

Systematik der Betriebsstellennummern und der betrieblichen Abkürzungen

Nach der Auflösung der Ländereisenbahnen und der Schaffung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft entstand das Bedürfnis nach Vereinheitlichung in einigen Bereichen, unter anderem für Zwecke der Statistik, Abrechnung und Planung. Allgemeine technische Entwicklungen trugen dazu bei, unter anderem durch Neuerungen bei den damals noch relativ jungen Lochkarten. Die Zeit war reif für mehr zahlenbasierte Arbeit, zum Beispiel auch bei der Nummerung von Betriebsstellen.

Die Herkunft der noch heute verwendeten Betriebsstellennummern ist inzwischen verblaßt, denn in den über 90 Jahren seit ihrer ersten Festlegung gab es Namens-, Gebiets- und Zuständigkeitsänderungen. Nur mit geographischen und geschichtlichen Kenntnissen läßt sich die Logik des Systems noch erhellen. *Es basiert auf dem Alphabet* und der danach vorgenommenen Numerierung der Eisenbahndirektionen. Allerdings haben die Umbenennung von Cassel in Kassel 1926, die Gründung Wuppertals und der damit verbundene Wegfall des eigenständigen Namens Elberfeld 1930, die Eingemeindung Altonas mit dem Groß-Hamburg-Gesetz 1937 oder auch die Abtrennung Schlesiens mit Breslau und Oppeln nach dem II. Weltkrieg die alphabetische Basis ebenso verstellt wie die mehrmaligen Änderungen im Saargebiet und dem Trierer Raum.

Die Auflösungen der Direktionen, unter anderem Augsburg, Kassel, Münster und Wuppertal Anfang der 70er Jahre und die über 40jährige Trennung von der Deutschen Reichsbahn in der DDR haben auch dazu beigetragen, das ursprüngliche System weitgehend in Vergessenheit geraten zu lassen. Wenn im Laufe der Zeit die jeweils tagesaktuellen Listen von Direktionen rein alphabetisch waren, kam wohl kaum jemand auf die Idee, daß es einen Zusammenhang von Direktion und Betriebsstellennummer geben könne.

Die Übersicht auf den folgenden Seiten macht das ursprüngliche Nummernsystem und die alphabetische Basis wieder sichtbar; die Wechsel von den Reichsbahndirektionen (DRG, DR) zu Bundesbahndirektionen (DB) wird dabei nicht weiter vertieft.

Nr.	Name	DS 100 Morsez.	Nr.	Name	DS 100 Morsez.
24	Oppeln	— <i>op</i>	28	Stettin <i>DR (DDR): Greifswald</i>	— <i>stn</i>
25	Osten in Frankfurt a d Oder	— <i>ost</i>	29	<u>Stuttgart</u>	T <i>stg</i>
26	Regensburg	— <i>re</i>	30	Saarbrücken → 25 (1922: Trier)	S <i>sbr</i>
27	Schwerin ab 1992: 27 + 28	W <i>sch</i>	31	1938: <u>Wien</u>	—
			32		<i>wn</i>

unterstrichen: Geschäftsführende Direktionen für das Werkstättenwesen (GDW)

Für die Privat- und Kleinbahnen standen dreistellige Nummern von 400 bis 599 an der Stelle der Direktionnummern der Reichsbahn/Bundesbahn.

Die ursprünglich fünfstelligen Bahnstufennummern erhielten später im Zuge zunehmender elektronischer Verarbeitung Prüfziffern.

Der 1933 noch existierende Bahnhof Altona Hbf mit der Nummer 01 093 bekam zwar mit der Eingemeindung Altonas nach Hamburg im Jahre 1937 durch das Groß-Hamburg-Gesetz den Namen Hamburg-Altona, er behielt aber seine Bahnstufennummer. Heute lautet sie 01 093=4.

München Hbf hatte von Anfang an die Nummer 20 347, heute ist es, nur um die Prüfziffer ergänzt, 20 347=1.

Kamen bei der Auflösung etlicher Bundesbahndirektionen Anfang der 70er Jahre Betriebsstellen zu einer anderen Direktion, wurden sie nicht umgenummert. So läßt sich zum Beispiel noch heute erkennen, daß Düsseldorf Hbf (08 094=5) zur Direktion Wuppertal gehörte oder Appelhülsen (21 007=0) zur Direktion Münster.

Etwas anders sah es bei der Wiedervereinigung von Deutscher Reichsbahn (DDR) und Deutscher Bundesbahn aus: einige Direktionen bekamen ihre alten Nummern zurück, etwa Berlin die 03 und Dresden die 06, andere erhielten nach dem II. Weltkrieg freigewordene Nummernkreise, zum Beispiel Halle die 23 und die 24 oder Erfurt die 16.

Die betrieblichen Abkürzungen nach der DS 100

Bis in die frühen 80er Jahre hinein folgten die Abkürzungen für Betriebsstellen einer Systematik, die auf einzelnen Strecken aufbaute und von diesen die Morse- bzw. Fernschreibkennungen der Zugmeldestellen verwendete. Jede Direktion gab ihr Verzeichnis der Abkürzungen des Fernschreibdienstes bekannt. Weitgehend gleiche Abkürzungen wurden in der DV/DS 407 III genutzt, dem für jede Direktion vorhandenen Anhang III zur Dienstvorschrift für die Ermittlung der Betriebsleistungen. Dies geschah - ungeachtet der Trennung nach 1945 - bei der Deutschen Bundesbahn und der Deutschen Reichsbahn (DDR) überwiegend gleich, soweit nicht ohnehin die Vorkriegssystematik weiter angewandt werden konnte.

Dabei gab es Dopplungen: wenn auch nicht auf einer Strecke oder einer Telegraphenlinie, so doch mit anderen Direktionen. So wurde die Abkürzung „Bn“ sowohl für Bentheim Nord als auch für Borken (Westf) WLE [beides Bahnhöfe in der Direktion Münster (Westf)], aber auch für den großen Rangierbahnhof Hamburg-Billwerder Rbf [Direktion Hamburg] verwendet; in der Direktion Magdeburg galt „Bn“ für den Bahnhof Brandenburg Hbf und in der Direktion Cottbus für die Ausweichanschlußstelle Block Buchwäldchen.

Andererseits war nicht immer Eindeutigkeit gewährleistet, sondern je nach Strecke konnte eine Betriebsstelle eine andere Abkürzung tragen, etwa Lünen Hbf [BD Münster] einmal Ln [Strecke Lünen Hbf - Gronau (Westf)] und einmal Lhb [Strecke Lünen Hbf - Münster (Westf) Hbf]. Das kann am zuständigen Stellwerk für die Strecke gelegen haben.

Exkurs: Stellwerksbezeichnungen

Mit der damaligen Technik war es bei größeren Bahnhöfen durchaus üblich, daß es mehrere Fahrdienstleiterstellwerke (Befehlsstellwerke) gab. „Die ‚Anweisung für das Entwerfen von Eisenbahnstationen mit besonderer Berücksichtigung der Stellwerke (Anw Entw), Neudruck der Ausgabe 1905 mit den bis 1. 6. 1927 eingetretenen Änderungen‘ erläutert dazu: „§ 41 (Stellwerksgebäude) [...] § 42 (Lageplan) Abs. 2 [...] Jeder Bezirk erhält eine Buchstabenbezeichnung. Bei Befehlsstellwerken entspricht sie dem telegraphischen Rufzeichen der Station.“

Gelegentlich war die geographische Lage in die Bezeichnung einbezogen, etwa bei On = Osterburg Nord (das südlich gelegene Befehlsstellwerk hieß Ob) oder Msf und Mnf = Magdeburg Süd Fahrdienstleiter bzw. Magdeburg Nord Fahrdienstleiter; in Hagen=Vorhalle Vof = Vorhalle Ost Fahrdienstleiter und Vwf = Vorhalle West Fahrdienstleiter.

Nach größeren Umbauten bei der Deutschen Bundesbahn, die nur ein Stellwerk übrig ließen, gab es oft die Kombination aus Beginn des Ortsnamens und dem „f“ für Fahrdienstleiter. Die Zusammenlegungen politischer Gemeinden wurden dabei eher *nicht* nachvollzogen: so hießen beispielsweise in Wuppertal die Stellwerke weiterhin Of = Oberbarmen Fahrdienstleiter, Ef = Elberfeld Fahrdienstleiter und Vpf = Vohwinkel Personenbahnhof Fahrdienstleiter, und das, obwohl die Städte Barmen, Elberfeld, Cronenberg und Vohwinkel schon 1929 zusammengeschlossen, 1930 die neue Stadt in Wuppertal umbenannt wurde und der Bahnhof Wuppertal=Elberfeld seit Mitte der 90er Jahre Wuppertal Hbf heißt.

