

# Der Strom zum Fahren kommt von oben



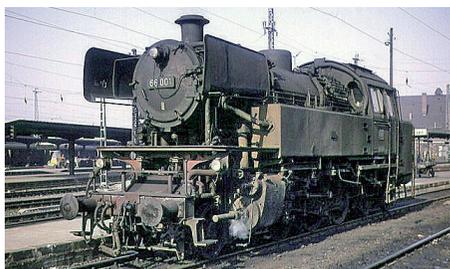
September 2024

Folge 355

In der Folge 347 beschrieb ich die Einführung des öffentlichen Nahverkehrs in Gießen. 1909 fuhren schon Straßenbahnen und noch Pferdekutschen vom Bahnhof in die Stadt.



1967 ist die Strecke von Gießen bis Kassel mit Oberleitungen versehen. Ab dann können von Frankfurt bis Kassel E-Loks fahren.



Im gleichen Jahr werden fast alle Dampfloks außer Dienst gestellt. Die beiden letzten Neubauten waren zwei Güterzugloks Baureihe 66, gebaut 1955 und zwei Schnellzugloks Baureihe 10, gebaut 1959. Alle vier Lokomotiven fuhren in Gießen. Die Baureihe 66 zog montags unseren Schülerzug auf der Vogelsbergbahn.

In der Folge 59 beschrieb ich die Elektromobilität mit dem Akkutriebwagen ETA 150 auf der Vogelsbergbahn.



Der ETA 150, in der Bildmitte, fuhr morgens um 8.30 Uhr. Er war sehr komfortabel eingerichtet. Als er Ende der 1960er Jahre ausgemustert wurde, warfen die Bahnarbeiter die Korbflaschen weg, in denen die Batteriesäure geliefert wurde. Für eine Flasche Schnaps erhielt ich fünf Korbflaschen für meinen Apfelwein.



Der Strom muss irgendwie in das Fahrzeug kommen, wenn man nicht Batterien mitschleppen will.

Im Bahnhof Gießen hängt der Himmel voller Drähte. Das Schienen und Drahtgewirr gleicht einem risigen Chaos, ist aber so geordnet, dass die Züge alle in die richtige Richtung fahren und dabei mit Strom von oben versorgt werden.



Es ist erstaunlich, dass dieses Gleisgewirr bis vor wenigen Jahren noch mit mechanischer Steuerung funktionierte.



Ein Jahr lang, von 1967 bis 1968, fuhren in Gießen elektrische Züge und Stadtbusse, versorgt durch Oberleitungen, gemeinsam.

Die Bahn setzt wie viele Behörden auf veraltete Technik. So wurden bei dem Neubau der Bahnsteige in Großen-Buseck noch alte Formsignale, wie im vorletzten Jahrhundert üblich, eingebaut.

Als 2011 die Wieseckbrücke der Bahnstrecke im Industriegebiet Buseck-Ost erneuert wurde, reparierte die Bahn die alten Masten der Stromleitungen.

Das „Ministellwerk“ im Bahnhof Großen-Buseck soll noch bis 2035 mit Personal besetzt sein. Für die Personalkosten kommen die Steuerzahler auf.



Hier warten schon die Autoscooter bei der Großen-Busecker Kirmes auf ihren Einsatz. Die Fahrfläche besteht aus Blech, das geerdet ist. Ein Stromabnehmer nimmt die elektrische Energie von einem Netz an der Decke, das unter Spannung steht.



Nur Verkehrsminister aus Bayern können auf so absurde Ideen kommen, für hohe Millionenbeträge bei Darmstadt eine Teststrecke für Lastautos mit Stromabnehmern zu bauen.



In der Folge 282 fragte ich: „Lohnt sich die Elektrifizierung der Vogelsbergbahn? Die grundsätzliche Frage ist, wie wir die Energie für die Motoren in die im Bild unten gezeigten Fahrzeuge bringen.“



Werden sich vielleicht künftig Ingenieure darüber wundern, mit welchem Aufwand wir dies mit Oberleitungen und Stromabnehmern machen?