

Nord-Süd- Strecke

Hannover – Bebra – Gemünden
einst und jetzt



Das **Drehkreuz** des **Südens**



Foto: S.G. GERHARD

Vor 174 Jahren begann die Geschichte der Eisenbahn in der bayerischen Landeshauptstadt. Diese Sonderausgabe beschreibt die Entwicklung Münchens zu einem der wichtigsten deutschen Eisenbahnknoten mit dem Münchner Hauptbahnhof als Ausgangspunkt zahlreicher Haupt- und Regionalstrecken.

EJ-Sonderausgabe 2/2013
Eisenbahn in München
92 Seiten im DIN-A4-Format, Klammerbindung,
ca. 140 Abbildungen
Best.-Nr. 531302

**Eisenbahn
JOURNAL**

Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim:
EJ-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 08141/534810, Fax 08141/53481-100, bestellung@vgbahn.de

Träume von Bebra UND ELM

Als ich meinem leicht „ferrophilen“ Kneipenwirt erzählte, dass mich die ungleicharmige Gelenkdreh-scheibe mit Hilfsbrücke in Bebra noch im Traum verfolge, bat er um eine Skizze derselben. In welchen Betriebssituationen musste die Hilfsbrücke denn zum Einsatz kommen? Laut konstruktiver Beschreibung trat sie in Aktion, um eine vom Zufahrtgleis rückwärts auf die Scheibe fahrende Lok ordnungsgemäß in den Schuppen stellen zu können, nämlich mit dem Schornstein unter dem Rauchfang nach der Torseite. Fuhr die Lok mit dem Schornstein voran auf den langen Drehscheibenarm, brauchte man die Hilfsbrücke zum Verteilen auf die Schuppenstände nicht, wohl aber zum Drehen der Lok um 180 Grad. Häh? Nächste Frage.

Welche Rangiermanöver waren einst im Spitzkehrenbahnhof Elm nötig, damit ein Reisezug seine Fahrt vorschrittsgemäß fortsetzen konnte, und zwar mit dem Packwagen als Schutzwagen hinter der Lok und dem gegebenenfalls dahinter einzureihenden Postwagen?

Keine Angst, liebe Leser, wir quälen Sie nicht weiter mit kniffligen Drehscheiben- und Rangierrätseln. Aber der Eisenbahnknoten Bebra und der Bahnhof Elm am Distelrasen-Dreieck waren magische Orte, die eigene Kapitel verdienen. Elm ist fast vergessen, Bebra immerhin noch Umsteigeknoten im Regionalverkehr, zudem mit spärlichem Restbetrieb im mal aufkommenstärksten Rangierbahnhof Hessens.

Die Bebraner lebten schon zu Kaisers Zeiten mit und vor allem von der Eisenbahn,

mehr denn je aber in den 1950er und 1960er Jahren. Erst infolge der Teilung Deutschlands wuchsen ursprünglich nicht dafür ausgelegte Strecken zur Magistrale zwischen Nord- und Süddeutschland zusammen. Den so entstandenen Begriff Nord-Süd-Strecke wandte man im weiteren Sinn für die Relation Bremen/Hamburg–Hannover–Bebra–Fliesen–Würzburg/Frankfurt an, enger gefasst für den Abschnitt ab Hannover, wobei der Frankfurter Ast nicht immer einbezogen war. Wir konzentrieren uns auf das Kernstück Hannover–Gemünden, erinnern an Höchstleistungen im Dampfbetrieb, glorreiche Zeiten auch mit Elektrotraktion, die einst zahlreichen Bahnbetriebswerke und Fernzüge mit klangvollen Namen.

Doch schwelgen wir nicht nur in der Vergangenheit, sondern zeigen auch das aktuelle Geschehen auf. Im Güterverkehr steppt auf der alten Magistrale noch immer der Bär. Für die ICE-Rennpiste Hannover–Würzburg hat sich der Name Nord-Süd-Strecke bisher kaum eingeprägt. Auf der alten Route springt die von Frankfurt ausgehende Kilometrierung übrigens in Fliesen von 85,2 auf 92,2, denn ab hier gilt nach wie vor die Kilometrierung über die einstige Spitzkehre Elm. Zum Träumen regt der heutige Betriebsbahnhof Elm wahrlich nicht an, eher schon der im Distelrasen-Kapitel gezeigte Gleisplan von Elm vor der Elektrifizierung – manche sicher zu Modellbahnträumen. Und die Prinzipzeichnung der ungleicharmigen Gelenkdreh-scheibe in Bebra zeigen wir auch.

