

Inhaltsverzeichnis

| | |
|---|------------|
| Literatur- und Quellenverzeichnis | 8 |
| Verzeichnis der verwendeten Abkürzungen | 10 |
| 8 Planwirtschaft und Elektrifizierung | 15 |
| 8.1 Die Neubaulokomotiven E 11 und E 42 | 15 |
| 8.2 Planungen für weitere elektrische Triebzüge | 19 |
| 8.2.1 <i>Entwicklungsprojekt der Baureihen ET 26 und ET 27</i> | 19 |
| 8.2.2 <i>Elektrische Triebzüge für mehrere Stromsysteme</i> | 21 |
| 8.2.3 <i>Triebzüge aus den Niederlanden</i> | 21 |
| 8.3 Die Ausmusterung des verbliebenen Schadparks | 28 |
| 8.4 Geplante und ausgeführte Streckenelektrifizierungen | 30 |
| 8.5 Neue Strecken unterm Fahrdrabt | 34 |
| 8.6 Perspektive des elektrischen Zugbetriebes bis 1970 | 37 |
| 8.7 Ellokbeheimatungen bis 1970 | 40 |
| 8.8 Ausmusterungen von Altbaueloks aus dem Betriebspark | 49 |
| 9 Der Elektrifizierungsstopp | 55 |
| 9.1 Weiterer Traktionswechsel auf Erdölbasis | 55 |
| 9.2 Die Ergänzungselektrifizierungen | 55 |
| 9.3 Die Wechselstrom-S-Bahnnetze | 59 |
| 9.4 Die Umstellung des Zeichnungswerkes | 67 |
| 10 Möglichkeiten zur Leistungssteigerung auf der Harzbahn | 71 |
| 10.1 Die Suche nach einer 50-Hz-Referenzstrecke | 71 |
| 10.2 Das Chemieprogramm der DDR | 71 |
| 10.3 Untersuchungen zur Leistungssteigerung der Harzbahn | 73 |
| 10.4 Variantenuntersuchungen | 74 |
| 10.4.1 <i>Möglichkeiten der Bahnenergieversorgung</i> | 74 |
| 10.4.2 <i>Der verfügbare elektrische Triebfahrzeugpark ist unzureichend</i> | 75 |
| 10.4.3 <i>Umformer und Elloks aus Schweden</i> | 78 |
| 10.4.4 <i>Betrieb mit Gleichstromelloks EI 2 der LEW</i> | 80 |
| 10.5 Die Entscheidung für einen 50-Hz-Inselbetrieb | 88 |
| 10.6 Die Versuchslokomotive E 211 001 | 91 |
| 11 Blütezeit und Niedergang der Altbaueloks | 95 |
| 11.1 Umbau der halleschen E 18 für 180 km/h | 95 |
| 11.2 Weitere Indienstellungen von 211/242 zwischen 1971 und 1976 | 96 |
| 11.3 Das Ende der Baureihe E 04/204 | 98 |
| 11.4 Zunehmende Instandhaltungsprobleme mit der Baureihe 254 | 102 |
| 11.5 Reichsbahnelloks im Einsatz beim BKK Bitterfeld | 105 |
| 11.6 Das Ende der Baureihe 244 | 108 |
| 12 Die Bahnstromversorgungsanlagen | 113 |
| 12.1 Bahnstrom oder Bahnenergie? | 113 |
| 12.2 Große Erwartungen mit statischen Umrichtern | 113 |
| 12.3 Der weitere Ausbau der zentralen Bahnstromversorgung | 115 |
| 12.4 Versuche mit Synchron-Synchron-Umformern | 117 |

