

EISENBAHNGESCHICHTE(N)

Frühe Umweltschützer: die Akku-Triebwagen

Ende des 19. Jahrhunderts hatte Umweltschutz noch nicht den heutigen Stellenwert: qualmende Fabrikschlote und Dampflokomotiven sowie die ersten knatternden und stinkenden Automobile standen für ein modernes Industriezeitalter. Dennoch begannen die Ingenieure der damaligen Zeit nach Alternativen zu Dampfmaschinen und Verbrennungsmotoren zu suchen. So wurden für den Betrieb auf nicht elektrifizierten Eisenbahnstrecken Akku-Triebwagen entwickelt, die auch in Niedersachsen lange Zeit im Einsatz waren. Ihnen widmen wir diese Folge unserer Eisenbahngeschichte(n).

Der Vorteil von Akku-Fahrzeugen ist ein sauberer und leiserer Betrieb ohne Abgase oder Kohleverbrauch, ohne dass die Eisenbahnstrecke selbst mit einer Oberleitung ausgestattet sein muss. Nachteile sind das hohe Gewicht der Akkumulatoren und die begrenzte Laufleistung pro Batterieladung. Sie benötigen also ein Netz von Ladestationen entlang der befahrenen Strecken.



Foto: Carl Bellingrodt, Sammlung GG

Juli 1958, Schnappschuss aus dem Führerstand eines Dieseltriebwagens VT 11.5 – unterwegs als TEE „Helvetia“ Richtung Norden: ein Wittfeld-Triebwagen ETA 177 auf der Strecke Elze – Bodenburg kurz vor dem Bahnhof Elze (Han).

Bereits 1887 wurde der erste deutsche Akkutriebwagen von der Bayerischen Staatsbahn in Dienst gestellt. In Deutschland fand die Entwicklung mit den DB-Baureihen ETA 150 beziehungsweise 515 ihren Abschluss, nachdem ab 1907 die Baureihen ETA 177 bis 180 – die sogenannten Wittfeld-Triebwagen (benannt nach dem Geheimen Oberbaurat Gustav Wittfeld im preußischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten, der diese Bauart vorgeschlagen hatte) – in großer Stückzahl im Einsatz waren.

14 der Wittfeld-Triebwagen waren nach dem Zweiten Weltkrieg auch auf Nebenstrecken der damaligen Bundesbahndirektion Hannover unterwegs und erzielten hier beachtliche Laufleistungen von rund 112.000 km pro Jahr je Fahrzeug beziehungsweise von rund 340 km/Betriebstag

trotz der notwendigen Pausen für das Aufladen der Batterien. Bei Auslieferung der ersten Bauserien erreichten die Wittfeld-Triebwagen eine Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h und hatten eine Reichweite von 100 bis 160 km (je nach Batterieausführung). Mit neuen Motoren und leistungsfähigeren Batterien wurden über 300 km Reichweite bei einer Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h erzielt. Erst am 21. Februar 1964 wurde mit dem ETA 177 112 beim BW Düsseldorf der letzte Triebwagen dieser Bauart ausgemustert.

Nach ihrer Ausmusterung wurden die Wittfeld-Triebwagen in Niedersachsen durch die ab 1954 gebauten, moderneren Akku-Triebwagen der Baureihe ETA 515 ersetzt. Diese Fahrzeuge hatten bis zu 86 Sitzplätze im Motorwagen, eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h sowie eine Reichweite von etwa 300 km. Durch Einbau stärkerer Akkus konnte diese später auf 500 km ausgedehnt werden. Meist waren sie als zweiteilige Garnituren mit einem Steuerwagen (ESA 515) unterwegs und prägten für fast 30 Jahre das Bild des Personennahverkehrs auf vielen Nebenstrecken in Niedersachsen. Die Triebwagengarnituren wurden in weinroter Farbe ausgeliefert. Ab 1975 wurde ein Teil der Fahrzeuge in ozeanblau-beige umlackiert. Die Fahrzeuge waren bei Fahrgästen und Personal gleichermaßen beliebt und erhielten schon bald ihren Spitznamen „Steckdosen-Intercity“. Bedingt durch hohe Instandhaltungskosten der Akku-Einrichtung und Überalterung der Fahrzeuge begann nach rund 30 Betriebsjahren die Ausmusterung der 515er, die im Jahr 1995 abgeschlossen wurde. Damit endete in Deutschland die insgesamt fast 100-jährige Einsatzzeit von Akku-Triebwagen.

! Der Eisenbahn-Kurier-Verlag bietet ein umfangreiches Programm zur Eisenbahngeschichte

(Lörracher Straße 16, 79115 Freiburg,

Telefon 0761 703100

service@eisenbahn-kurier.de)

 www.eisenbahn-kurier.de

Akku-Triebwagen 515 113 – vom niedersächsischen Bahnbetriebswerk Hameln im August 1970 auf dem Altenbekener Viadukt.

