

Elektrifizierung bei der BD Kassel und das Bw Bebra als Heimatdienststelle für Elloks

Die Hauptstrecken im Bereich der damaligen BD Kassel wurden in einem Zeitraum von knapp zehn Jahren auf elektrische Zugförderung umgestellt.

Elektr. in Betrieb ab	Streckenabschnitt
30.06.1961	(Frankfurt a. Main-) Hanau - Fulda
09.03.1963	Fulda - Bebra
26.05.1963	[Gemünden (Main)] -Bebra - Hannover "Nord-Süd-Strecke"
25.09.1964	Eichenberg - Kassel
24.09.1966	Bebra- Guntershausen - Kassel
20.03.1967	Guntershausen - Gießen
11.12.1970	Kassel - Warburg (-Altenbeken - Paderborn - Hamm/Unna)

Das durch den Strukturwandel mit Ausnahme des grenzüberschreitenden Verkehrs mit der damaligen Reichsbahn der DDR dampffrei werdende Bw Bebra wurde im Direktionsbezirk einziger Stationierungsort für die elektrische Traktion.

Im September 2024 werden 60 Jahre vergangen sein, dass auch Kassel mit seinem Haupt- und Rangierbahnhof vom Betrieb mit elektrisch angetriebenen Lokomotiven erreicht wurde. Dabei ist bemerkenswert, dass erst im Mai 1964 mit dem Setzen des ersten Fahrleitungsmastes begonnen wurde und die gesamten Anlagen in der verhältnismäßig kurzen Zeit von rd. vier Monaten bis zur Aufnahme des Betriebs von/nach Eichenberg am 25.09.1964 fertiggestellt wurden.

Die Zeitspanne der Umstellung der Strecken auf den elektrischen Betrieb ist Anlass zu einer Betrachtung, wie sich die Bestände der dem Bw Bebra als einziger Heimatdienststelle im Direktionsbezirk zugewiesenen Lokomotiven der Baureihen E 40, E 41 und E 50 entwickelt haben. Mit der insgesamt im Bereich der DB fortschreitenden Elektrifizierung haben sich insbesondere die Räume der überregional eingesetzten Baureihen E 40 und E 50 enorm erweitert, so dass die Verengung auf den Blick nur auf die Strecken des Direktionsbezirks zu einem verzerrten Ergebnis führt. Dennoch spiegeln die Zahlen der in Bebra stationierten Lokomotiven die Bedeutung dieses Bws für die elektrische Traktion insgesamt wieder.

In Betrieb ab	BR E 40		BR E 41		BR E 50	
30.06.1961		0		0		0
09.03.1963	421, 422	2	314 , 315	2		0
26.05.1963		14		5		17
25.09.1964		16		8		15
24.09.1966		24		12		17
20.03.1967		37		18		17
11.12.1970		37		17		17

Wie aus der Tabelle zu ersehen ist, hatte das Einschalten der Fahrleitung aus Richtung Frankfurt - Hanau in den Bereich der BD Kassel im Sommer 1961 noch keine Auswirkung auf die Zuweisung von Elloks. Erst mit der Aufnahme des Betriebs zwischen Fulda und Bebra am 09.03 1963 begann man mit der Umbeheimatung von vier Elloks (E 40 aus Mainz-Bischofsheim und E 41 aus Frankfurt[Main] 1) wenige Tage zuvor einen Lokomotivbestand aufzubauen. Die Aufnahme des elektrischen Betriebs von Gemünden (Main) bis Hannover als Teil der verkehrswichtigen Nord-Süd-Strecke brachte für das Bw Bebra den Beginn der Umstellung vom Dampfbetrieb auf die elektrische Zugförderung. In südlicher Richtung wurden nun auch Einsätze für Güterzüge mit Lokomotiven aus Bebra sowohl in Richtung Frankfurt und "über die Rhön" über Würzburg nach Nürnberg und darüber hinaus möglich. Für den Bestand der E 40 wurden im Mai 1963 drei weitere aus Mainz-Bischofsheim (E 40 156 - 158) und sieben aus Bamberg (E 40 170 - 176) sowie vom Bw Hannover E 40 279 im Juli 1963 nach Bebra umgesetzt. Drei weitere wurden werksneu im gleichen Monat in Dienst gestellt (E 40 367 - 369). Von den bis zum 26.05.1963 nach Bebra umgesetzten und für den schweren Güterzugdienst über die Rhön bestimmten E 50 kamen sechzehn aus Würzburg (E 50 073 - 077, 079 - 91), E 50 092 wurde werksneu in Dienst gestellt. Zusammen mit E 50 078, die am 30.05.1963 ebenfalls aus Würzburg umbeheimatet wurde, bildeten diese achtzehn Loks den Grundstock des Bestandes dieser Baureihe im Bw Bebra, der noch bis zum Jahresende 1963 mit weiteren elf neu in Dienst gestellten Loks (E 50 093 bis 103) aufgefüllt wurde. Bei den Loks für den Einsatz mit den leichteren Zügen, überwiegend im Regionalverkehr, fiel der Zugang an Lokomotiven geringer aus. Noch im März 1963 wurden E 41 308 und 316 in Bebra neu in Dienst gestellt, E 41 240 -242 und E 41 309 kamen vom Bw Frankfurt[Main] 1 und fanden in Bebra ihren neuen Standort. Die kurze Zeitspanne vom 06.03. -25.06.1963 für die Stationierung von E 41 314 und 315 in

