

Inhalt:

I. Historischer Teil

Anfänge in England	2	Waggonbau	21
Gesellschaftliche und geographische Voraussetzungen der industriellen Revolution – Entwicklung der Dampflokomotive – erste Linien		Frühe Firmen – Vereinheitlichungen – vom Holz- zum Leichtbauwagen – Güterwagen	
Frühe Entwicklung in Deutschland	4	Die Eisenbahnarbeiter – Existenz am Rande	21
Deutsche Eisenbahnpioniere	4	Herkunft – Arbeits- und Lebensbedingungen – Entlohnung	
Friedrich List – Joseph von Baader, Carl Anton Henschel – Friedrich Harkort – Friedrich von Motz, Karl Friedrich Nebenius – Philipp August von Amsberg – Paul Camille von Denis		Ein Netz wird geknüpft	23
Die Ouvertüre: Nürnberg–Fürth	7	Schiene und Recht	23
Voraussetzungen und Initiativen – Die Gründer: Georg Zacharias Platner und Johannes Scharer – Planung und Subskription – Konzession vom 19. Februar 1834 – der »Adler« – Eröffnung am 7. Dezember 1835 – Fahrbetrieb – wirtschaftlicher Erfolg		Enteignungsrecht – bayerische Fundamentalbestimmungen (1836) – preußisches Eisenbahngesetz (1838) – Gefährdungshaftung – Verhältnis zur Post	
Weitere Premieren	12	Linienführung	24
Leipzig–Dresden als erste deutsche Fernstrecke – der Tunnel bei Oberau – »Saxonia« – Eröffnung am 7. April 1839 – Preußen: Berlin–Potsdam, Düsseldorf–Elberfeld – Braunschweig–Wolfenbüttel, erste deutsche Staatsbahn – Breitspur in Baden		Wachsen des Eisenbahnnetzes bis 1870 – strategische Eisenbahnplanung – preußische Eisenbahnpolitik – Linienführung in Mittel- und Süddeutschland	
Der große Impuls	15	Reichsgründung und die Folgen	25
Politischer Anspruch und Spekulationsgeschäft	15	Der Deutsch-Französische Krieg 1870/71 – Eisenbahnen in der Reichsverfassung – Bismarcks Plan einer Reichseisenbahn – der Gründerboom – »Eisenbahnkönig« Strousberg – Verstaatlichungen in Bayern, Sachsen, Preußen, Preußen-Hessen	
Eisenbahnbau, ein Anliegen des Bürgertums – Vorbehalte der Monarchen – staatlicher Eisenbahnbau und Verfassungsfrage – frühe Dominanz der Privatbahnen – Aktienspekulation		Neben- und Kleinbahnen	26
Das Industriezeitalter beginnt	16	Allgemeiner Überblick – technische Ausstattung – die Schmalspur	
Eisenbahn als Führungssektor der Industrialisierung		Sicherheit auf der Schiene	27
Lokomotivfabriken	16	Hebel- und Spindelbremse – durchgehende Seilbremse – Druckluftbremse – Drehscheiben – Schlepplweichen – Zungenweichen – Blocksystem – Korb- und Ballonsignale – Bahntelegraphie	
August Borsig (Berlin) – Joseph Anton von Maffei (München) – Emil Kessler (Karlsruhe) – Maschinenfabrik Esslingen – »Henschel und Sohn« (Kassel) – Georg Eggestorff (Hannover-Linden)		Die neue Zeit	29
Markante Lokomotivtypen	19	Mobilität und Klassengesellschaft	29
Patentee-Lokomotiven – Langrohrkessel-Maschinen – Cramp-ton-Lokomotiven – Heißdampf-Verbundlokomotiven		Eisenbahn als Grundlage der Mobilität – Klassensystem im Eisenbahnwesen – Coupéwagen, Interkommunikationswagen – Schlaf- und Speisewagen – Luxuswagen – Salonwagen	
		Der Bahnhof	30
		Entwicklung der Bahnhofsarchitektur – Funktion der Bahnhöfe – Kopfbahnhof – Durchgangsbahnhof	

Elektrifizierung der Eisenbahn	33	– Eisenbahnen im 1. Weltkrieg – Der Versailler Vertrag: Eisenbahnwagen machen Geschichte – Gründung der Deutschen Reichsbahn (1920) – Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft (1924) – die Eisenbahn als Reparationsobjekt – die Reichsbahn finanziert Autobahnen – Einheitslokomotiven – Die Hundertjahrfeier
Erste elektrische Bahn – Überlegenheit der elektrischen Traktion		
Auf dem Weg zur Deutschen Reichsbahn	35	
Vorgeschichte: Blütezeit der deutschen Eisenbahnen um 1900		

