



Die Hamburger Stadt- und Vorortbahn

Die ersten Erfahrungen mit der elektrischen Fernverkehrsleitung in den Jahren ab 1891/92 im Hamburger Vorortbereich waren die ersten, die einen elektrischen Fernverkehr überhaupt ermöglichten. Die ersten elektrischen Fernverkehrsleistungen wurden im Hamburger Stadt- und Vorortbereich zwischen 1891/92 bis in den Jahre 1900 und 1901 im Rahmen der Elektrifizierung der Hamburger S-Bahn im Bereich der Strecke von der Hamburger Hauptbahnhof über Altona nach Altona-Altstadt (1900) und nach Langenhorn (1901) erreicht. Ein weiterer Meilenstein wurde im Jahr 1902 mit der Elektrifizierung der Strecke von der Hamburger Hauptbahnhof über Altona nach Altona-Altstadt (1900) und nach Langenhorn (1901) erreicht. Ein weiterer Meilenstein wurde im Jahr 1902 mit der Elektrifizierung der Strecke von der Hamburger Hauptbahnhof über Altona nach Altona-Altstadt (1900) und nach Langenhorn (1901) erreicht.

Im Jahr 1902 wurde die Strecke von der Hamburger Hauptbahnhof über Altona nach Altona-Altstadt (1900) und nach Langenhorn (1901) erreicht. Ein weiterer Meilenstein wurde im Jahr 1902 mit der Elektrifizierung der Strecke von der Hamburger Hauptbahnhof über Altona nach Altona-Altstadt (1900) und nach Langenhorn (1901) erreicht.

Im Jahr 1902 wurde die Strecke von der Hamburger Hauptbahnhof über Altona nach Altona-Altstadt (1900) und nach Langenhorn (1901) erreicht. Ein weiterer Meilenstein wurde im Jahr 1902 mit der Elektrifizierung der Strecke von der Hamburger Hauptbahnhof über Altona nach Altona-Altstadt (1900) und nach Langenhorn (1901) erreicht.

Im Jahr 1902 wurde die Strecke von der Hamburger Hauptbahnhof über Altona nach Altona-Altstadt (1900) und nach Langenhorn (1901) erreicht. Ein weiterer Meilenstein wurde im Jahr 1902 mit der Elektrifizierung der Strecke von der Hamburger Hauptbahnhof über Altona nach Altona-Altstadt (1900) und nach Langenhorn (1901) erreicht.

Im Jahr 1902 wurde die Strecke von der Hamburger Hauptbahnhof über Altona nach Altona-Altstadt (1900) und nach Langenhorn (1901) erreicht. Ein weiterer Meilenstein wurde im Jahr 1902 mit der Elektrifizierung der Strecke von der Hamburger Hauptbahnhof über Altona nach Altona-Altstadt (1900) und nach Langenhorn (1901) erreicht.



View of the railway yard from the 1911 perspective. The tracks are arranged in a grid-like pattern, and the overhead power lines are visible above the tracks.

View of the railway yard from the 1911 perspective. The tracks are arranged in a grid-like pattern, and the overhead power lines are visible above the tracks.





E.T. 671/672 bis 719/720 Altona

Die mit der Einführung des elektrischen Zugverkehrs am 1. September 1928 und der Elektrifizierung der Strecke Altona-Blankenese am 1. September 1930 der Deutschen Reichsbahn Gesellschaft (DRG) beschafften Lokomotiven sind als die „Eisenbahntraktoren“ der Altonaer Strecke und der Strecke Altona-Blankenese bezeichnet worden. Sie waren als „Eisenbahntraktoren“ der Altonaer Strecke und der Strecke Altona-Blankenese bezeichnet worden. Sie waren als „Eisenbahntraktoren“ der Altonaer Strecke und der Strecke Altona-Blankenese bezeichnet worden.

Seit dem Jahr 1988 besteht ein Regelmäßiger Reiseverkehr zwischen Altona und Blankenese.

Die Lokomotiven sind in der DRG als E.T. 671/672 bis 719/720 bezeichnet worden.