| | | |
|-----------|---|------------|
| 12.5 | Perspektivausbau des zentralen Netzes bis 1970 | 118 |
| 12.6 | Zwei neue Umformerwerke im zentralen Netz. | 118 |
| 12.7 | Die dezentrale Bahnenergieversorgung | 121 |
| 12.8 | Die Sekundärtechnik | 125 |
| 12.8.1 | Die „klassische“ Schutztechnik. | 125 |
| 12.8.2 | Die Elektronik eröffnet neue Möglichkeiten | 128 |
| 13 | Die Wiederaufnahme der Elektrifizierung | 131 |
| 13.1 | Ein neues Elektrifizierungsprogramm. | 131 |
| 13.2 | Die Ölkrise von 1981 | 131 |
| 13.3 | Berlin erhält Anschluss an das elektrifizierte Fernbahnnetz | 139 |
| 13.4 | Ab 1983 wieder Inbetriebnahmen elektrifizierter Strecken im Bestandsnetz | 142 |
| 13.5 | Die Elektrifizierung zwischen 1986 und 1989 | 148 |
| 13.6 | Erneute Elektrifizierungsanläufe für zurückgestellte Strecken | 154 |
| 14 | Die Neuentwicklungen elektrischer Triebfahrzeuge | 155 |
| 14.1 | Baureihe 280 – ein neuer Nahverkehrstriebzug? | 155 |
| 14.2 | Die Co' Co'-Neubaueloks der Baureihe 250. | 160 |
| 14.3 | Baureihe 243 – von der „Weißen Lady“ zur meistgebauten Reichsbahn-Ellok | 163 |
| 14.4 | Die Baureihe 230 für den grenzüberschreitenden Verkehr | 170 |
| 14.5 | Entwicklungsstendenzen mit Drehstrom-Antriebstechnik (DAT) | 173 |
| 14.5.1 | Erste Vorstellungen zur Entwicklung einer Universallok mit DAT für die DR | 173 |
| 14.5.2 | Erfordernisse zur Entwicklung einer Rangierellok in Hybridtechnik | 177 |
| 14.5.3 | Die Baureihe 208/210 mit Drehstromantriebstechnik. | 180 |
| 14.5.4 | Ministerratsbeschlüsse zur Entwicklung der DAT. | 182 |
| 14.5.5 | Neuaufstellung der DAT-Entwicklung | 187 |
| 14.5.6 | Die weitere Entwicklung der Drehstromantriebstechnik. | 190 |
| 15 | Der Betriebseinsatz der Baureihen 211 und 242 zwischen 1977 und 1992 | 195 |
| 15.1 | Die Verteilung der Lokomotiven auf die Bahnbetriebswerke | 195 |
| 15.2 | 100 Jahre Ellok – das große Jubiläum in Dessau | 201 |
| 15.3 | Durchgeführte Umbauten an den Baureihen 211 und 242 | 202 |
| 15.3.1 | Umbau der Drehgestellabfederung | 202 |
| 15.3.2 | Die Wendezugloks der Unterbaureihe 211 ¹ | 203 |
| 15.3.3 | Umbau von 211ern in die Unterbaureihe 242 ³ | 204 |
| 15.3.4 | Die Unterbaureihe 211 ⁸ mit Vielfachsteuerung | 205 |
| 16 | Aufschwung und Ende der Deutschen Reichsbahn 1990 bis 1993. | 207 |
| 16.1 | Die Bahnenergieversorgung | 207 |
| 16.1.1 | Das zentrale Netz | 207 |
| 16.1.2 | Das dezentrale Netz | 208 |
| 16.1.3 | Der Ausbau der zentralen Bahnenergieversorgung nach der Wende | 209 |
| 16.2 | Beginn des InterCity-Zeitalters bei der DR | 210 |
| 16.3 | Die Streckenelektrifizierung | 212 |
| 16.4 | Nicht ausgeführte Elektrifizierungsprojekte | 225 |
| 16.5 | Der Triebfahrzeugpark | 227 |
| 16.5.1 | Das neue Triebfahrzeug-Nummernsystem | 227 |
| 16.5.2 | DR-Elloks in der Schweiz und bei der DB | 227 |
| 16.5.3 | Sie durfte den Kinderschuhen nicht mehr entwachsen – die Baureihe 252 | 228 |
| 16.5.4 | Weiterentwicklung der 243 zur 212 ⁹ und 212 ¹ | 230 |
| 16.5.5 | Das unendliche Ende der „Holzroller“ | 233 |

| | | |
|-----------|--|-----|
| 17 | Errichtung und Instandhaltung von Oberleitungsanlagen | 239 |
| 17.1 | Der Fahrleitungsbau | 239 |
| 17.1.1 | <i>Die Projektierung</i> | 239 |
| 17.1.2 | <i>Die Bauausführung</i> | 241 |
| 17.2 | Die Instandhaltung | 252 |
| 17.2.1 | <i>Die Organisation der Instandhaltung</i> | 252 |
| 17.2.2 | <i>Die Instandhaltungs- und Baufahrzeuge</i> | 255 |

Inhalte der CD-ROM