

# Inhaltsverzeichnis

<b>Literatur- und Quellenverzeichnis</b>	7
<b>Verzeichnis der verwendeten Abkürzungen</b>	9
<b>Vorwort</b>	13
<b>1 Die Elektrifizierung des schlesischen Netzes</b>	17
1.1 Die Streckenauswahl	17
1.2 Die Bewilligung der finanziellen Mittel	18
1.3 Das Bahnkraftwerk Mittelsteline	19
1.4 Anlagen der Energieübertragung und -verteilung	25
1.4.1 <i>Die Bahnstromfernleitung</i>	25
1.4.2 <i>Die Unterwerke</i>	30
1.5 Die Entwicklung der Fahrleitungsbauarten	36
1.5.1 <i>Die Firmenbauarten</i>	36
1.5.2 <i>Entwicklungsschritte zur Einheitsbauart</i>	44
1.5.3 <i>Fahrleitungsschaltung</i>	52
1.6 Ausgeführte und geplante Elektrifizierungsvorhaben	58
<b>2 Der Werkstättendienst</b>	75
2.1 Das Ausbesserungswerk in Lauban	75
2.2 Das geplante Raw Schmiedefeld	81
2.3 Betriebswerkstätten bzw. Bahnbetriebswerke	84
2.4 Fahrleitungsmeistereien	86
<b>3 Erste Entwürfe für elektrische Lokomotiven und Triebwagen</b>	95
<b>4 Die Entwicklung des elektrischen Betriebes zwischen 1914 und 1918</b>	103
4.1 Die Betriebseröffnung 1914	103
4.2 Der Zugang der mitteldeutschen Lokomotiven und Triebgestelle	105
4.3 Indienststellung der EG 538abc und EP 202 während des Ersten Weltkriegs	108
4.4 Triebgestelleinsätze mit Berliner Stadtbahn-Versuchszügen	110
4.5 Indienststellung der ersten schweren Reisezugellok EP 235	112
4.6 Zwei neue Ellok und kein Streckenzuwachs im letzten Kriegsjahr	115
<b>5 Die weitere Entwicklung nach dem Ersten Weltkrieg</b>	117
5.1 Weiterführung der Elektrifizierungsarbeiten und Anlieferung der Ellok	117
5.2 Erste Erweiterungen des Triebwageneinsatzes	119
5.2.1 <i>Einsätze und Ende der Triebgestellzüge</i>	119
5.2.2 <i>Berliner Triebwagen in Schlesien</i>	120
5.3 Elektrifizierungsfortschritte und die Rückgabe der mitteldeutschen Ellok	124
5.4 EP 209/210 – die zweite Bauart schwerer Personenzuglokomotiven	131
5.5 Neue Streckenelektrifizierungen bedingen erneuten Lokomotivmangel	134
5.6 Serienlieferung der schweren Einrahmen-Personenzugelloks	136
5.7 Erste Güterzug-Ellok mit Einzelradsatzantrieb	138
5.8 Der Übergang zum elektrischen Regelbetrieb	139
5.9 Ein neuer Hut für alte Triebgestelle – die EP 213 bis 219	141
5.10 Erste Einheitselloks nach dem Wechmann-Plan	144
5.11 Der „Rübezahl“ als Bediensteter der Rbd Breslau	145

<b>6</b>	<b>Moderne Triebfahrzeuge kommen zur Rbd Breslau</b>	151
6.1	E 21 – Erste Schnellzugloks mit Einzelradsatzantrieb	151
6.2	Die E 95 – größte gebaute deutsche Ellok	154
6.3	Der Anschluss Breslaus an das elektrifizierte Netz	157
6.4	Die E 17 – Erste Schnellzug-Serienloks mit Einzelradsatzantrieb	158
6.5	Packwagen für die „Rübezahl“-Triebwagen	162
6.6	Zwölf neue E 91 mit elektrischer Bremse	162
6.7	Auswirkungen der Weltwirtschaftskrise	163
<b>7</b>	<b>Erprobung von weiteren Versuchslokomotiven</b>	169
7.1	Bayerische E 16 für Vergleichsfahrten mit den E 17	169
7.2	Die E 16 101 und E 18 01 kommen aus Leipzig nach Breslau	171
7.3	Die E 44-Prototypen	173
<b>8</b>	<b>Lichttagessignale als Begleitentwicklung der elektrischen Zugförderung</b>	177
8.1	Vorgeschichte	177
8.2	Die Lichtsignale des Streckenabschnittes Ruhbank – Dittersbach	180
8.3	Weiterentwicklung auf dem Abschnitt Dittersbach – Königszelt	189
8.4	Die Lichttagessignale bei den PKP	192
<b>9</b>	<b>Weitere Ausdehnung des Triebwageneinsatzes</b>	193
9.1	Die „Fernverkehrstriebwagen“ der Gattung eIT 17 (ET 51 <sup>9</sup> )	193
9.2	Steuerwagen für den „Rübezahl“	195
9.3	Die Einheitstriebwagen der Gattung eIT 18 (ET 25)	196
9.4	Die „Laubaner“ ET 25 als Versuchsträger für elektrische Bremsen	198
9.5	Dreiteilige Triebzüge der Gattung eIT 13 (ET 31)	200
<b>10</b>	<b>Das Bw Hirschberg erhält die neuesten Ellok der Reichsbahn</b>	203
10.1	Die Schnellzuglokomotiven der Baureihe E 18	203
10.2	Die Mehrzwecklokomotiven der Baureihe E 44	205
10.3	Ausmusterung der Baureihen E 91 <sup>3</sup> und E 90 <sup>5</sup>	207
10.4	Der Schönhuter Tunnel	210
10.5	Rundfunkstörungen durch den elektrischen Zugbetrieb	211
<b>11</b>	<b>Die DRB-Ära in der RBD Breslau</b>	213
11.1	Ein ungeklärter Unfall	213
11.2	Die Folgen territorialer Erweiterungen und des Kriegsbeginns	213
11.3	Die letzten elektrischen Triebwagen	215
11.4	Die E 94 übernimmt den schweren Güterverkehr auf der Hauptbahn	216
11.5	Energieprobleme erzwingen ab 1943 die Abgabe von Elloks	222
11.6	Die letzten Ellokzuteilungen an die RBD Breslau	227
11.7	Umbeheimatungen, Ausmusterungen und Beginn des Rückzuges im Jahr 1944	229
<b>12</b>	<b>Die Zeit nach der Kapitulation</b>	237
12.1	Schlesische Ellok in der Tschechoslowakei	237
12.2	Versuche zur Wiederaufnahme des elektrischen Zugbetriebs	237
12.3	Das „Aus“ für die RBD Breslau	237
12.4	Das sowjetisch-polnische Demontage-Abkommen	240
12.5	Spurensuche und der Versuch einer Rekonstruktion	244