Bebra läßt darauf schließen, daß sie dort vordringlich zur Personalschulung eingesetzt/benötigt wurden. Sie verließen das Bw zusammen mit E 41 316 nach Köln-Deutzerfeld. Ihre Betriebsnummern tauchten erst Jahre später wieder in der Bestandsliste des Bw Bebra auf. Auch die wenige Tage vor Aufnahme des elektrischen Betriebs zwischen Fulda und Bebra dort stationierten E 50 073 und 074 dienten vermutlich überwiegend der Personalschulung und verließen nach einem Jahr das Bw Bebra zur neuen Dienststelle Bw Kornwestheim. Sie verstärkten bereits ab Oktober 1965 wieder den E 50-Bestand des Bw Bebra.

Die Aufnahme des elektrischen Betriebs von Eichenberg nach Kassel am 25.09.1964 hatte auf die Entwicklung des Bestandes im Bw Bebra für die elektrische Traktion nur geringe Auswirkungen. Bei den E 41 wurden fabrikneu E 41 291 -293 zwischen dem 09.09. und dem 24.09. 1964 in Bebra in Dienst gestellt. Der oben beschriebene Bestand bei den E 40 blieb bis zum 11.09.1964 konstant, an diesem Tag wurde E 40 546 als zugleich Neueste vom Bw Hannover nach Bebra umgesetzt. Ihr fiel die Ehre zu, den Eröffnungszug nach Kassel Hbf zu bespannen. Ab 25.09.1964 verstärkte auch die vom Bw Heidelberg umgesetzte E 40 543 den Bestand des Bw Bebra. Bei den E 50 war im Jahr 1964 am 14.01. als einzige E 50 104 neu in Dienst gestellt worden.



140 546-3 (ehemals E 40 546) auf der Fahrzeugschau zum BDEF-Bundesverbandstag im Kasseler Hauptbahnhof im Mai 1978. Neben der Tür zum Führerstand 1 erkennt man die von den EFK gespendete Gedenktafel.

Foto: Dr. Ullrich Huckfeldt

Im Laufe des Jahres 1965 fand im Bestand der E 40 ein großer Tausch statt. Das Bw Bebra erhielt aus Seelze die Lok E 40 1315, 1316 und E 40 1552 - 1560, aus Hagen-Eckesey E 40 1561-1563, also Loks "mit fahrdrahtabhängiger elektrischer Widerstandsbremse" und gab die gleiche Anzahl von Lok ohne diese Einrichtung ab. Das waren E 40 156 - 158 zurück nach Mainz-Bischofsheim und E 40 173 - 177 nach Hagen-Eckesey und E 40 279, E 40 367 - 369 sowie E 40 421, 422 und 543 nach Seelze.

Erst das Jahr 1966 brachte mit der Aufnahme des elektrischen Betriebs von Bebra nach Kassel weitere Verstärkungen im Lokbestand. Bei den E 41 wurden im August 1966 E 41 413 - 416 werksneu in Dienst gestellt. Bei den E40 kamen zwischen dem 27.07. und dem 23.09.1966 vier Loks (E 40 603 - 607) aus Anlieferungen ab Werk zum Bw Bebra.