Bis vor wenigen Jahren stand in Krefeld=Uerdingen noch ein Stellwerk aus der Reichsbahnzeit mit der Frakturinschrift „Uerdingen am Rhein“ und der Bezeichnung Uf. Inzwischen ist es abgebrochen.

Auch die Eingemeindung von Vorhalle nach Hagen 1929 schlug sich nicht in den Stellwerksbezeichnungen nieder, siehe oben; ebensowenig die von Rheindahlen und Rheydt nach Mönchengladbach mit den Stellwerken Mf = Mönchengladbach [Hbf] Fahrdienstleiter, aber weiter Rf = Rheindahlen Fahrdienstleiter (und Ro = Rheindahlen Ost) und Rheydt Hbf mit Rpf und Rpn sowie Rheydt-Odenkirchen mit Of.*

Im Bereich der Deutschen Reichsbahn (DDR) wurden dagegen oft die Stellwerke innerhalb eines Bahnhofs durchnummeriert und die Funktion als Buchstabe davorgesetzt, zum Beispiel W 1 = Wärterstellwerk 1, B 3 = Befehlsstellwerk 3, R 2 = Rangierstellwerk 2.

Es existierten also weit mehr Stellwerke als Betriebsstellen (Bahnhöfe, Haltepunkte, Abzweigstellen usw.), und die Abkürzungen für diese Betriebsstellen waren uneinheitlich.

* Odenkirchen wurde 1929 zusammen mit Rheydt, München=Gladbach, Giesenkirchen und Schelsen zur neuen kreisfreien Stadt Gladbach=Rheydt vereinigt. Diese Stadt wurde 1933 wieder aufgelöst, jedoch verblieben Odenkirchen, Giesenkirchen und Schelsen bei Rheydt und der Bahnhof wurde in Rheydt-Odenkirchen umbenannt. Dieser Name wurde mit der erneuten Eingemeindung von Rheydt nach Mönchengladbach (nun nicht mehr München=Gladbach) zum 1. Januar 1975 aber nicht wieder geändert.

Bei der Deutschen Bundesbahn gab es Anfang der 80er Jahre ein Projekt namens „Integrierte Transportsteuerung“ (ITS), das seiner Zeit gemäß auf die voranschreitende elektronische Datenverarbeitung setzte. Dafür war eine eindeutige, überschnidungsfreie Benennung aller Betriebsstellen nötig, und dem genügte das alte System nicht mehr. Deshalb wurden die - heute noch gültigen - Abkürzungen geschaffen, die mit dem Kennbuchstaben der damaligen Direktion beginnen. Große bzw. bedeutende Betriebsstellen erhielten kurze Buchstabenkombinationen, kleinere hatten daher mehr Buchstaben.

Beispiele: AA = Hamburg=Altona; AH = Hamburg Hbf;
 ABLZO = Buchholz (Nordheide) Vorbahnhof oder EE = Essen Hbf;
 EDO = Dortmund Hbf; EDG = Duisburg Hbf; EDWD = Duisburg=Wedau;
 EDMEA = Abzw Duisburg=Meiderich Süd.

Für wichtige Bahnstellen im Ausland (man wollte ja *alle* Betriebsstellen in der EDV verarbeiten können) verwendete man die führenden Buchstaben X und später auch Z. Der zweite Buchstabe gab das Land an.

Beispiele: XAL = Österreich [Austria]/Linz Hbf; XLBET = Luxemburg/Bettendorf;
 XID = Italien/ Domodossola; XBM = Belgien/Montzen;
 XCM = Sowjetunion/Moskau; XPWP = Polen/Warszawa Praga.

Betriebsstellen der Nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE-Bahnen) waren für den Wechselverkehr DB - NE wichtig und erhielten ihre Abkürzungen nach der geographischen Lage der zugehörigen Bundesbahndirektion. Beispiele:
 ENHW = Neheim-Hüsten West; HCN = Celle Nord; RHLB = Bad Herrenalb; TDH = Dettenhausen.

Im Zuge der Wiedervereinigung von Deutscher Bundesbahn und Deutscher Reichsbahn (DDR) erhielten auch die Reichsbahnbetriebsstellen Abkürzungen nach dieser neueren Systematik. Weil etliche Buchstaben für die Direktionen schon vergeben waren, etwa E für Essen, H für Hannover und S für Saarbrücken, erhielten die Rbd Halle das L, die Rbd Erfurt das U und die Rbd Schwerin das W. Die Reichsbahndirektionen Berlin und Dresden konnten mit den noch freien Buchstaben B und D versorgt werden; die Reichsbahndirektionen Cottbus, Greifswald und Magdeburg wurden aufgelöst.

Schon die Vorkriegsdirektionen der Deutschen Reichsbahn waren territorial *nicht deckungsgleich mit Regierungsbezirken oder Ländern*, das hat sich später nicht geändert. Deshalb war und ist es auch nicht möglich, in solche Abkürzungen

Streckennummern - verschiedene Systeme

Für die Numerierung von Eisenbahnstrecken existieren verschiedene Systeme - je nach Blickwinkel des Nutzers und deshalb unterschiedlich. Hier seien die bekanntesten erwähnt.

Betrieblich sind die vierstelligen VzG=Streckennummern der STREDÄ sehr wichtig. STREDÄ steht dabei für *Streckendatenbank* und VzG für *Verzeichnis der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten*. Auch geplante, im Bau befindliche, stillgelegte, abgebaute, veräußerte und nicht gebaute Strecken sind enthalten, soweit für die Eisenbahn Rechte oder Rechtsverpflichtungen bestehen. Die VzG=Streckennummern sind eindeutig und verändern sich im Gegensatz zu den Kursbuchstreckennummern *nicht* im Laufe der Zeit. Sie werden deshalb auch außerhalb der Deutschen Bahn AG bei Ausschreibungen von Bauleistungen, Planung von Bauten, Raumordnung usw. verwendet.

Die meist dreistelligen Kursbuchstreckennummern folgten dagegen *verkehrlichen* Belangen. Sie sollten dem Kursbuchnutzer die Orientierung in den Fahrplantabellen erleichtern, sie deuteten Magistralen an und die örtliche Lage. Von wichtigen Verkehrsknoten ausgehend, führten die Strecken sternförmig (im Uhrzeigersinn geordnet) zu anderen bedeutenden Zielpunkten. Die Grundstrecken erhielten die Endziffer 0. Die abgehenden Seitenstrecken trugen in der ersten und zweiten Stelle die gleichen Ziffern wie die Grundstrecke, in der dritten Stelle wurde die laufende Numerierung der Äbzweigungen fortgesetzt. Beispiel: München - Ingolstadt - Donauwörth (- Stuttgart) 910 ; - Ingolstadt - Würzburg 920 ; - Landshut - Regensburg 930 ; - Mühlendorf 940, - Rosenheim - Salzburg 950 ; - Weilheim - Innsbruck 960 ; in Weilheim abzweigend nach Schongau 962. Inzwischen gibt es keine gedruckten Kursbücher mehr. Zwar existieren die Kursbuchstreckennummern noch in Datenbanken, aber sie sind bei weitem nicht mehr so präsent wie in den papiernen Fahrplantabellen.

Sowohl *betriebliche als auch verkehrliche Aspekte* (z. B. Zugläufe) sind in den La=Streckennummern verarbeitet. „La“ steht dabei für die *Zusammenstellung der vorübergehenden Langsamfahrstellen und anderen Besonderheiten*.

Systematik der Buchfahrpläne der DB (Fahrzeiten= und Geschwindigkeitshefte)

Die Buchfahrplanhefte der Deutschen Bundesbahn (Fahrzeiten= und Geschwindigkeitshefte) folgten bis in die 90er Jahre hinein einem numerischen Schema, das auf den verbliebenen zehn Bundesbahndirektionen basierte. Der Verfasser dankt an dieser Stelle besonders Herrn Lokomotivbetriebsinspektor Georg Allmader, Aachen, für die Erläuterungen.

Auf der Lok mußten jeweils beide Hefte des Buchfahrplans für die Fahrt benutzt werden: das Geschwindigkeitsheft (GeH) und das Fahrzeitenheft (FztH). Sie bildeten gemeinsam „den“ Buchfahrplan.