II. Der Weg in die Gegenwart 1936 bis 1985

Auftakt des zweiten Bahn-Jahrhunderts: Blütezeit der Reichsbahn 1936 bis 1939	40	Im Osten: Beute-Bahn auf fremden Gleisen	56
Prolog: Rekorde im Olympia-Jahr	40	Nach dem Polen-Feldzug – Deutsch-sowjetischer Wirtschaftsverkehr – Der Aufmarsch – Die Breitspur wird umgenagelt – Ausbau des Beute-Netzes – Partisanen-Krieg und Rückzug	
Fernverkehr: Tempo ist Trumpf	42	Im Westen: Doppelte Zerstörung	59
Die schnellsten Reichsbahnzüge – »Fliegender Hamburger« – Triebwagennetz – Unumstrittene Dampflokomotive – Weiterentwicklung der Einheitsbaureihen – Elektrifizierungspläne		Der Speisewagen von Compiègne – Strecken- und Gebietszuwachs für die Reichsbahn – Besiegte Eisenbahner in der Frontversorgung – Bomberjagd auf Züge	
Das weiße S im Grünen Kreis – Geburtsstunden	47	Im Norden und Süden: Reichsbahner von Trondheim bis Thessaloniki	59
Berliner S-Bahn – Olympiazüge – Hamburger Systemwechsel – Anfänge an der Ruhr und in München		Finale: Sabotageaufruf und »verbrannte Erde«	60
Güterverkehr: Räder rollten für den Krieg	47	Das Chaos ist kaum zu überschauen – Zerstörungsbefehle – Judenverfolgung: die Reichsbahn als Rad in der Tötungsmaschinerie der SS	
Überlastete Schienen – Neue Loks für Güterzüge – Der »Obst-Expreß« – Erste Konkurrenz der Straße		Aus dem Chaos zu neuen Anfängen: Von der »Stunde 0« zur DB-Gründung 1945–1949	62
Reichsautobahn: Straße und Schiene in einer Hand	50	Zusammenbruch: Nichts lief mehr	62
Auftrag per Gesetz – Gefragtes Eisenbahner-Wissen im Straßenbau – Premieren – »Omnibuszug« Berlin–München		Bestandsaufnahme – Verlorenes Netz im Osten – Fast alle Räder standen still	
Nasse Linien: Die Reichsbahn auf der Ostsee	51	Der Anfang: Die Bahn fährt wieder	63
Warnemünde/Gedser und Saßnitz/Trelleborg – Der Seedienst Ostpreußen		Aufräumen unter alliierterem Kommando – Die ersten Fernzüge – Hamsterfahrten – Kalorien-Defizite – Normalisierung: über Grenzen hinweg – Langsame Schnellzüge – Es wird wieder hell	
Die Reichsbahn im Griff des NS-Regimes	53	Die Bahn wird organisiert: Schritte zur DB	67
Massen-Aufmärsche – Abschied von der Selbständigkeit – Im Dienst der Expansionspolitik – Kriegsvorbereitungen		Bahn ohne Führungsspitze – Von Frankfurt am Main über Bielefeld nach Offenbach am Main – Separation im Südwesten	
Die Reichsbahn im Kriegsdienst: Beispiellose Leistungen – bittere Opfer 1939 bis 1945	54	Aufbau und Ausbau der Deutschen Bundesbahn 1949 bis 1960	69
In der Heimat: Rüstung und Nachschub diktierten die Fahrpläne	54		
Der Appell – Knappe Treibstoffe – Personalmangel – Versorgungsaufgaben – Kriegslokomotiven und Kriegsgüterwagen – Neue Aufgaben für die Werkstätten – Einschränkungen im Reiseverkehr			