KONRAD KOSCHINSKI

38

Bis zu den Seehäfen UNTER DRAHT

Im Mai 1963 wurde der elektrische Betrieb bis Hannover aufgenommen, wenig später auch nach Bremen und Hamburg. Einheits-Eloks der DB prägten fortan das Bild. Vor den IC-Zügen waren ab 1971 meist 103er zu sehen.



60

Schlagader des GÜTERVERKEHRS

Teils mehr als 200 Güterzüge rollen heute jeden Tag auf der Magistrale durch Hessen, bespannt mit Lokomotiven verschiedenster Bahngesellschaften. Dazu kommen neben den Zügen des Fernreiseverkehrs die Regionalzüge von cantus, metronom und DB Regio.



52

Bahndreieck DISTELRASEN

Die Züge von Frankfurt nach Fulda mussten bis 1914 in Elm die Fahrtrichtung wechseln, ein arger betrieblicher Missstand. Mit Eröffnung des Schlüchterner Tunnels entfiel das Kopfmachen, ein Bahndreieck war entstanden. 1973 hielt in Elm letztmals ein Reisezug, seither ist Elm ein Betriebsbahnhof.





44

Lokschuppen »EN MASSE«

Zur Dampflokzeit verfügte jeder Bahnknotenpunkt zwischen Hannover und Gemünden über ein Bahnbetriebswerk. Die größte Bedeutung hatte das Bw Bebra, gefolgt von Göttingen P und Rbf sowie Fulda.

18

Nord-Süd und WHISKY-WODKA

Nach dem Rückzug der US-Truppen aus Thüringen im Juli 1945 führte die Bahnlinie Hannover-Bebra südlich von Eichenberg ein kurzes Stück über sowjetisches Besatzungsgebiet. Erst nach einem Gebietsaustausch lag die Nord-Süd-Strecke komplett in den Westzonen.

3 *Editorial*

6 *Galerie*

BERÜHMTE ZÜGE

14 *Klingende Namen*

HISTORIE

18 *Nord-Süd und Whisky-Wodka*

GLORREICHER DB-DAMPF

30 *Gnadenlos gefordert*

ELEKTRIFIZIERUNG

38 *Bis zu den Seehäfen unter Draht*

BAHNBETRIEBSWERKE

44 *Lokschuppen »en masse«*

FLIEDEN | SCHLÜCHTERN | ELM

52 *Bahndreieck Distelrasen*

NORD-SÜD-STRECKE IM NEUZEITLICHEN VERKEHRSWANDEL

58 *Die zerrissene Magistrale*

NORD-SÜD AKTUELL

60 *Schlagader des Güterverkehrs*

BAHNKNOTEN BEBRA

72 *Ein Stern verglüht*

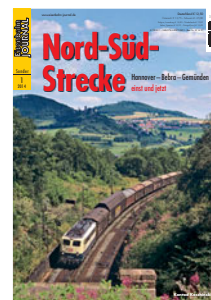
SCHNELLFAHRSTRECKE HANNOVER-WÜRZBURG

82 *Nord-Süd-Tempo*

84 *Chronik der Schnellfahrstrecke*

88 *Fachhändler-Adressen*

90 *Impressum & Vorschau*



TITELFOTO: GEORG WAGNER
(AM STERBFRIZ-TUNNEL, JULI 1999)

FOTOS DIESER DOPPELSEITE:
R. HAHMANN, P. REHN, K.-E. MAEDEL,
A. DORMANN/SIG. LÖCKEL,
C. BELINGRODT/SIG. BITTNER



Die im März 1958 in Dienst gestellte 10 001 beförderte am 12. August 1958 den D 167 „Riviera-Express“ von Frankfurt (Main) nach Hannover. Bei Hoheneiche südlich von Eschwege geht es leicht bergab, die Neubaudampflokom muss sich nicht anstrengen.

FOTO: C. BELLINGRODT/SIG. EBEL





▲
▼

In Jossa standen vor der Elektrifizierung der Nord-Süd-Strecke Schublokomotiven für die Steigung nach Sterbfritz bereit. Und hier konnte man bis 1988 in die Personenzüge der Nebenbahn nach Wildflecken umsteigen. Mit dem stündlichen IC nach München rollt 103 122 am 26. März 1981 durch den Bahnhof.
FOTO: J. SEYFERTH







Bei der Werrabrücke von Oberrieden führte die Nord-Süd-Strecke 1945 ein kurzes Stück über sowjetisches Besatzungsgebiet, erst nach einem Gebietsaustausch lag sie komplett in den Westzonen. Schon damals hatte sie große Bedeutung für den Güterverkehr von und zu den Seehäfen (185 der DB mit Güterzug Richtung Hamburg, August 2013).

Foto: M. STROBEL