Die zehn Bundesbahndirektionen waren dabei wie folgt genummert:

0	Hamburg	A
1	Hannover	H
2	Essen	E
3	Köln	K
4	Frankfurt am Main	F
5	Saarbrücken	S
6	Karlsruhe	R
7	Stuttgart	T
8	München	M
9	Nürnberg	N

Bei den vierstellig genummerten Geschwindigkeitsheften (GeH) erschien diese „Direktionskennzahl“ dabei an der letzten Stelle, bei den dreistellig genummerten regionalen Fahrzeitenheften (FztH) dagegen an der ersten Stelle. Für die überregionalen, vierstellig genummerten Fahrzeitenheften für die Fernzüge waren sie entbehrlich und wurden nicht verwendet.

Es sei noch erwähnt, daß Buchfahrplanhefte zum ersten nach der Traktionsart - Diesel und elektrisch - unterschieden wurden und zum zweiten innerhalb dieser Gruppen wiederum gereiht waren. Das hatte praktische Gründe: um die einzelnen Hefte nicht zu dick und zu unhandlich werden zu lassen; möglicherweise auch, um beim Neudruck (Berichtigungen oder Ersatzstücke) die Kosten niedrig zu halten.

III. Fahrzeitenhefte regional (d. h. direktionsintern oder zwischen zwei benachbarten Direktionen) - *10 bis *99

Stelle 1	herausgebende Direktion	
Stelle 2	Zuggattung	
Stelle 3	Reihe innerhalb der Direktion (mit 0 beginnend!)	
*10 bis *20	Eilzüge	
	z. B.	310 = Kölner Eilzugplan, 1. Reihe
	z. B.	212 = Essener Eilzugplan, 3. Reihe
*21 bis *29	Personenzüge (Nahverkehrszüge)	
	z. B.	223 = Essener Pz=Plan, 4. Reihe
	z. B.	922 = Nürnberger Pz=Plan, 3. Reihe
*30	Leerreisezüge	
	z. B.	430 = Frankfurter Lr=Plan
*40	S=Bahn=Pläne	
	z. B.	240 = S-Bahnen im Direktionsbezirk Essen
	z. B.	340 = S-Bahnen im Direktionsbezirk Köln
*50	Nahgüterzüge	
*60 und *61	dazugehörige Geschwindigkeitshefte	
*70	nicht vergeben	
80	VZB=Strecken, Pz=Pläne	
	z. B.	280 = Essener Pz=Pläne für die VzB=Nebenbahnen
*81 und *82	VZB=Strecken, Pz= und Gz=Pläne	
*90 und *91	Güterzüge auf Z=Linien	100 km/h
*94 und 95	Güterzüge auf Z=Linien	90 km/h
*96	Güterzüge auf Z=Linien	80 km/h
*98	Lz** und Hilfszüge	60 km/h oder 80 km/h (direktionsweise verschieden)
*99	Hilfszüge	bis 140 km/h; Last max. 150 t

* VZB = Vorschrift für den Zugleitbetrieb; Anwendung auf Nebenbahnen.

** Lz = Lokomotivzug = einzeln fahrende oder mit anderen Loks zusammengekuppelte Lokomotive ohne anhängende Wagen

- Geschäftsanweisungen, Richtlinien, Verzeichnisse, Bedienungsanweisungen, Beschreibungen usw. hingegen den größeren Teil der Druckschriften ausmachen.

Um die Anzahl der effektiven Vorschriften - sie sind aus Titel und Gliederung eindeutig erkennbar - als Teilbereich neben dem anderen größeren Teil der Druckschriften zu verdeutlichen, ist anstelle des Sammelbegriffs „Vorschrift“ mit Kennzeichnung „DV“ = Drucksachenverzeichnis künftig der Sammelbegriff „Druckschrift“ mit Abkürzung „DS“ anzuwenden.

Bei der Neuausgabe der z. Z. in Überarbeitung befindlichen Bestimmungen für die Gestaltung von Vorschriften -DV 209/III - (künftig: Bestimmungen für die Gestaltung von Druckschriften - DS 209111 -) wird dies entsprechend Berücksichtigung finden.

HVB vom 15. Mai 1979 - 2A.828 Oav 65 - An alle Stellen

Das numerische System der Dienstvorschriften

Dienstvorschriften im engeren Sinne waren als Themengruppen in zehn numerische Blöcke unterteilt; zur einfachen Unterscheidung hatten sie verschiedenfarbige Umschläge. Die Nummern der Grundvorschriften waren in der Regel dreistellig, Teilhefte erhielten kleine Buchstaben zur Unterscheidung, Anhänge römische Zahlen.

Hauptgruppen der Dienstvorschriften und Umschlagfarbe:

- 001 bis 099 - grau - Personal
- 000 bis 199 - grün - Allgemeine Verwaltung
- 200 bis 299 - braun - Finanzen
- 300 bis 399 - rot - Betrieb (Gesetze, Vorschriften des VDEV/VMEV)
- 400 bis 499 - rot - Betrieb (andere Vorschriften)
- 500 bis 599 - blau - Verkehr und Tarif (Gesetze usw. wie oben)
- 600 bis 699 - blau - Verkehr und Tarif (Kundemachungen des DEVV)
- 700 bis 799 - blau - Verkehr und Tarif (andere Vorschriften)
- 800 bis 899 - violett - Bau
- 900 bis 999 - gelb - Maschinenteknik und Werkstätten

Einige Dienstvorschriften lagen außerhalb dieses Systems, etwa die allgemeine Verschlussachenanweisung (DV 1100 a)* oder die NfD=Vorschrift (DV 1100 c)**.

* siehe Seite 855 ff.

** siehe Seite 909 ff.

Nach 1939 wurden Vorschriften für den Betrieb von Eisenbahnen in besetzten Gebieten vierstellig nummeriert. So erhielten Vorschriften für die Österreichischen Eisenbahnen eine 1 vorangestellt und Vorschriften für den Bereich der ehemaligen Polnischen Staatsbahnen eine 2.

Auswahl aus Dienstvorschriften/Druckschriften

- 019 ADÄ Allgemeine Dienstanweisung für die ...beamten
- 101 Smlg HPfl Sammlung von Verfügungen in Haftpflichtangelegenheiten
- 101/I Haftpflichtr. Richtlinien für Ermittlungen in Haftpflichtschadensfällen
- 140 AktVo Dienstvorschrift über das Aktenwesen
- 140 I Aktenplan [für die Zentral- und Direktionsebene]
- 176 Schriftvo Dienstvorschrift für den Schriftverkehr der Dienststellen*
- 186 Dilo Dienst- und Lohnordnung für die Arbeiter der Deutschen Reichsbahn
- 187 AO/Arb Arbeitsordnung für die Arbeiter der Deutschen Bundesbahn
- 301 Signalbuch Signalbuch
- 407 VBL Vorschrift zur Ermittlung der Betriebsleistungen
- 408 FV Fahrdienstvorschrift[en]
- 417 Naweba DV über Namen und Wegweiser auf den Bahnhöfen
- 423 Buvo Betriebsunfallvorschrift
- 455 Richtlinien für die Bearbeitung der Fahrtberichte
- 476 Fernschreibv. Dienstvorschrift über den ...bahn=Fernschreibdienst
- 480 Fernsprechv. Dienstvorschrift über den ...bahn=Fernsprechdienst
- 600 PAV Personenabfertigungsvorschrift
- 601 PBV Personenbeförderungsvorschrift
- 607 GBV (W) Güterbeförderungsvorschriften f. d. Wagenladungsverkehr

* DV 176, Schriftvo, von 1932 bis 1960 gültig; abgelöst durch die DV für den Schriftverkehr der Dienststellen des Außendienstes (DV Schriftverkehr), die von 1960 bis 1992 galt, nie außer Kraft gesetzt wurde, aber durch Zeitablauf ungültig wurde. Vollabdruck im vorliegenden Buch ab Seite 795

Das folgende Schriftstück aus dem Archiv des Verfassers soll der geneigten Leserschaft nicht vorenthalten bleiben ; es spricht für sich selbst.