Der Anfang: Kriegsfolgen-Beseitigung im Kurs auf die Zukunft	69	mit FIV – Partierfracht – Intercity-Kurier – Termindienst mit Garantie – Spezialisten bestimmen den Güterwagen-Bestand – Mehr Tempo für Güterzüge – Privatwagen – Warten auf die Mittelpufferkupplung – Schwer-Transporte auf Schienen und Straßen – Partnerschaften im Güterkraftverkehr – Tüchtige Tochter	
Deutsch-Deutsche Bahn-Probleme – Bundesbahn-Gesetz und erster Vorstand – Reparaturen und Renovierung – Premieren: Stahlbetonschwelle und Endlosgleise – Neue Bahnhöfe			
Reiseverkehr: Bahnfahren wird wieder zum Erlebnis . . .	71	Dienstleister DB: Gemeinsam statt gegeneinander.	136
Ende des 3-Klassen-Systems – Neue D-Zugwagen – Umbau der Vorkriegsmodelle – Der »Rheingold« ist wieder da – Fernschnellzug-Netz – Exklusive Einzelgänger: »Komet« und »Senator« – Zugsekretärinnen und Telefon – Die rollende Gastronomie – Bahnsteigsperrren verschwinden – Markenartikel TEE – Auto als Reisegepäck – Nahverkehr mit Schienen- und Straßenbus – Die »Silberlinge«		Abschied von Culemeyers Kombi-Technik – Die Container kommen – Transfracht – Huckepack-Verkehr mit »Rollender Landstraße« – Kombiniertes Ladungsverkehr in der Verkehrspolitik – DUSS: gemeinsamer Umschlag – Autoreisezüge – Züge zum Flughafen	
Transporte trans Europa:		Bahn zu Wasser: Verkehrsader Vogelfluglinie – Schifffahrt auf dem Schwaben-See	142
Gute Güter-Gemeinsamkeiten	83	Kurzer Sprung über die Ostsee – Provisorium Großenbrode/Gedser – Fährschiffe der DB – Railship – Neue Ostseefähren ostwärts im Gespräch – Dampfschiffahrt auf dem Bodensee – Ausflugs- und Fährverkehr	
Verkaufsargument »Nachtsprung« – Wandel im Wagenpark – INTERFRIGO – Anfänge im kombinierten Verkehr – Europäisches Abkommen – TEEM-Start		Nahverkehr: DB = Der Bus + Die Bahn	147
Strukturwandel:		S-Bahn-Start in Frankfurt am Main und ein komplettes Netz für die Olympiastadt München – Pläne für den Schienenschnellverkehr in Ballungszentren – Vom ET 27 zur Reihe 420 – Verkehrsverbünde – Die S-Bahn-Netze werden größer – Mit Wendezügen im Großraum Rhein-Ruhr – Große Leistungen und hohe Kosten – City-Bahn: neue Attraktivität auch außerhalb der Großstädte – Dieseltriebzüge auf Nebenbahnen – Der Bahnbus als vernünftige Alternative	
Die Loks gewöhnen sich das Rauchen ab	86	Wie ein Wirtschaftsunternehmen:	
Die 1000. Elektrolok zum 125jährigen Bahn-Jubiläum – Zum letzten Mal: Dampflok-Konstruktionen – Diesellokomotiven: Bestaunte V 200 – Verdieselter Rangierbetrieb – Moderne Mehrzweckloks für alle Aufgaben – Das elektrifizierte Netz wächst – Bahnstrom-Versorgung – Die neuen Einheitsloks für den elektrischen Betrieb –		Vom Abfertigungsdenken zur Absatzorientierung	154
Die moderne DB nimmt Fahrt auf:		Flotte Sprüche – Ansprechpartner Generalvertretung – »Rosa Zeiten« – Tourismus mit der Bahn – »Rollende Weinstraße« und kein Kanzlerwagen – Vertriebsweg Reisebüro – Schalterhallen werden Reisezentren – Die Bahn fährt »Mofa« – Gastlichkeiten im Großstadtbahnhof – Die Bank der Bahn – Elektronik gibt Reisenden-Information – Kursbuch verändert sein Gesicht – Zuverlässige Bahnhofsuhr – Einkaufsmeile Hauptbahnhof – Schritte zur neuen DB-Organisation	
Weichenstellungen zur »neuen Bahn« 1960–1985	100	Kunde DB: Die Bahn als Auftraggeber	162
Tempo 200: Der »Ultra-Rapid-Zug« rast ins Intercity-Zeitalter	100	Die Reichsbahn in der DDR	165
Sensation zwischen München und Augsburg – E 03: Star der Verkehrsausstellung – Der neue »Rheingold« – Moderner Komfort im Fernschnellverkehr – TEE-Wandel vom Triebzug zu Lok und Wagen – Intercity im Zwei-Stunden-Takt – IC '79: »Jede Stunde – jede Klasse« – Das neue europäische Top-Angebot – Eurofima-Wagen – »Flaggschiff Rheingold« – IC '85: Fünf Linien für aufpoliertes Angebot – Das Tempo wächst – FernExpreß mit »Kinderland« – Lok-Entwicklung: Die 120 kann alles – »Gazelle« 403 – Strom über Grenzen – Der moderne Lokomotivpark – Elektrifizierung vor dem Abschluß – Schnelle Schienen – Moderner Gleisbau – Milliarden-Programm Neubaustrecken – Ausbau des bestehenden Netzes – Revolutionen in der Signaltechnik – Besser als der TÜV – Ultraschall-Test für Schienen – Abschied von der Dampflok-Ära		Die nichtbundeseigenen Eisenbahnen	168
Die Güterbahn:		Die Rechtsverhältnisse der deutschen Eisenbahnen	171
Die Schiene besinnt sich auf ihre Stärken	125	Die Entstehungsgeschichte – Die Bahnen im öffentlichen Recht – Die Bahnen im Privatrecht – Die Bahnen im internationalen Recht – Das deutsch-deutsche Eisenbahnrecht	
Maschen: Europas modernster Rangierbahnhof – Neue Techniken beim Rangieren – Das »System 400« – Knotenpunkte für Wagenladungen – Nachtsprung mit InterCargo – Disposition			

