II y automotores que datan de los años 60, de la librea blanca/negra en los vehículos destinados al tráfico regional de los CFF, de la explotación del RER Berna al BLS, de utilización ampliada de locomotoras multicorriente para el tráfico de tránsito de mercancías, de la aplicación ampliada e introducción de números de 12 cifras en los vehículos de tracción. Creación de filiales de tráfico regional CFF; en Suiza oriental (THURBO), en Valais (Régio Alps) y en el Ticino (TILO) y las fusiones de compañías de ferrocarril privadas.
-----------------	-------------------	--