

5. A korszakok jellemzői Európában

I. korszak:

Az első vasútvonalak megépítése, a gőzmozdonyok fejlesztése, sok magánvasút színes járműparkkal.

II. korszak:

Az építési- és üzemeltetési előírások nagymérvű / átfogó egységesítése, részben nemzetközi szinten (RIV, RIC), a villamos vonatforgalom bevezetése, a fényjelzések szórványos bevezetése.

III. korszak:

A háború utáni újjáépítés és a modern járműpark fejlődése, a vontatás nemének átalakítása a villamos üzem kiépítése és a dízelvonatok terjesztése révén.

IV. korszak:

A vontatás átalakításának átfogó lezárása, a vagonpark-feliratozás nemzetközi sémájának bevezetése.

V. korszak:

Gyorsvasúthálózatok keletkezése, reklámhatékony festés, a vasúthálózatokhoz való liberalizált hozzáférés kezdete. Az államvasutak átalakulása részvénytársaságokká infrastruktúra-, ill. közlekedési vállalatokra való feloszlással, szétválasztva a személy- és a teherforgalmat, amelyek az eredeti (örökölt) hálózaton kívül is működnek.

VI. korszak:

A hagyományos vasúttársaságok mellett számos, saját infrastruktúrával nem rendelkező vasúti közlekedési vállalat (EVU) járja a meglévő vasúthálózatokat személy- és/vagy teherforgalommal belföldi vagy nemzetközi viszonylatban saját járművekkel. A 12- karakteres UIC számozás megfelelő alkalmazása. A meglévő nemzetközi egyezmények (RIC, RIV, stb.) hozzáigazítása az új EU-konform előírásokhoz (OTIF, TSI). A tehervagonok közös üzemeltetésének megszüntetése (EUROP és OPW). Nemzeti, csak személyforgalmat bonyolító gyorsvasúti pályák nemzetközi hálózattá való összekapcsolása. A teherforgalom nagymértékű leépítése a teherforgalmi berendezések és rendező pályaudvarok lebontásával. A személyforgalomban motor- és ingavonatok dominálnak, a teherforgalomban az irányvonatok.