Die Finanzen der Bahn	174	Das Personal der Bahn	179
Die Deutsche Reichsbahn bis zur Gründung der Deutschen Bundesbahn – Die Deutsche Bundesbahn von ihrer Gründung bis zur Gegenwart		Strukturwandel, Modernisierung, Rationalisierung – Die Personalstruktur – Dienstzweige, Laufbahnen, Rechtsverhältnisse – Entlohnung, Besoldung – Ausbildung und Fortbildung – Die Fürsorge – Die Personalvertretung	

III. Die Zukunft der Bahn

Die Legitimation der Bahn in der Bundesrepublik Deutschland	186	– Reisezugwagen der Zukunft – Erscheinungsbild Nahverkehrswagen – Güterwagen – Oberbautechnik – Betonschwellenweiche – Oberbauinstandhaltung – Oberbaumeßtechnik – Eisenbahnbrücken für Neubaustrecken – neue Tunnel für Neubaustrecken – Bahnstromversorgung – Energieübertragung – Oberleitung Re 250 – Betriebsleittechnik – Elektronisches Stellwerk – Fernsteuerzentralen – Rechnergestützte Zugüberwachung – Zugsicherheit – Fernmeldetechnik – Informations- und Steuerungssysteme – Bundesbahnzentralämter und Versuchsanstalten	
Neue Züge auf neuen Strecken	189	Unkonventionelle Bahnsysteme	218
Neu- und Ausbaustrecken: Das Programm der DB – Systemgeschwindigkeitsanspruch der Bahn – Leitprogramm der DB für höhere Geschwindigkeiten – Europäischer Infrastruktur-Leitplan – Koordiniertes Investitionsprogramm – Bundesverkehrswegeplan – Mischbetriebskonzept – Technik der Neubaustrecken – Hochgeschwindigkeitszug Intercity-Experimental – Hochgeschwindigkeitstriebzug HGZ – Fahrzeitverkürzungen		Entwicklungslinien – elektromagnetische Trag- und Führungssysteme – Linearmotorantrieb – Magnetschwebefahrzeug – Magnetbahnfahrweg – Betriebsleittechnik – Transrapid Versuchsanlage TVE – Einsatzfelder und -chancen der Magnetbahn	
Leitlinien für die Zukunft der Bahn und Unternehmensstrategie	198	Rad/Schiene-Forschung	223
Beschluß des Bundeskabinetts vom 23. 11. 1983 – neues Unternehmensselbstverständnis der Bahn – Gesamtproblemlösungen – Logistik – Aufgabenbereiche der Bahn – Unternehmensstrategie »DB '90«		Technologieprogramm – Fahrzeugkomponenten – Fahrwegkomponenten – Zusammenwirken Fahrzeug/Fahrweg – Betriebsleittechnik – Energieübertragung – Rollprüfstand – Systemuntersuchungen	
Marktstrategien und Angebotsstrukturen der künftigen Bahn	200	Option für die Zukunft	229
Marktsituation und Angebotsstrategie im Güterverkehr – Steigerung der Systemgeschwindigkeit des Güterverkehrs – Rahmenplanung Rangierbahnhöfe – Ausbau von Gleisanschlüssen – Kombiniertes Ladungsverkehr – InterCargo-System – »Reisebüro im Güterverkehr« – Güterverkehr der Fläche – Angebotspolitik im Personenverkehr – Markenartikel des Personenfernverkehrs – öffentlicher Personennahverkehr – Bedienungsbild des Regionalverkehrs		Steigende Bedeutung der Bahn – Entwicklungspotentiale	
Zukunftsorientierte Bahntechnik	203	Die große Eisenbahn als Vorbild der kleinen	230
Senkung des Energieverbrauchs – Verschleißverringerung – Drehstromantriebstechnik – Abschaltthyristoren GTO – diesel-elektrische Kraftübertragung – Funkfernsteuerung – SPNV-VT		1985 – das Jahr der Eisenbahn	232
		Die neue Bahn – Die Jubiläums-Ausstellung: Eisenbahn erleben und anfassen – Jubiläumsparade: Live-Show der Zugnummern	
		Literaturverzeichnis	234
		Bildquellenverzeichnis	239