Deutsche Bundesbahn
Bundesbahndirektion Hannover
1 A F 50 Staad

Hannover, den 2.8.1954

An die Herren Abteilungsleiter, Dezernenten, Hilfsarbeiter,
Bürovorstände und Mitglieder der Ausschüsse und Arbeitsgemeinschaften
(nach anl besonderen Verteiler) sowie die Herren Amtsvorstände

- je besonders -

Betreff
Vereinfachung des Vorschriftenwesens

1 Anlage

Auf der Präsidentenkonferenz am 29.6.1954 ist erneut die Frage der Vereinfachung des Vorschriftenwesens (Zurückstellung der zahlreichen, in Arbeit befindlichen Dienstvorschriften von der Bearbeitung, Beschränkung der Vorschriftengebung auf Rahmenvorschriften, Verzicht auf die Regelung von Einzelfällen usw) zur Sprache gekommen. Wir bitten, die in der Drucksachenvorschrift (DV 209) als Anhang IV abgedruckte Richtlinien für Aufbau, Ausstattung, Herstellung und Änderung von Vorschriften zu beachten, in denen unter Ziffer 8 bestimmt ist, daß womöglich nur allgemeine Grundsätze aufzustellen, nicht aber unwichtige Sonderfälle zu regeln sind. Dort ist bezüglich der Ermessensfreiheit auch gesagt, daß der Entscheidung und Selbstverantwortung der Dienststellen und der Bediensteten Spielraum zu lassen ist, soweit es die Einheitlichkeit des Dienstbetriebes zuläßt. Da diese und andere in den Richtlinien niedergelegten Grundsätze oft nicht beachtet werden, hat der Vorstand der DB im September 1953 einen Erlaß über die Vereinfachung des Vorschriftenwesens herausgegeben, von dem Sonderdrucke hergestellt und in Einzelfällen ausgegeben worden sind.

Wir überreichen nunmehr allen in der Anschrift Genannten einen Abdruck zum Handgebrauch; weitere Abdrucke und Sonderdrucke des Anhangs IV der Drucksachenvorschrift können bei F 50 (Fernruf 5155) abgefordert werden.

gez Brendel

[Dienstsiegel]; Beglaubigungsvermerk

Deutsche Bundesbahn Offenbach (Main), den 16. September 1953
Der Vorstand
2.823 Oav 8

An die
Generalbetriebsleitungen Süd Stuttgart
und West Bielefeld, Bundesbahndirektionen,
Bundesbahn-Zentralämter Minden (Westf)
und München, das Bundesbahn-Sozialamt
Frankfurt (Main) und das Hauptwagenamt
Frankfurt (Main)

(mit Abdruck für die Prüfungsämter)

- je besonders -

Betreff
Vereinfachung des Vorschriftenwesens

Die Vorschriften sollen Hilfsmittel zur bestmöglichen Arbeitserledigung sein. Sie werden ihre Aufgabe um so besser erfüllen, je einfacher, kürzer, übersichtlicher und klarer sie sind. Obwohl hierauf immer wieder hingewiesen worden ist, sind die Vorschriften in den letzten Jahren umfangreicher und zahlreicher geworden.

Das Vorschriftenwesen wird nur dann wirksam vereinfacht werden können, wenn die Stellen des ausführenden Dienstes nicht durch übertriebene Wünsche nach Ergänzung oder Änderung der Vorschriften der Vereinfachung entgegenwirken und wenn die mit der Fortentwicklung der Vorschriften betrauten Stellen ihre Bemühungen vor allem darauf richten, die Vorschriften von allen entbehrlichen Einzelbestimmungen zu befreien. Von der Einführung völlig neuer Vorschriften sollte möglichst abgesehen werden. Änderungen sollten nur in ganz dringend notwendigen Fällen durchgeführt werden.

Anhang IV der Drucksachenvorschrift enthält die Bestimmungen im einzelnen, wie die Vorschriften zu vereinfachen und leicht faßlich zu gestalten sind. Leider werden die Bestimmungen nicht genügend beachtet. Wir machen deshalb erneut auf folgendes aufmerksam:

I. ALLGEMEINES

1. Es muß vermieden werden, daß einzelne Bedienstete eine zu große Anzahl von Vorschriften lesen und sich einprägen müssen. Die Verteilungspläne müssen deshalb sorgfältig aufgestellt werden.

Hierbei ist genau zu prüfen, ob ein zwingendes Bedürfnis dafür besteht, daß die in den bisherigen Verteilungsplänen genannten Dienststellen die Vorschriften erhalten. Jede Dienststelle soll nur die Vorschriften erhalten, die sie für ihren Dienstbereich unbedingt braucht. Es ist deshalb wichtig, daß die BD'en die Bedarfsanmeldungen der Ämter und Dienststellen schärfstens nachprüfen.

2. Die Vorschriften sollen wo möglich nur allgemeine Grundsätze aufstellen, nicht aber unwichtige Sonderfälle regeln.

3. Selbstverständliches und Bedeutungsloses darf nicht in einer Vorschrift stehen.

4. Die Vorschriften müssen kurz gefaßt sein, in klarer, allgemein verständlicher Sprache, so daß der Leser den Grundgedanken versteht, ohne an anderer Stelle nachschlagen zu müssen. Hinweise auf andere Bestimmungen, nachträgliche Erklärungen und Erläuterungen sind möglichst zu vermeiden. Wiederholungen aus anderen Vorschriften, sofern sie nicht völlig vermieden werden können, sind auf ein Mindestmaß zu beschränken.

5. Abkürzungen sind in den Vorschriften einzuschränken. Es sind nur zugelassen

a) die allgemein gebräuchlichen Abkürzungen (für Maße, Gewichte usw. und für Ausdrücke wie "z.B.", "usw."),

b) die in den Abkürzungsverzeichnissen vorgesehenen Wörter in der vorgeschriebenen Kurzform, aber nur dann, wenn es wegen der Übersichtlichkeit oder Raumausnutzung nötig ist.

6. Bei der Neuausgabe und bei der Erstausgabe von Vorschriften sind Einführungsbestimmungen vorzuheften, aus denen sich ergibt, welche Vorschriften durch die neuen aufgehoben werden und welche Änderungen getroffen worden sind.

7. Vom 1. April bis 30. September dürfen neue Vorschriften oder Berichtigungsblätter nicht herausgegeben, verteilt oder eingeführt werden, damit die Dienststellen im Sommerhalbjahr von den damit zusammenhängenden Arbeiten entlastet werden. Ausnahmen für ganz besonders dringende Fälle oder solche, die Vereinfachungen bringen, kann nur die HVB genehmigen (2.823 Oav 5 vom 14. April 1953).

8. Alle Vorschriften sind im Entwurf - vor Übersendung an die BD München, die bei allen Entwürfen zu Vorschriften nach Verfügung 2.823 Aaf 2 vom 3. Juni 1953 mitwirkt - der Gesellschaft für deutsche

Sprache e.V. Lüneburg, Schillerstraße 11, zur Überprüfung auf Sprachreinheit zuzuleiten, die kostenlos Vorschläge für die sprachliche Gestaltung macht (2S HB 7 Aav 2 vom 29. August 1951).

II. Ausstattung und Herstellung

1. Der Titel der Vorschrift ist mit besonderer Sorgfalt klar, kurz und so treffend wie möglich zu wählen.
2. Kurzbezeichnungen sind nur für Vorschriften zu verwenden, die viel gebraucht werden und sich an einen großen Teil der Bediensteten wenden, und auch nur dann, wenn sie aus den Bestandteilen der natürlichen Sprache gebildet werden, z.B. "Drucksachenvorschrift" für die Dienstvorschrift 209 "Dienstvorschrift über Drucksachen, Schreib- und Zeichenstoffe". Wenn dies nicht möglich und eine Abkürzung nicht zu umgehen ist, können die anfangsbuchstaben eines zu langen Namens zu einem Buchstabenzeichen vereinigt werden (z.B. "BO" für "Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung"); die einzelnen Buchstaben sollen nicht zu einem Wort zusammengezogen, sondern stets großgeschrieben werden.
3. Abschnitte sind laufend als § 1 usw. zu bezeichnen. Neben dem Paragraphen steht eine im Druck hervorgehobene Überschrift, die einfach und klar gefaßt sein muß. Die einzelnen Absätze werden mit Nummern in Klammern, z.B. (2) bezeichnet. Ihr Inhalt kann durch Einziehung und, z.B. bei Aufzählungen, durch Kleinbuchstaben weiter gegliedert werden.
4. Im Interesse der Übersichtlichkeit einer Dienstvorschrift ist der Inhalt der einzelnen Bestimmungen am äußeren Rande durch Stichwörter zu kennzeichnen.
5. Auf jeder rechten Druckseite des Wortlauts sind oben rechts, auf jeder linken links die Paragraphen in Klammern anzugeben.
6. Erläuterungen zu Vordrucken sind nicht in der Vorschrift, sondern auf dem Vordruck zu geben.

