

INHALT

05 | Einleitung

TEIL 1 DIE ZEIT VON 1909 BIS ZUM ENDE DES ZWEITEN WELTKRIEGS

08 | Die Ausgangssituation

Die unbekannten Schlesierninnen

10 | Der Stand der deutschen Ellok-Entwicklung im internationalen Wettbewerb

13 | Unerwartete Interessenten

14 | Die schwedische C+C

18 | Die MIDI-Lok

Elektrische Lokomotiven für den Güterzugdienst

20 | Die Auftragsvergabe

22 | Warum mehrteilige Güterzugeloks für Schlesien?

23 | Die B+B+B-Loks EG 538abc bis 549abc und die C+C-Loks EG 551/552 bis 569/570

48 | Die Co+Co-Lokomotiven EG 571ab bis 579ab

57 | Die C'C'-Güterzugeloks EG 581 bis 594 (spätere E 91 81 bis 94) und E 91 95 bis 106

70 | Die 1'Co+Co1'-Güterzugeloks der Baureihe E 95

Die Lokomotiven für den Reisezugdienst

90 | Die leichten 1'C1'-Personenzugeloks EP 202 bis 208

98 | Die Doppeleloks EP 209/210 ff. und die Einrahmenlok EP 235

118 | Die konstruktive Weiterentwicklung der EP 235

119 | Die Serienlokomotiven EP 236 bis 246 und EP 247 bis 252

122 | Die Technik der Lokomotiven

142 | Die Personenzuglokomotiven EP 213, 214 und EP 215 bis 219

Die Versuchslokomotiven

154 | Die Reichsbahn benötigt neue Schnellzug-Elloks

156 | Schnellzuglokomotiven mit AEG-Kleinow-Federtopfantrieb – die E 21 01 und 02

160 | Der Betriebseinsatz

164 | Die E 21 51 mit ihrem unkonventionellen Antriebskonzept

179 | Schnellzuglokomotiven mit Tatzlagerantrieb – die E 18 01 und E 16 101

TEIL 2 DIE ZEIT ZWISCHEN MAI 1945 UND ENDE 1946

- 188 | Die allgemeine Lage in Deutschland im Frühjahr 1945
- 188 | Mitteldeutschland
- 189 | Der Zusammenbruch der staatlichen Ordnung
- 190 | Bemühungen um die Wiederaufnahme des elektrischen Zugbetriebs in Schlesien
- 191 | Ortsfeste Anlagen in Schlesien und elektrische Triebfahrzeuge als sowjetische Kriegsbeute

Der elektrische Zugbetrieb in Mitteldeutschland nach dem Kriegsende

- 192 | Die Wiederaufnahme des elektrischen Zugbetriebs in Mitteldeutschland
- 193 | Schlesische Elloks in Mitteldeutschland
- 198 | Der SMAD-Befehl Nr. 95 bringt das Ende des elektrischen Zugbetriebs in Mitteldeutschland
- 199 | Der Abtransport der Elloks in die UdSSR

TEIL 3 SCHLESISCHE ELLOKS BEI DB UND DR

Ehemals schlesische E 91 bei der Deutschen Bundesbahn

- 204 | Einsatz und Verbleib der nach Süddeutschland verbrachten E 91⁸⁻⁹

Die Rückkehr der Auswanderinnen in die DDR

- 208 | Das Regierungsabkommen zwischen der DDR und der UdSSR
- 208 | Die Ankunft der Lokomotiven in Frankfurt/Oder
- 210 | Entscheidungen zur Ausmusterung
- 223 | In Polen verbliebene Ellokreste
- 224 | Die Wiederaufarbeitung ehemals schlesischer Elloks und ihr Einsatz bei der DR
- 238 | Sonstige ehemals schlesische Elloks bei der DR
- 240 | **Epilog**
- 244 | **Literatur- und Quellenverzeichnis**