

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	7
1. Einleitung: Sicherheit im Bahnbetrieb	9
1.1. Was ist Bahnbetrieb?	9
1.2. Schutzziele in der Betriebsführung	9
2. Die Anfänge der Eisenbahn - Ein deutsches Eisenbahnnetz wird geknüpft	13
2.1. Der Beginn des Eisenbahnzeitalters	13
2.2. Privatbahnen als Keimzelle der deutschen Eisenbahnwesens, Entwicklung eines Eisenbahnnetzes in Deutschland (1835-80)	17
2.3. Organisation der großen deutschen Privatbahnen	23
2.4. Gestaltung des Betriebsdienstes bei den privaten Bahngesellschaften	24
2.5. Sicht- und Zeitabstand - Grundlagen für die Zugfolge in den ersten Betriebsjahren	26
2.6. 1850 - erste „Einheitliche Vorschriften für den durchgehenden Verkehr auf den bestehenden deutschen Vereinsbahnen“	30
2.7. Erhöhung der Leistungsfähigkeit und Sicherheit durch zweigleisigen Streckenausbau	33
2.8. Erste technische Anwendungen zur Gewährleistung der Fahrordnung auf der freien Strecke unter den Bedingungen des Zeitabstandes	36
3. Die Blütezeit der deutschen Länderbahnen und die weitgehende Vereinheitlichung des Betriebes bei den deutschen Staatsbahnen (1870 - 1920)	43
3.1. Die Herausbildung von Staatsbahnen in den deutschen Ländern (1880-1920)	43
3.2. Der Reichseisenbahngedanke in der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg	44
3.3. Organisationsaufbau der Staatsbahnen der deutschen Bundesländer	47
3.4. Gestaltung des Betriebsdienstes bei den deutschen Staatsbahnen (Länderbahnen)	51
3.5. Erste europäische Übereinkunft - Die Technische Einheit im Eisenbahnwesen	56
3.6. Von den Fahrplanvorschriften und der Instruktion für den Fahrdienst zu einheitlichen Fahrdienstvorschriften	58
3.7. Der Fahrdienstausschuss übernimmt für fast 100 Jahre die Geschäftsführung für die Fahrdienstvorschriften und das Signalbuch	65
3.8. Einheitliche Signalordnungen	66
3.9. Allgemeine Entwicklung der Sicherungstechnik	78
3.10. Einführung des Fahrens im Raumabstand	80
3.11. Betriebstechnologische Grundsätze für das Fahren im Raumabstand	82
3.12. Aufbau eines technischen Blocksystems als Grundlage für sichere und leistungsfähige Strecken	86
3.13. Zugmeldungen als Voraussetzung für das Fahren im Raumabstand	100
3.14. Verständigung der Bahnwärter / Schrankenwärter über Sonderzüge, Nachfolgezüge, Gegenzüge mit Signalbefehl	108
3.15. Vom optischen Telegraphen zum Flügelsignal - einheitliche Signale in ganz Deutschland	108
3.16. Höhere Geschwindigkeiten fordern die Ankündigung der Hauptsignale	123
3.17. Erste Versuche mit Zugbeeinflussungsanlagen zur Erhöhung der Betriebssicherheit	126
3.18. Fahrordnung und Abweichen vom Regelbetrieb	129
3.19. Die Betriebsdurchführung im Ersten Weltkrieg	138
3.20. Kleinbahnen	144
3.21. Kolonialbahnen	147

4. Erhöhung der Leistungsfähigkeit und Sicherheit bestimmen die Entwicklung der Deutschen Reichsbahn (1920 - 1945)	149
4.1. Verreichlichung der deutschen Eisenbahnen (1920 - 1924)	149
4.2. Verwaltungsaufbau und Eisenbahndirektionen nach der Verreichlichung	152
4.3. Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft - eine Betriebsgesellschaft für die reichseigenen Eisenbahnen (1924 - 1937)	155
4.4 Deutsche Reichsbahn (1937 - 1945)	158
4.5. Reichsbahndirektionen und ihre Veränderungen von 1922 bis 1945	161
4.6. Die Durchführung des Betriebsdienstes bei der DR / DRG von 1920 bis 1939	162
4.7. Neue Rechtsgrundlagen und Vorschriften für eine technisch hoch entwickelte Bahn mit einer dichten Zugfolge	166
4.8. Die Deutsche Reichsbahn verbessert in den 1930er Jahren die Betriebssicherheit	176
4.9. Weiterentwicklung des Signalsystem als eine Grundlage für einen flüssigen und sicheren Betrieb auf der Strecke	178
4.10. Raumabstand der Züge	225
4.11. Moderne Blockanlagen erhöhen die Durchlassfähigkeit und Sicherheit auf hochbelasteten Strecken	236
4.12. Der Schnellverkehr verlangt nach einer weiteren Erhöhung der Sicherheit Notwendigkeit der Zugbeeinflussung	246
4.13. Durchführung des Eisenbahnbetriebes im Zweiten Weltkrieg	268
4.14. Regelwerke für die Betriebsführung kurz vor und während des Zweiten Weltkrieges	270
4.15. Besonderheiten in der Zugfolgeregelung kurz vor und während des Zweiten Weltkrieges	275
4.16. Mehrabschnittssignale und selbsttätiger Streckenblock in der besetzten Ukraine und in Mitteldeutschland	278
4.17. Regelungen zum Fahren bei völlig gestörter Verständigung	290
4.18. Bahnbetrieb in der Schlussphase des Zweiten Weltkrieges	293
4.19. Nichtreichseigene Eisenbahnen	295
Anhang 1 Zugmeldeverfahren zwischen 1900 und 1945	300
Anhang 2 Befehlsvordrucke im Bahnbetrieb im Überblick (1907 - 1945)	310
Anhang 3 Mustereinträge in Zugmeldebüchern (FV 1933)	315
Anhang 4 Bemerkenswerte Bahnbetriebsunfälle mit Verstößen gegen die Zugfolgeprinzipien im Bereich deutscher Bahnen (1835 - Mai 1945)	331
Anhang 5 Verzeichnis aller Unfälle durch Überfahren von Haltsignalen im Zeitraum Oktober 1939 - Januar 1940	342
Abkürzungsverzeichnis	347
Quellenverzeichnis	351