III. Änderungen

1. Änderungen dürfen nur angeordnet werden, wenn es unbedingt nötig ist. Vorschriften dürfen nicht schon deshalb ergänzt und geändert werden, weil im Einzelfall Zweifel entstanden sind. Insbesondere ist als Grund für Ergänzungen und Änderungen nicht anzuerkennen, daß Einzelfälle vorgekommen sind, die durch die Vorschrift nicht oder nicht vollständig erfaßt werden. Solche Einzelfälle hat die Bundesbahndirektion zu regeln.

2. Häufige Berichtigungen machen viel Arbeit und erschweren die Übersicht. Deshalb sollen Anregungen, die zurückgestellt werden können, zunächst gesammelt und dann gemeinsam durchgeführt werden.
3. Änderungen und Ergänzungen ordnet die Stelle an, die die Vorschrift eingeführt hat (HVB, BfV usw.). Sie setzt in ihrer Anordnung den künftigen Wortlaut fest.
4. Die anordnende Stelle bestimmt, ob der Übersichtlichkeit wegen ganze Abschnitte, Paragraphen oder Seiten neu zu fassen sind. Sie verfügt zugleich, wann die Änderung in Kraft tritt. Zwischen der Herausgabe der Verfügung und dem Inkrafttreten der Änderung soll ein möglichst großer Zeitraum liegen.
5. Änderungen werden in der Regel ohne besondere Verfügung durch Ausgabe von Berichtigungsblättern, bei den Dienstvorschriften zu deutschen und Auslandstarifen durch Nachträge durchgeführt. Neuausgaben von Vorschriften und wichtigere Berichtigungsblätter sind in den Amtsblättern anzukündigen.

Wir ersuchen, auch den Vorsitzenden und Mitgliedern von Fachausschüssen und Arbeitsgemeinschaften einen Abdruck dieser Verfügung auszuhändigen und ihnen aufzugeben, die Verfügung un den Anhang IV der Drucksachenvorschrift bei der Aufstellung von Vorschriften genauestens zu beachten.

Ein Florabzug liegt bei.

gez. Dr.-Ing. Frohne

[Dienstsiegel]; Beglaubigungsvermerk

(Weitere Abdrucke vorstehender Verfügung können bei F50 angefordert werden.)

Die Telefonie der Eisenbahn

Die Eisenbahn unterhielt ein eigenes Fernsprechnet. In diesem Netz unterschied man das erweiterte Betriebsfernsprechnet, das Betriebsfernsprechnet im engeren Sinne (Betriebsfernsprechverbindungen) und das Netz für die elektrische Zugförderung (Starkstromnetz). Zum Betriebsfernsprechnet im engeren Sinne gehörten die Fahrdienstverbindungen (Fd), die Streckenfernsprechverbindungen (Fs) und die Bahnstabsverbindungen (Fo). Das erweiterte Betriebsfernsprechnet (Basa) umfaßte Hauptverbindungen (Fh), Fernverbindungen (Ff), Nahverbindungen (Fn), Bezirksverbindungen (Fb) und Anschlußverbindungen (Fa) sowie Postanschlußverbindungen (Fp), letztere auch zur Vermittlung vom Basa= ins Postfernsprechnet.

Das Kürzel „Basa“ steht für „Bahn=Selbstanschlußanlage“. Mit dieser Fernsprechtechnik war die Deutsche Reichsbahn seit den 20er Jahren ein Vorreiter in Sachen Selbstwählferndienst. Während die Reichspost noch weitgehend Ferngespräche mit der Hand vermittelte, konnten Mitarbeiter der Eisenbahn ihre Gesprächsteilnehmer ohne Vermittlung durch Selbstwahl erreichen, auch in fernegelegenen Regionen.

Die hier skizzierte Basa= Technik wurde bis Anfang der 1990er Jahre betrieben und danach durch neuere Entwicklungen abgelöst.

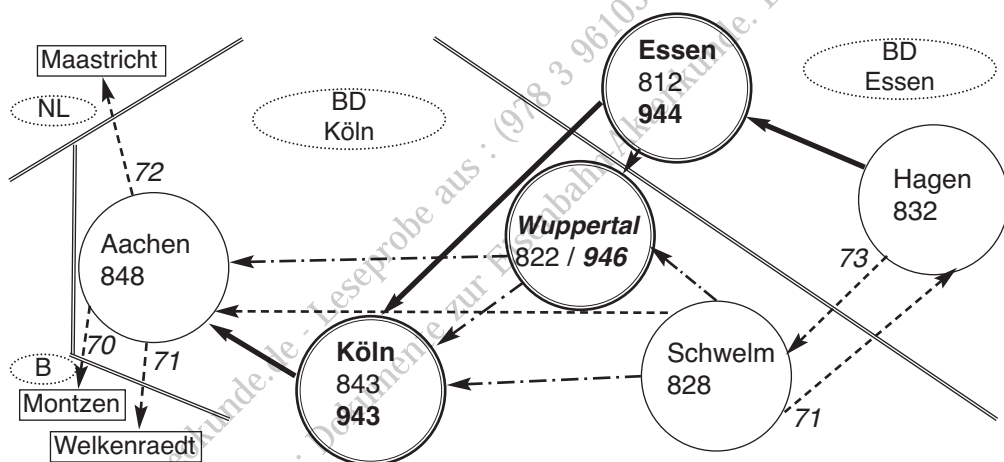
Im Gegensatz zum Fernsprechnet der Deutschen Bundespost, das für jeden Ort von überall her die gleiche Vorwahl hat, mußten Basa= Verbindungen schrittweise über Knotenvermittlungsstellen aufgebaut werden (Staffelwahl). Die Staffelwahl wurde übrigens auch in anderen Sondernetzen verwendet (Polizei, Militär).

Das Basa= Netz basierte auf Haupt-, Stern- und Querverbindungen, mit denen im Weit- oder im Bezirksverkehr die Teilnehmer erreichbar waren. Im Weitverkehr sprach man mit Teilnehmern außerhalb des eigenen Direktionsbezirks, im Bezirksverkehr innerhalb. Dem Weitverkehr dienten die Basa des Großnetzes an den Sitzen des Verkehrsministeriums, der Reichbahndirektionen, der Reichsbahnzentralämter usw. mit dreistelligen, mit 9 beginnenden Kennzahlen. Die Basa an den Standorten der Anfang der 70er Jahre aufgelösten Bundesbahndirektionen behielten ihre mit der 9 beginnende Kennzahl und bekamen zusätzlich eine Kennzahl des Bezirksverkehrs der aufnehmenden Direktion.

Ein Anrufer aus Frankfurt (M) Flughafen konnte einen Teilnehmer auf dem Fährschiff „Deutschland“ durch 812-947-868.711-Teilnehmer anwählen: über die Großbasa am eigenen Direktionssitz - Großbasa Hamburg - Hauptbasa Puttgarden. Unterbasa Fährschiff „Deutschland - Teilnehmer.

Zwischen benachbarten Orten gab es oft Querverbindungen auch über Direktionsgrenzen hinweg; in der Regel war die Kennzahl zweistellig und begann mit einer 7. So konnte man etwa, wenn die Verbindung von Hagen zur Knotenbasa am Direktionssitz Essen gestört war, mit der Querwahl 73 nach Schwelm (Direktion Köln, ex Wuppertal) gelangen und von dort über 848 direkt nach Aachen. Der Regelweg wäre 812-943-848-Teilnehmer gewesen (Essen-Köln-Aachen).

Selbst über Ländergrenzen hinweg funktionierte das, zum Beispiel von Aachen aus mit der 70 nach Montzen, mit der 71 nach Welkenraedt (beide in Belgien) und mit der 72 nach Maastricht in den Niederlanden.



In der Basa der Bundesbahn waren einige Rufnummern nach Funktionen vergeben, zum Beispiel die 1000 und die 11 oder 1111 mit der Vermittlung/Auskunft/Entstörung (damit man notfalls sogar bei Ausfall der Wählscheibe durch „Gabelwählen“ noch die Verbindung herstellen konnte), die 8111 mit der Zeitansage, die 365 (ggf. 13 65 oder 33 65) mit der Lokleitung, die 391 mit dem Leiter des Bahnhofs, die 395 mit dem Leiter der Bahnmeisterei usw.

Zur Benutzung des Basa-Netzes waren deshalb neben Fernsprechwegweisern verkehrsgeographische Kenntnisse bis hin zur Lage der Bahnstellen in den (ggf. aufgelösten) Direktionen sehr hilfreich.