Die Lokomotiven wurden in der DRG als E.T. 671/672 bis 719/720 bezeichnet worden. Sie waren als „Eisenbahntraktoren“ der Altonaer Strecke und der Strecke Altona-Blankenese bezeichnet worden. Sie waren als „Eisenbahntraktoren“ der Altonaer Strecke und der Strecke Altona-Blankenese bezeichnet worden.

Technische Daten			
Trassenverteilung	671/672	673/674	675/676
Trassenverteilung	677/678	679/680	681/682
Trassenverteilung	683/684	685/686	687/688
Trassenverteilung	689/690	691/692	693/694
Trassenverteilung	695/696	697/698	699/700
Trassenverteilung	701/702	703/704	705/706
Trassenverteilung	707/708	709/710	711/712
Trassenverteilung	713/714	715/716	717/718
Trassenverteilung	719/720	721/722	723/724

Lokomotiv E.T. 671/672 bis 719/720 Altona										
Trassenverteilung	671/672	673/674	675/676	677/678	679/680	681/682	683/684	685/686	687/688	689/690
671/672	673/674	675/676	677/678	679/680	681/682	683/684	685/686	687/688	689/690	691/692
693/694	695/696	697/698	699/700	701/702	703/704	705/706	707/708	709/710	711/712	713/714
715/716	717/718	719/720	721/722	723/724	725/726	727/728	729/730	731/732	733/734	735/736



Die Lokomotiven sind in der DRG als E.T. 671/672 bis 719/720 bezeichnet worden. Sie waren als „Eisenbahntraktoren“ der Altonaer Strecke und der Strecke Altona-Blankenese bezeichnet worden.

Die Lokomotiven sind in der DRG als E.T. 671/672 bis 719/720 bezeichnet worden. Sie waren als „Eisenbahntraktoren“ der Altonaer Strecke und der Strecke Altona-Blankenese bezeichnet worden. Sie waren als „Eisenbahntraktoren“ der Altonaer Strecke und der Strecke Altona-Blankenese bezeichnet worden.

Die Lokomotiven sind in der DRG als E.T. 671/672 bis 719/720 bezeichnet worden. Sie waren als „Eisenbahntraktoren“ der Altonaer Strecke und der Strecke Altona-Blankenese bezeichnet worden. Sie waren als „Eisenbahntraktoren“ der Altonaer Strecke und der Strecke Altona-Blankenese bezeichnet worden.

Die Lokomotiven sind in der DRG als E.T. 671/672 bis 719/720 bezeichnet worden. Sie waren als „Eisenbahntraktoren“ der Altonaer Strecke und der Strecke Altona-Blankenese bezeichnet worden.

Die Lokomotiven der Baureihe 720 sind in verschiedenen Varianten gebaut worden. Die ersten Lokomotiven wurden im Jahr 1952 in Auftrag gegeben und lieferten bis zum Jahr 1955 über 1000 Stück. Die Lokomotiven wurden in verschiedenen Varianten gebaut, die sich durch unterschiedliche Ausstattungen auszeichneten. Die ersten Lokomotiven wurden in der Baureihe 721/722 bezeichnet, während die späteren Modelle in der Baureihe 829/830 Altona bezeichnet wurden. Die Lokomotiven wurden in verschiedenen Varianten gebaut, die sich durch unterschiedliche Ausstattungen auszeichneten. Die ersten Lokomotiven wurden in der Baureihe 721/722 bezeichnet, während die späteren Modelle in der Baureihe 829/830 Altona bezeichnet wurden.



E.T. 721/722 bis 829/830 Altona

Die Lokomotiven der Baureihe 720 sind in verschiedenen Varianten gebaut worden. Die ersten Lokomotiven wurden im Jahr 1952 in Auftrag gegeben und lieferten bis zum Jahr 1955 über 1000 Stück. Die Lokomotiven wurden in verschiedenen Varianten gebaut, die sich durch unterschiedliche Ausstattungen auszeichneten. Die ersten Lokomotiven wurden in der Baureihe 721/722 bezeichnet, während die späteren Modelle in der Baureihe 829/830 Altona bezeichnet wurden.

