

Inhalt

Einführung	7	ET 26: Umbautriebwagen für die Isartalbahn	79
52: Die Nachbauten der Kriegsloks	12	10: Der „Schwarze Schwan“	80
Köf und Ks: Nachbauten der Köf II	13	V 300 001: Die Großausgabe der V 200	82
ET 182: Die Berliner S-Bahn im Isartal	14	ET 170: Neubauten für Hamburg	83
V 188: Die einzige Lok mit acht Treibachsen	15	V 100 ^{10,20} : Einheitsdiesellok für Nebenbahnen	84
VT 95 ¹ : Urahn tausender Schienenbusse	16	Köf III: Die Kleinloks der Leistungsgruppe III	86
82: „Die Ersatz-T 16“	18	V 160: Die „Lollo“	87
V 36 ¹ : Die Nachbauten der Wehrmachtsloks	20	E 320: Die erste Zweisystemloks der DB	88
ET 255 01: Pionier für zwei Stromsysteme	21	VT 97: Neue Fahrzeuge für Zahnradbetrieb	90
23: Die „Ersatz-P 8“	22	VT 23/24: Triebzüge für Nah- und Bezirksverkehr	91
42 ⁹⁰ : Der Bingerbrücker „Osterhase“	24	V 200 ¹ : Letzte zweimotorige Diesellok der DB	92
E 244 22: Die einzige 50 Hz-Lok für die DB	25	E 344 01: Die Höllental-Zweisystemloks	94
78 ¹⁰ : Die P 8 als Tenderloks	26	V 320 001: „Stärkste Diesellok der Welt“	95
E 94: Die Fertig- und Nachbauloks	27	E 10 ¹² : Die „Rheingold-Lok“	96
VT 92 501: Der „Kartoffelkäfer“	28	E 10 ³ : Die „Bügelalten-E 10“	97
VT 07: Die alt-neuen Schnelltriebwagen	29	ET 27: Vorboten des S-Bahn-Zeitalters	98
65: Ersatz für die T 14 und T 18	30	V 51/V 52: Die letzten Schmalspurloks	99
18 ¹ : Die Vollendung der legendären S 3/6	32	V 90/V90 ¹ : Die schweren Rangierloks	100
V 29: Eine Neubaulok für Meterspur	33	V 160: Die Serie	102
V 80: Die erste neue Großdiesellok der DB	34	E 03 ¹ : Die Probelokomotive für 200 km/h	104
VT 95: Der „Retter der Nebenbahnen“	36	V 162: Die V 160 mit Hilfsdiesel	106
ET 56: Neue Triebzüge mit alter Ausrüstung	38	V 169: Die V 160 mit Zusatzgasturbine	107
ETA 176: Die „Limburger Zigarre“	39	E 310 und E 410: Die Europaloks	108
E 10 ¹ : Die Versuchselloks	40	218: Erfolgreichste und letzte Diesellok der DB	110
„Schi-Stra-Bus“: Das Zwei-Wege-Fahrzeug	42	215: Die „V 160 lang“	112
V 11: Die Dieselhydraulik wird reif für die Insel	44	210: Die Gasturbinenloks	113
VT 12: Stromlinienzug für Normalverbraucher	45	420/421: Die S-Bahn	115
VT 10: Die „Gliedertriebzüge“	46	202: „Weißer Riese“, „Roter Ochse“, „Blauer Bock“	116
VT 08 ¹ : Schnelltriebwagen zwischen SVT und TEE	48	103 ¹ : Die Intercityloks für zwei Jahrzehnte	117
V 200 ¹ : Dieselhydraulik für Schnellzüge	50	614/914: Dritter Dreiteiler für Bezirksverkehr	118
ETA 150: Der letzte Akkutriebwagen	53	602: TEE-Experiment mit Gasturbine	119
VT 98: Der zweimotorige Uerdinger	54	151: Die verbesserte E 50	120
ET 195: Die grüne Straßenbahn der DB	56	403/404: „Donald Duck“ als Vorläufer des ICE	122
ET 171: Nachbauten für Hamburg	57	111: Die verbesserte E 10	124
50 ¹⁰ : Wirtschaftlichste Dampfloks der DB	58	181 ² : Zweisystemloks in Serie	127
ET 174: Die vergessenen Gepäcktriebwagen	59	627/628: Der erste Schienenbusnachfolger	128
66: Die beste Neubaudampfloks	60	472/473: Dritte Triebzug-Generation für Hamburg	130
V 60: Die Rangierloks der DB	62	627 ¹ /628 ¹ : Der zweite Schienenbusnachfolger	131
V 65: MaK-Nebenbahnloks in DB-Diensten	64	120 ¹ : Die erste Drehstromloks	132
V 45: Moderne Mitbringsel der Saarbahnen	65	410 ¹ /810 ¹ : Der „Intercity-Experimental“	134
„VT 55“: Turm-Triebwagen	66	628 ^{2,4,9} /629: Die Serie	136
ET 30: Elektrotriebzüge für das Ruhrgebiet	67	120 ¹ : Die verhinderte Universal-Lok	137
E 41: Elloks für Nahverkehr und Nebenstrecken	69	240: Der letzte Großdiesel-Versuch	138
E 10 ¹ : Die „Kasten-E 10“	70	401: Der „ICE 1“	139
E 40: Die meistgebaute Elloks	73	610: Der „Pendolino“	140
VT 11 ⁵ : Der deutsche TEE	74	127 001: Die letzte Lok der alten DB	142
E 50: Der Kraftprotz	76		
VT 08 ¹ : Triebwagen für die US Army	78	Bildnachweis	143