Fahrtberichte

Die Deutsche Reichsbahn und die Deutsche Bundesbahn ließen für ihre Züge durch den Zugführer Fahrtberichte führen, Einzelheiten zum Ausfüllen und das Vordruckmuster enthielten die Fahrdienstvorschriften.* In diesen Fahrtberichten wurden Ankunfts-, Abfahrts- und Durchfahrzeiten vermerkt („der Zeitpunkt, zu dem der Zug ... am gewöhnlichen Halteplatz zum Stillstand gekommen ist“ bzw. „(a) der Zug anfährt, (b) der durchfahrende Zug mit der Spitze am Empfangsgebäude vorbeifährt“), und auch Unregelmäßigkeiten, z. B. außerplanmäßiges Halten, Langsamfahrt (auch Stützen vor Signalen), Aushängen von Befehlen, Fahren auf Ersatzsignal, Zurücklassen von Wagen, Platzmangel und übermäßiges Platzangebot, Mängel in der Reinigung, Lüftung, Wasserversorgung, Beleuchtung und Heizung, unbefugtes Ziehen der Notbremse, mit Meldekarte erstattete Meldungen und etliches mehr. Bei Zugfahrten in mehreren Direktionsbezirken wurden Teilberichte geführt.

Zum Zweck der Fahrtberichte heißt es in der Vorschrift (DV 455):

1. Der Fahrtbericht gibt ein Bild über den tatsächlichen Verlauf der Zugfahrt und alle Umstände und Ursachen, die den Lauf des Zugs beeinträchtigt haben. Darüber hinaus sollen besondere Vorkommnisse vermerkt werden, die sich während der Zugfahrt ereignet haben, auch ohne daß der Zuglauf gestört worden ist.
2. Der Fahrtbericht zeigt den betriebsüberwachenden und leitenden Stellen,
 - a) ob Fahrplan und Zugbildung den tatsächlichen Bedürfnissen entsprechen,
 - b) wo Mängel an den Betriebsanlagen und -mitteln sind,
 - c) andere Ursachen für Zugverspätungen und Unregelmäßigkeiten.
3. Aufgabe der Fahrtberichtsbearbeitung ist, die Abweichungen vom planmäßigen Zuglauf und ihre Ursachen aus den Fahrtberichten zu erkennen, ihnen nachzugehen und sie auszuwerten, sowie die besonderen Vorkommnisse zu verfolgen. Die Untersuchungen sollen in erster Linie klären, damit Maßnahmen zur Verhütung ähnlicher Unregelmäßigkeiten getroffen werden können.**

* z. B. DB: DV 408 - Fahrdienstvorschriften (FV), Ausgabe 1960, in § 48 und Anlage 25.

** Das heißt, der Zweck war es, Probleme zu erkennen und zu lösen; nicht, Schuldige zu finden – eine heute leider sehr beliebte Übung.

Die Fahrtberichte gingen an die Direktionen und dort zum Betriebsbüro, in dem eine dem Betriebsleiter unterstellte „Fahrtberichtsstelle“ eingerichtet war. Dort wurden sie nach der DV 455 - Richtlinien für die Bearbeitung der Fahrtberichte - statistisch und fachlich bearbeitet. Zur Verfolgung von Unregelmäßigkeiten wurden sie urschriftlich gegen Rückgabe (besonders überwacht) den Ämtern zugeleitet, die ihrerseits die Informationen von den Dienststellen des Außendienstes einholten und mit dem Bericht an die Direktion zurückgaben. Die begleitenden Vordrucke (ebenfalls urschriftlich gegen Rückgabe) hatten das Aktenzeichen „Bauz“ * bereits vorgedruckt, es wurde vorn mit dem Bearbeiterzeichen und hinten mit der laufenden Nummer des Schriftwechsellnachweises für Fahrtberichte zum Geschäftszeichen ** erweitert.

Die Fahrtberichtsstelle hatte so viele Schränke (Gestelle), daß die Fahrtberichte nach Strecken und innerhalb dieser nach Zugnummern geordnet abgelegt („eingefächert“) werden konnten, damit die Fahrtberichte der Reise-, Güter- und Sonderzüge sowie der Lz, Lpaz usw. der einzelnen Strecken leicht greifbar waren, rasch eingesehen und ausgewertet werden konnten. Außerdem waren Fächer für den Schriftwechsel mit Dezernaten der eigenen Direktion, RAW, Reichspost, Mitropa usw. vorhanden.

Das Blaubuch

Die „Statistischen Angaben über die Deutsche Reichsbahn im Geschäftsjahr ...“ (später „über die Deutsche Bundesbahn“) erschienen in einem blauen Umschlag und führten deshalb den Kurznamen „Blaubuch“; zunächst wohl umgangssprachlich, später auch als Klammervermerk im Titel. Im Blaubuch wurden sowohl gesetzlich vorgeschriebene als auch von der Eisenbahn selbst als nötig angesehene Statistiken zusammengefaßt - vom Umfang des Betriebsgebiets über finanzielle Ergebnisse, Baukosten, Anlagekapital, Bahnbetriebsunfälle, Betriebs- und Verkehrsleistungen und Fahrzeugpark bis zum Personal- Wohnungs- und Sozialwesen.

Seit 1934 war die Abgabe des Blaubuchs an eine breitere Öffentlichkeit nicht mehr vorgesehen. In einer Verfügung vom 23. Juni 1934 hieß es zur Ausgabe

* siehe Aktenplan: Betrieb / Allgemeines / Unregelmäßigkeiten im Betriebe / Zugverspätungen.

** zum Unterschied von Akten- und Geschäftszeichen siehe S. 110 ff.

Wichtige Daten aus der Entwicklung der deutschen Eisenbahnen

I. Vorgeschichte der Eisenbahnen

- 1769 James Watt erhält das Patent für die erste brauchbare ortsfeste Dampfmaschine.
- 1805 Richard Trevithick baut die erste Dampflokomotive der Welt für den Schienenbetrieb.
- 1814 George Stephenson baut seine erste Dampflokomotive.
24. 4. 1815 Das erste im deutschen Eisenbahnwesen erteilte Patent auf die Dauer von 25 Jahren geht an Josef von Baader für einen Wagen, der sowohl auf Schienen als auch auf der Straße fahren könne.

II. Frühzeit der Eisenbahnen

- 1825 Friedrich Harkort veröffentlicht einen Aufsatz in der westfälischen Zeitung „Hermann“ über die Anlage von Eisenbahnen.
- 1826 Eröffnung der Eisenbahn Stockton - Darlington in England.
30. 9. 1827 Eröffnung der ersten kontinentalen Eisenbahn, und zwar der ersten Teilstrecke der Eisenbahn Linz - Budweis mit Pferdebetrieb.
- 1830 Eröffnung der Eisenbahn Liverpool - Manchester in England.
- 1833 Friedrich List veröffentlicht seine Schriften „Die Eisenbahn von Minden nach Köln“ und „Über ein sächsisches Eisenbahnsystem als Grundlage eines allgemeinen deutschen Eisenbahnsystems“ mit einem Entwurf für ein deutsches Eisenbahnnetz.
1. 1. 1834 Gründung des deutschen Zoll- und Handelsvereins.
7. 12. 1835 Erste deutsche Eisenbahn, Strecke Nürnberg - Fürth, eröffnet (Ludwigs-Bahn), Spurweite 1.435 mm.
11. 7. 1836 Erste Güterbeförderung auf der Eisenbahn von Nürnberg nach Fürth.

- 1846 Verband der Preußischen Eisenbahnen gegründet,
[seit 1847 „Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen“ (VDEV)],
[seit 1932 „Verein mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen“ (VMEV)].
- 1847 - 1849 Bau der Pfälzischen Ludwigsbahn von Ludwigshafen nach Bexbach.
[Ludwigshafen hieß noch Rheinschanze, die Pfalz war eine Exklave Bayerns, die bayerisch=preußische Grenze lag bei Bexbach.]
- 1848 Der Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen gibt die Normalbestimmungen über die Personen=, Gepäck=, Equipagen=, Pferde- und Viehbeförderung heraus.
- 1850 Erste preußische Staatsbahnstrecke von der preußisch=bayerischen Grenze bei Bexbach nach Neunkirchen (Saar).
1. 7. 1850 Das vom VDEV herausgegebene Vereins=Reglement für den Güterverkehr tritt in Kraft.
- 1851 Erste sächsische Staatsbahn zwischen Dresden und Bodenbach eröffnet. - Zwischen Plauen und Zwickau wird der Gölzschtal=Viadukt fertiggestellt und damit die Verbindung des bayerischen mit dem norddeutschen Eisenbahnnetz hergestellt.
Durchgehende Eisenbahnverbindung zwischen Deutschland und Österreich auf der Strecke Dresden - Prag - Wien eröffnet.
- 1852 Verbindung des badischen und des norddeutschen Eisenbahnnetzes durch die Strecke Frankfurt (Main) - Gießen hergestellt.
Verbindung des deutschen und des französischen Eisenbahnnetzes bei Neunkirchen (Saar) - Forbach hergestellt.
27. 7. 1852 Der - bis heute gültige! - Staatsvertrag zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und dem Grossherzogtum Baden betreffend die Weiterführung der badischen Eisenbahnen über schweizerisches Gebiet wird abgeschlossen. Er tritt nach Genehmigung durch die Bundesversammlung am 14. August 1852 und dem Austausch der Ratifikationsurkunden am 22. April 1853 am gleichen Tag in Kraft.
- 1853 Verbindung des badischen mit dem württembergischen Eisenbahnnetz durch die Strecke Bietigheim - Bruchsal hergestellt.
- 1854 Verbindung des bayerischen mit dem württembergischen Eisenbahnnetz durch die Strecke Augsburg - Ulm hergestellt.
- 1854 / 1855 Umspurung der badischen Rheintalbahn von 1.600 mm auf Normalspur (1.435 mm).