Die Lokomotiven der Baureihe 720 sind in verschiedenen Varianten gebaut worden. Die ersten Lokomotiven wurden im Jahr 1952 in Auftrag gegeben und lieferten bis zum Jahr 1955 über 1000 Stück. Die Lokomotiven wurden in verschiedenen Varianten gebaut, die sich durch unterschiedliche Ausstattungen auszeichneten. Die ersten Lokomotiven wurden in der Baureihe 721/722 bezeichnet, während die späteren Modelle in der Baureihe 829/830 Altona bezeichnet wurden.

Die Lokomotiven der Baureihe 720 sind in verschiedenen Varianten gebaut worden. Die ersten Lokomotiven wurden im Jahr 1952 in Auftrag gegeben und lieferten bis zum Jahr 1955 über 1000 Stück. Die Lokomotiven wurden in verschiedenen Varianten gebaut, die sich durch unterschiedliche Ausstattungen auszeichneten.

Technische Daten	
Hersteller	1952-1955
Leistung	1000 kW
Maximale Geschwindigkeit	120 km/h
Maximale Achslast	20 t
Maximale Länge	20 m
Maximale Breite	3 m
Maximale Höhe	4 m
Maximale Achsabstände	10 m
Maximale Achslasten	20 t
Maximale Achsabstände	10 m
Maximale Achslasten	20 t
Maximale Achsabstände	10 m
Maximale Achslasten	20 t

Die Lokomotiven der Baureihe 720 sind in verschiedenen Varianten gebaut worden. Die ersten Lokomotiven wurden im Jahr 1952 in Auftrag gegeben und lieferten bis zum Jahr 1955 über 1000 Stück. Die Lokomotiven wurden in verschiedenen Varianten gebaut, die sich durch unterschiedliche Ausstattungen auszeichneten.

Leistungs- und Drehmomentdiagramm





Die E.T. 507 bis 510 sind in der Regel in der Region Ost- und Südostpolen im Einsatz.



E.T. 507 bis 510 Breslau

Die E.T. 507 bis 510 sind in der Regel in der Region Ost- und Südostpolen im Einsatz. Sie sind als Mehrzweckzüge konzipiert und können sowohl als Fernzüge als auch als Regionalzüge eingesetzt werden. Die E.T. 507 bis 510 sind in der Regel in der Region Ost- und Südostpolen im Einsatz.

Technische Daten	
E.T. 507 bis 510	
Hersteller	Siemens
Produktionsjahr	1998
Stromsystem	1500 V
Maximale Geschwindigkeit	160 km/h
Maximale Beschleunigung	1,0 m/s²
Maximale Bremsverzögerung	1,0 m/s²
Maximale Leistung	1,0 MW
Maximale Spannung	1500 V
Maximale Stromaufnahme	1000 A
Maximale Leistungsaufnahme	1,5 MW

Die E.T. 507 bis 510 sind in der Regel in der Region Ost- und Südostpolen im Einsatz. Sie sind als Mehrzweckzüge konzipiert und können sowohl als Fernzüge als auch als Regionalzüge eingesetzt werden. Die E.T. 507 bis 510 sind in der Regel in der Region Ost- und Südostpolen im Einsatz.

Die E.T. 507 bis 510 sind in der Regel in der Region Ost- und Südostpolen im Einsatz. Sie sind als Mehrzweckzüge konzipiert und können sowohl als Fernzüge als auch als Regionalzüge eingesetzt werden. Die E.T. 507 bis 510 sind in der Regel in der Region Ost- und Südostpolen im Einsatz.

Leistungsdaten E.T. 507 bis 510									
Leistung	Spannung	Strom	Leistung	Spannung	Strom	Leistung	Spannung	Strom	Leistung
1,0 MW	1500 V	1000 A	1,0 MW	1500 V	1000 A	1,0 MW	1500 V	1000 A	1,0 MW
1,0 MW	1500 V	1000 A	1,0 MW	1500 V	1000 A	1,0 MW	1500 V	1000 A	1,0 MW
1,0 MW	1500 V	1000 A	1,0 MW	1500 V	1000 A	1,0 MW	1500 V	1000 A	1,0 MW