Für die Aufnahme des Betriebs (Kassel -) Guntershausen - Gießen wurde die Anzahl der für den Regionalverkehr verfügbaren E 41 durch fünf neu in Dienst gestellte Loks erhöht (E 41 422 - 426). Der Bestand der E 40 hat sich bis zum 20.03.1967 nur um durch die am 10.03.1967 neu in Dienst gestellte E 40 622 erhöht. Der sich aus der Inbetriebnahme des Streckenabschnitts ergebende Mehrbedarf an E 40 erhöhte sich bis zum 08.05.1967 durch weitere acht neu in Bebra in Dienst gestellte Lokomotiven (E 40 623 - 627, 629, 665 und 667). Allerdings wurden dafür zeitnah am 25.04.1967 drei an das Bw Dortmund Bbf abgegeben (E 40 171, 172, 176). Ihnen folgte im Mai 1968 die ebenfalls nach Dortmund abgegebene E 40 170. Im Übrigen brachte das Jahr 1968 nur durch die Abgabe von 141 413-5 (E 41 413) am 20.07.1968 eine Veränderung. Der Lokbestand blieb über den Jahreswechsel 1970/71 konstant, selbst die Aufnahme des elektrischen Betriebs von Kassel über Warburg in Richtung Altenbeken/Paderborn - Hamm am 10.12.1970 führte zu diesem Zeitpunkt beim Bw Bebra zu keiner Änderung im Lokbestand. Es steht zu vermuten, dass die Ausweitung des elektrisch befahrbaren Schienennetzes durch einen rationelleren Lokomotiveinsatz aufgefangen werden konnte.

Zum 31.12.1974 wurde die BD Kassel formal aufgelöst, sämtliche Betriebsstellen aus ihrem Bereich, damit auch das Bw Bebra gingen auf die BD Frankfurt[Main] über. Für das Bw Bebra und seinen Lokomotivbestand hatte das zu diesem Zeitpunkt keine Auswirkungen. Zu diesem Stichtag verfügte das Bw Bebra über folgende Lokomotivbestände: BR E 40/140 = 42; E 40.11/139 = 14 ; E 41/141 = 32 ; E 50/150= 36 Stück). In der zweiten Jahreshälfte 1975 wurden nach zehn Jahren alle vierzehn Loks der Baureihe E 40.11/139 ohne Ersatz durch andere E 40/140 an das Bw Offenburg abgegeben.

Die anderen Bestände hielten sich über mehrere Jahre relativ konstant. Einzelne Lokomotiven schieden unfallbedingt aus. Das Jahr 1975 brachte bei den E50 /150 durch Umsetzungen aus Kornwestheim und Nürnberg Rbf noch

einen Zugang von zehn Lokomotiven und damit einen fast zahlenmäßigen Ausgleich für die nach Offenburg abgegebenen Lokomotiven. Dennoch führte die vollständige Abgabe der BR 150 am 24.09.1988 und damit die Auflösung des kompletten Bestandes von 46 Loks an das Bw Nürnberg Rbf zu einer ersten Zäsur in der Bedeutung des Bw Bebra.

Es beheimatete in den Jahren 1989 - 1992 konstant noch Loks der Baureihen 140 und 141, die alle mit der Auflösung des Bw Bebra zum 26.09.1992 sämtlich zum Bw Frankfurt[Main] umgesetzt wurden. Mit der Umbeheimatung von noch 16 Loks der Baureihe 140, darunter auch E 40 546/140 546-3, die mit der Eröffnungsfahrt am 26.09.1964 und der Stationierung in Bebra in der BD Kassel den Traktionswechsel in Kassel einläutet hat und weiteren 28 Loks der Baureihe 141, die alle mit Datum 26.09.1992 ebenfalls zum Bw Frankfurt[Main] umgesetzt wurden, endete die Eigenschaft des Bw Bebra als selbständige Dienststelle überhaupt und davon für Elloks nach rund 29,5 Jahren.

*Harald Böth
unter Verwendung von Daten aus EK-Baureihenbüchern*