- 1855 Anschluß des deutschen Eisenbahnnetzes an die schweizerischen Eisenbahnen bei Basel.
Der Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen gibt die Normalbestimmungen für die wechselseitige Wagenbenützung im Bereich der dem Übereinkommen über den direkten Güterverkehr beigetretenen Eisenbahnverwaltungen heraus.
- 1856 Verbindung der deutschen mit den holländischen Eisenbahnen bei Emmerich hergestellt.
- 1861 Der Deutsche Bund empfiehlt den deutschen Ländern die Einführung des Allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuchs. Das Gesetzbuch wird in einigen Ländern eingeführt.
- 1865 Das Vereins-Reglement für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Tieren auf den Bahnen des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen tritt in Kraft.
Herausgabe der Technischen Vereinbarungen des VDEV über den Bau und die Betriebseinrichtungen der Eisenbahnen.
- 1867 Die erste oldenburgische Staatsbahn wird zwischen Oldenburg und Bremen eröffnet.
- 1869 Das Allgemeine Deutsche Handelsgesetzbuch wird im Norddeutschen Bund eingeführt.
3. 6. 1870 Bahnpolizei-Reglement für die Eisenbahnen im Norddeutschen Bund.
10. 6. 1870 Betriebs-Reglement für die Eisenbahnen im Norddeutschen Bund.

III. Staatsbahnzeit

16. 4. 1871 Verfassung des Deutschen Reiches.
Das Allgemeine Deutsche Handelsgesetzbuch wird im Deutschen Reich eingeführt.
20. 4. 1871 Erste deutsche Fahrplankonferenz in München (spätere Europäische Fahrplankonferenz).
10. 5. 1871 Das Deutsche Reich erwirbt durch den Friedensvertrag mit Frankreich die elsässisch-lothringischen Eisenbahnen und gründet die Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

8. 5. 1945 Deutschland kapituliert. Reichsverkehrsministerium stellt seine Tätigkeit ein.
5. 7. 1945 Reichsverkehrsminister und Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn Dr.=Ing. e.h. Julius Dorpmüller in Malente gestorben.

V. Nachkriegszeit

1945 - 1949 Besatzungszeit mit Militärregierungen der Besatzungszonen ; die Eisenbahnverwaltung wird - teils auf der Grundlage der alten Strukturen, teils nach abweichenden Vorgaben der Besatzer - neu organisiert.


Mit der Besetzung Deutschlands durch die Alliierten geht die Einheit der Deutschen Reichsbahn verloren. Der Wiederaufbau ist in jeder der vier Besatzungszonen Deutschlands verschieden. Das deutsche Eisenbahnnetz wird in vier getrennte Zonenetze aufgeteilt.

19. 7. 1945 US-Zone : Errichtung der „Oberbetriebsleitung United States Zone (OBL US-Zone) mit Sitz in Frankfurt (Main).
27. 7. 1945 Deutsche Zentral-Verwaltung des Verkehrs in Berlin (Ost) eingerichtet.
1. 8. 1945 Sowjetische Zone : Errichtung der „Deutschen Zentralverwaltung des Verkehrs“ in dem sowjetisch besetzten Gebiet mit Sitz in Berlin.
20. 8. 1945 Britische Zone : Errichtung der „Reichsbahn-Generaldirektion in der Britischen Besatzungszone“ (RBGD) mit Sitz in Bielefeld.
1. 9. 1945 Übernahme des Eisenbahnverkehrs in der sowjetischen Zone in deutsche Verwaltung auf „Befehl Nr. 8“ der Sowjetischen Militär-Administration in Deutschland (SMAD).
8. 1. 1946 Französische Zone : Errichtung der „Oberdirektion der Deutschen Eisenbahnen in der französischen Besatzungszone“ in Speyer.
1. 4. 1947 Eisenbahnen des Saarlandes selbständig.
11. 12. 1947 Hauptverwaltung der Eisenbahnen von Bielefeld nach Offenach (Main) verlegt.
12. 10. 1948 Erstes Geisbildstellwerk in Düsseldorf=Derendorf
25. 1. 1949 Deutsche Schlafwagen= und Speisewagengesellschaft (DSG) gegründet ; tätig ab 1. 4. 1950.

VI. Bundesbahnzeit

24. 5. 1949 Das Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland tritt in Kraft.
7. 9. 1949 Der erste Bundestag tritt erstmalig zusammen.
Der Wirtschaftsrat und der Länderrat des Vereinigten Wirtschaftsgebietes werden aufgelöst.
Die Deutsche Reichsbahn im Vereinigten Wirtschaftsgebiet wird in Deutsche Bundesbahn umbenannt.
20. 9. 1949 Die Bundesminister werden ernannt, darunter der Bundesminister für Verkehr.
21. 9. 1949 Das Besatzungsstatut tritt in Kraft, die Militärregierung wird beendet und durch die Alliierte Hohe Kommission ersetzt.
Der Verwaltungsrat des Vereinigten Wirtschaftsgebietes wird aufgelöst, die Verwaltungen des Vereinigten Wirtschaftsgebietes werden den zuständigen Bundesministerien unterstellt, die Verwaltung für Verkehr dem Bundesminister für Verkehr.
Die Betriebsvereinigung der Südwestdeutschen Eisenbahnen wird dem Bundesminister für Verkehr unterstellt.
6. 10. 1949 Die Verwaltung für Verkehr geht im Bundesministerium für Verkehr auf.
15. 10. 1949 Das Gemeinschaftsabkommen der Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn mit der Generaldirektion der Südwestdeutschen Eisenbahnen vom 23. September 1949 tritt in Kraft.
25. 5. 1950 Errichtung der Zentralstelle für Betriebswirtschaft im Werkstätten-dienst in Frankfurt (Main).
1. 1. 1951 Die Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn und die General-direktion der Südwestdeutschen Eisenbahnen bilden eine Finanz- und Wirtschaftsgemeinschaft.
15. 2. 1951 Errichtung des Amtes für den internationalen Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr in Frankfurt (Main).
2. 3. 1951 Gesetz über die vermögensrechtlichen Verhältnisse der Deutschen Bundesbahn (Bundesbahn-Vermögensgesetz) erlassen.
29. 3. 1951 Allgemeines Eisenbahngesetz erlassen.
1. 4. 1951 Die überbezirkliche Lenkung des Betriebs-, Betriebsmaschinen- und Beförderungsdienstes der Südwestdeutschen Eisenbahnen

geht auf die Generalbetriebsleitung Süd über. – Das Hauptprüfungsamt der Deutschen Bundesbahn in Offenbach (Main) und das Hauptprüfungsamt der Südwestdeutschen Eisenbahnen werden zum Hauptprüfungsamt der Deutschen Bundesbahn zusammengefaßt.

