

EISENBAHNGESCHICHTE(N)

DB-Zeitung jubelte: Elektrisch von Hamburg bis Neapel

Die Bahn steht unter Strom: Schon sehr früh hatte man erkannt, wie sinnvoll für den Eisenbahnbetrieb das Fahren mit elektrischer Energie ist. Unsere neue Folge der Eisenbahngeschichte(n) aus Niedersachsen/Bremen widmen wir der regionalen Geschichte der Elektrifizierung.

Hannover. Schon vor dem Ersten Weltkrieg entstanden einige Versuchsstrecken. Im Bereich der im September 1949 gegründeten Bundesbahn waren wichtige Hauptstrecken in den bayerischen

Hannover nach Hamburg und Bremerhaven. Durch die Teilung Deutschlands und sich den daraus ergebenden Änderungen der Verkehrsströme stieg die Bedeutung dieser Strecke noch an. Na-

nächste wichtige Datum war der 26.3.1963. An diesem Tag fand die Eröffnung des elektrischen Betriebs sowohl zwischen Gemünden und Fulda als auch zwischen Bebra und Hannover statt. Ein

Nahverkehr und den Güterverkehr bestimmten Lokomotiven der Baureihen E40 und E41 wurden in Seelze stationiert, die Schnellzuglokomotiven der Baureihe E10 zunächst in Hannover Hauptbahnhof. Diese Lokomotiven sollten nach der Elektrifizierung der Strecke Hannover-Hamburg nach Hamburg verlegt werden. Am 14.12.1964 wurde der elektrische Betrieb nach Bremen und später bis Bremerhaven aufgenommen.



Der „Blaue Enzian“ zwischen Hamburg und Hannover.

Sammlung: Peter Goette

Direktionen und in der BD Stuttgart elektrifiziert. Ziel der DB war, das elektrische Netz baldmöglichst auszubauen.

Bald konnten schon weitere Strecken in Süddeutschland, die Rheinstrecken und das Ruhrgebiet bis Dortmund elektrisch befahren werden. Von großer Bedeutung für den Eisenbahnverkehr war immer die Nord-Süd-Strecke von Hanau/Gemünden über Fulda, Bebra, Göttingen und

türlich war auch hier die Elektrifizierung notwendig. Wegen der vielen Steigungen brachte sie sogar einen besonders großen Vorteil. Am 30.9.1961 konnte der elektrische Betrieb von Hanau bis Fulda und am 9.3.1963 von Fulda bis Bebra aufgenommen werden. Dabei verlor das bedeutende Bahnbetriebswerk Bebra seine Dampflokomotiven. Dafür zogen nun elektrische Lokomotiven in die beiden Ringlokschuppen ein. Das

Sonderzug mit Wagen der „Rheingold“-Bauart, gezogen von der elektrischen E 10 273, brachte die Ehrengäste nach Hannover. Auf niedersächsischem Gebiet fuhr ein Lokführer des Bahnbetriebswerks Göttingen den Zug und begründete damit die Tradition dieses Bahnbetriebswerks im elektrischen Verkehr.

Nun erhielt auch die Direktion Hannover elektrische Lokomotiven. Die für den

Am 6.4.1965 fuhr der erste mit der Ellok E101270 bespannte Zug von Hannover nach Hamburg. Der Zug bestand aus nagelneuen TEE-Wagen, die für den TEE „Helvetia“ Hamburg-Frankfurt-Zürich bestimmt waren. Am selben Tag wurde auch der Fahrdrath der Strecke Lehrte-Celle eingeschaltet. Im neuen Bahnbetriebswerk Hamburg-Eidelstedt wurde nun eine große Anzahl elektrischer Lokomotiven beheimatet. „Elektrisch von Hamburg bis Neapel“ schrieb eine DB-Zeitung über das Ereignis. Natürlich konnte man das nicht mit einer Lokomotive machen. Verschiedene Stromsysteme, Oberleitungen und Lichtraumprofile verhinderten das. Aus der Überschrift erkennt man aber, dass viele Bahnverwaltungen in Europa auf Elektrifizierung und damit auf Leistungsfähigkeit und Zukunft setzten.