

# Inhaltsverzeichnis

Literatur- und Quellenverzeichnis.....	7
Verzeichnis der verwendeten Abkürzungen.....	9
Vorwort.....	13
<b>1 Die Elektrifizierung des schlesischen Netzes .....</b>	<b>17</b>
1.1 Die Streckenauswahl .....	17
1.2 Die Bewilligung der finanziellen Mittel .....	18
1.3 Das Bahnkraftwerk Mittelsteine .....	19
1.4 Anlagen der Energieübertragung und -verteilung .....	25
1.4.1 Die Bahnstromfernleitung .....	25
1.4.2 Die Unterwerke .....	30
1.5 Die Entwicklung der Fahrleitungsbauarten .....	36
1.5.1 Die Firmenbauarten .....	36
1.5.2 Entwicklungsschritte zur Einheitsbauart .....	44
1.5.3 Fahrleitungsschaltung .....	52
1.6 Ausgeführte und geplante Elektrifizierungsvorhaben .....	58
<b>2 Der Werkstattendienst .....</b>	<b>75</b>
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>	<b>95</b>
<b>4 Die Entwicklung des elektrischen Betriebes zwischen 1914 und 1918 ..</b>	<b>103</b>
4.1 Die Betriebseröffnung 1914 .....	103
4.2 Der Zugang der mitteldeutschen Lokomotiven und Triebgestelle .....	105
4.3 Indienstellung der EG 538abc und EP 202 während des Ersten Weltkriegs .....	108
4.4 Triebgestelleinsätze mit Berliner Stadtbahn-Versuchszügen .....	110
4.5 Indienstellung der ersten schweren Reisezugellok EP 235 .....	112
4.6 Zwei neue Elloks und kein Streckenzuwachs im letzten Kriegsjahr .....	115
<b>5 Die weitere Entwicklung nach dem Ersten Weltkrieg .....</b>	<b>117</b>
5.1 Weiterführung der Elektrifizierungsarbeiten und Anlieferung der Elloks .....	117
5.2 Erste Erweiterungen des Triebwageneinsatzes .....	119
5.2.1 Einsätze und Ende der Triebgestellzüge .....	119
5.2.2 Berliner Triebwagen in Schlesien .....	120
5.3 Elektrifizierungsfortschritte und die Rückgabe der mitteldeutschen Elloks .....	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-Elloks 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>	<b>151</b>
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>	<b>169</b>
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>	<b>177</b>
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>	<b>193</b>
9.1	Die „Fernverkehrstriebwagen“ der Gattung eT 17 (ET 51 <sup>0</sup> )	193
9.2	Steuerwagen für den „Rübezahl“	195
9.3	Die Einheitstriebwagen der Gattung eT 18 (ET 25)	196
9.4	Die „Laubaner“ ET 25 als Versuchsträger für elektrische Bremsen	198
9.5	Dreitellige Triebzüge der Gattung eT 13 (ET 31)	200
<b>10</b>	<b>Das Bw Hirschberg erhält die neuesten Elloks der Reichsbahn</b>	<b>203</b>
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>	<b>213</b>
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 Ellokozuteilungen 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>	<b>237</b>
12.1	Schlesische Elloks 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