18. 12. 1951 Das Bundesbahngesetz vom 13. Dezember 1951 tritt in Kraft.
1. 6. 1952 Der Vorstand der Deutschen Bundesbahn übernimmt seine Geschäfte.
31. 7. 1952 Der Bundesminister für Verkehr genehmigt die Vorläufige Verwaltungsordnung der Deutschen Bundesbahn. Sie gilt vom 1. Juni 1952 an bis zum 31. März 1953.
1. 4. 1953 Verwaltungsordnung der Deutschen Bundesbahn tritt in Kraft.
1. 10. 1953 Sitz des Vorstandes und der Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn von Offenbach (Main) nach Frankfurt (Main) verlegt.
1. 1. 1955 DB-Emblem  für die Deutsche Bundesbahn.
1. 10. 1955 Zugpostfunk eingeführt.
3. 6. 1956 Dritte Klasse in Reisezügen abgeschafft.
1. 1. 1957 Eingliederung der Eisenbahnen des Saarlandes in die DB.
1. 6. 1958 Einrichtung der Zentralstelle für Bahnstromversorgung (ZBV) bei der BD Frankfurt (Main). Die ZBV nimmt für den Gesamtbereich der DB die Aufgaben der Bahnstromversorgung und der Planung für den Energiebedarf der elektrischen Zugförderung wahr.
5. 7. 1959 Beendigung der wirtschaftlichen Übergangszeit im Saarland.
1. 1. 1960 Zusammenlegung der Direktionsbezirke Trier und Saarbrücken mit Direktionsitz in Saarbrücken; Auflösung der Bundesbahndirektion Trier.
Errichtung der Verkehrskontrolle für den internationalen Verkehr in Trier.
Der Deutsche Eisenbahn-Verkehrsverband (DEVV) nimmt seine seit Kriegsende unterbrochene Tätigkeit wieder auf.
1. 1. 1962 Organisation des Versuchswesens neu geregelt durch Zusammenlegung der Versuchsstellen im Bereich der BZÄ Minden (Westf) und München zu je einer „Bundesbahn-Versuchsanstalt“ in Minden (Westf) und München, die dem jeweiligen BZÄ unterstellt ist.

31. 1. 1985 Auflösung der Zentralstelle für Betriebswirtschaft und Datenverarbeitung
1. 2. 1985 Einrichtung der
- Zentralstelle Datenverarbeitung in Zuordnung zum Fachbereich Organisation/Datenverarbeitung der HVB
 - Zentralstelle Rechnungswesen in Zuordnung zum Fachbereich Rechnungswesen der HVB.
30. 4. 1985 Auflösung der
- Zentralen Transportleitung mit der angegliederten Zentralstelle für den Werkstätdendienst
 - Zentralen Verkaufsleitung
1. 5. 1985 Einrichtung der Zentralstelle Absatz mit den Fachbereichen Marketing, Verkauf Personenverkehr und Verkauf Güterverkehr. Einrichtung der
- Zentralstelle Produktion mit den Fachbereichen Produktion sowie Infrastrukturplanung und Systemtechnik
 - Zentralstelle Technik mit den Fachbereichen Maschinenteknik, Werke, Bautechnik sowie Neubaustrecken.
26. 11. 1985 Vorstellung des neuen ICE (Intercity Experimental) als Versuchs- und Prototyp eines künftigen Hochgeschwindigkeitszuges.
1. 1. 1986 Auflösung aller Betriebs-, Maschinen- und Neubauämter.
1. 5. 1987 Eingliederung der Generalvertretungen (GV) in die Bundesbahndirektionen (BD).
- Nov. 1989 Überraschende Durchlässigkeit, dann praktischer Wegfall der innerdeutschen Grenze. DB und DR (DDR) arbeiten rasch zusammen, stellen Grenzübergänge wieder her, nehmen Sonderverkehre auf und erweitern die Fahrpläne beträchtlich.
3. 10. 1990 Deutsche Einheit. Die Deutsche Bundesbahn und die Deutsche Reichsbahn (DDR) sind nun getrennte Sondervermögen des Bundes; verwaltungstechnisch und betrieblich verschmelzen sie immer weiter und bereiten sich auf ihre Auflösung zum Ende 1993 vor.
31. 12. 1993 Deutsche Reichsbahn und Deutsche Bundesbahn hören auf zu bestehen; die Deutsche Bahn AG wird gegründet.
- Jan. 1994 Eintrag der DB AG ins Handelsregister.
Für das Unternehmen entfällt die Ablieferpflicht an staatliche Archive.

Quellenverzeichnis

1. Arbeitsgemeinschaft für Ausbildungshilfsmittel (Hrsg./im Auftrag der Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn: *Organisation der Deutschen Bundesbahn. Leitfaden zum Lehrfach a 3 für Dienstanfängerlehrgänge*. [Eisenbahn=Lehrbücherei der Deutschen Bundesbahn, Band 3]. 4. Aufl., Josef Keller Verlag, Starnberg, 1958
2. Breiter, Josef Robert (Bearbeiter); Ausschub für wirtschaftliche Verwaltung [AWV] beim Kuratorium für Wirtschaftlichkeit [RKW] (Hrsg.): *Schriftgutkunde. Grundsätzliches über Arbeitsgut, Aufbau, Ordnung, Arbeitsweisen, Arbeitsmittel und Benutzung von Schriftgutverwaltungen*. Zweite, durchgesehene Aufl., Forkel-Verlag, Stuttgart, 1949.
3. Buchborn, Johannes: *Der Sozialdienst bei der Deutschen Bundesbahn. Eisenbahn=Lehrbücherei der Deutschen Bundesbahn, Band 5*. 5. Auflage, Josef Keller Verlag, Starnberg, 1966.
4. Deutsche Bundesbahn (Hrsg.): 137. *Geschäftsanweisung für die Bundesbahndirektionen (GÄ BD)*. Gültig vom 1. Juli 1958 an. Geschäftsführung: Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn. Druck: Bundesbahndirektion Mainz. [Druckerei] G. H. Fix, Landau (Pfalz), 1958.
5. Deutsche Bundesbahn (Hrsg.): 138. *Geschäftsanweisung für die Büros der Bundesbahndirektionen (Büroordnung BD)*. Gültig vom 1. Juli 1958 an. Geschäftsführung: Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn. Druck: Bundesbahndirektion Mainz. [Druckerei] G. H. Fix, Landau (Pfalz), 1958.
6. Deutsche Bundesbahn (Hrsg.): 139. *Geschäftsanweisung für die Behandlung der Geschäftssachen bei den Bundesbahndirektionen (Geschäftssachenanweisung BD)*. Gültig vom 1. Juli 1958 an. Geschäftsführung: Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn. Druck: Bundesbahndirektion Mainz. [Druckerei] G. H. Fix, Landau (Pfalz), 1958.
7. Deutsche Bundesbahn, Deutsche Reichsbahn (Hrsg.): *DS 1400001. Aktenzeichen verwenden - Aktenplan - Gültig vom 01. Juli 1992 an*. Frankfurt am Main, 1992. Geschäftsführende Stelle: Z ZD O 3102 Frankfurt/M. Eingeführt mit Schreiben der Z ZD O 310.2 Ovv (1400001) vom 25.06.1992]
8. Deutsche Bundesbahn (Hrsg.): 14001. *Aktenplan*. Gültig vom 1. Januar 1954 an. Druckhaus Schmidt & Co., Mainz, 1953.
9. Deutsche Bundesbahn (Hrsg.): 140. *Dienstvorschrift über das Aktenwesen (Aktenvorschrift)*. Gültig vom 1. Januar 1954 an. Druckhaus Schmidt & Co., Mainz 1953. Geschäftsführung: Bundesbahndirektion Kassel. Druck: Bundesbahndirektion Mainz.
10. Deutsche Bundesbahn (Hrsg.): 143. *Geschäftsanweisung für die Behandlung der Geschäftssachen bei den Bundesbahn=Ausbesserungswerken (Geschäftssachenanweisung AW)*. Gültig vom 1. Januar 1965 an. Geschäftsführung: Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn. Druck: Bundesbahndirektion Karlsruhe. Karlsruhe, 1965.
11. Deutsche Bundesbahn (Hrsg.): 174. *Geschäftsanweisung für die Behandlung der Geschäftssachen bei den Bundesbahnämtern (Geschäftssachenanweisung Ämter)*. Gültig vom 1. März 1960 an. Geschäftsführung: Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn. Druck: Bundesbahndirektion Karlsruhe. Karlsruhe, 1960.
12. Deutsche Bundesbahn (Hrsg.): 176. *Dienstvorschrift für den Schriftverkehr der Dienststellen des Außendienstes (DV Schriftverkehr)*. Gültig vom 1. März 1960 an. Geschäftsführung: Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn. Druck: Bundesbahndirektion Karlsruhe.
13. Deutsche Bundesbahn, BD Münster (Hrsg.): 407 III. *Örtliche Ausführungsbestimmungen, Streckenverzeichnis und Kilometertafeln zur Vorschrift für die Ermittlung der Betriebsleistungen = Schienenverkehr = (Anh. III zur VBL A(1), gültig vom 1. April 1974 an*.