

Spessart-Rampe

Seit 150 Jahren mit dem „Ochsen“ bis zum Schwarzkopftunnel

Beim Bau der König Ludwigs-Westbahn von Würzburg nach Aschaffenburg entschied man sich 1854 für eine Trassierung durch den Spessart. Zwischen Lohr und Heigenbrücken überwindet die Strecke auf 20 km etwa 75 Höhenmeter bis zum Scheitelpunkt am Tunnel Heigenbrücken. Vom Tunnelausgang bis hinab nach



Zwei Schub-Loks warten auf ihren Einsatz.

Laufach wird auf einer Länge von 5 km ein Höhenunterschied von 100 m überwunden. Dies entspricht einer Steigung von 20 Promille, die tatsächlich zwischen 15 und 22 Promille schwankt.

Derartige Steigungen lassen sich bei Güterzügen nur mit Unterstützung von Schub-Lokomotiven überwinden.

Gegenüber dem Hof Wendelstein warten täglich ein bis zwei E-Loks auf Güterzüge, bis die geplante Neutrassierung der Strecke in einigen Jahren ihre Dienste unnötig machen wird.



Quasi der „Stargüterzug“ auf der Spessartrampe ist der „Jumbo“, der Erzzug Moers-Linz Stahlwerke. Grenzlast für die beiden 15er E-Loks vorne und die schiebende 150 sind 3.180 Tonnen, wiegt er mehr, wird mit beiden vorhandenen Loks geschoben.

Die Spessartrampe ist wegen des Schubdienstes eine feste Größe für Eisenbahnfreunde in ganz Deutschland. Frank Bachmann aus Paderborn



Güterzug auf Bergfahrt vor der Kulisse von Laufach mit einer 140er E-Lok vorne...

hat auf seiner Homepage sehr anschaulich die einzelnen Schritte des Schubvorganges dokumentiert und gab damit dieser Tafel den nötigen „Schubdienst“.

... und mit einer 150er schiebend am Schluss.



Der Scheitelpunkt der Spessartstrecke befindet sich in 276 Metern Höhe unmittelbar vor dem sanierungsbedürftigen Schwarzkopftunnel. Das Ende des von der 150er nachgedrückten Zuges verschwindet gerade im Tunnel während die Schublok ihre Aufgabe erledigt hat und ausrollt. Das Gleis rechts dient als Ausweiche, wenn die Schublok wegen Gegenverkehr nicht sofort nach Laufach zurückkehren kann und einem folgenden Zug im Weg stünde.



Hofgut Wendelstein im Luftbild

Das Hofgut Wendelstein ist ein Beispiel für einen Typ größerer Hofgüter, der sich im ganzen Spessart findet. So sind dazu z.B. der Hof Trages im Freigericht und der Heimathenof bei Heimbuchenthal hier hinzu zu zählen. Diese Höfe befanden sich im Besitz des regionalen Niederadels, der sie an Bauern weiterverpachtete. Eine Untersuchung der Anfänge dieser Hofgüter könnte für die Zukunft einen Beitrag dazu leisten, die Verhältnisse des Spessarter Landadels im Mittelalter zu beleuchten.



Auf einer Karte des 17. Jahrhunderts ist neben dem Hofgut die Mühle mit dem künstlichen Mühlbach eingezeichnet.

Neben der Deutschen Bahn transportieren auch andere Firmen Güter über den Schienenweg. Die von der KEG betriebenen Kesselwagenzüge von Flörshelm nach Würzburg kommen alleine nicht über die Steigung. Die DB Cargo übernimmt hier den Schubdienst für den Konkurrenten nicht, so dass mit dem Güterzug eine hochmoderne Drehstromlok fährt, deren einzige Aufgabe darin besteht, den Zug die Spessartrampe hochzuschieben.



Das Gefälle der Spessartrampe ist auch gut am mit Bremsstaub einseitig vollkommen bedeckten Kilometersteinen ablesbar.



Um 1930 schiebt eine Mallet-Lokomotive vermutlich den Fernzug Holland-Wien über die Spessartrampe.

Schon 1857, drei Jahre nach Einweihung der Westbahn, begann man mit dem Bau von Lokomotiven mit größerer Leistung, um effektive Schubdienste u.a. an der Spessartrampe zu ermöglichen. Im Spessart versahen diesen Dienst von 1913 bis 1948 die bayerischen Mallet-Lokomotiven Gt 2x4/4 (Baureihe 96), die im Lokschuppen der Talstation Laufach stationiert waren. Die Laufacher nannten die schnaufende Schublok den „Ochsen“. Mit der Elektrifizierung der Strecke Ende 1957 übernahmen die damals nagelneuen Modelle E 50 den Schub-Dienst.



Lokschuppen mit drei fahrbereiten Mallets



Hofgut Wendelstein im Luftbild

Die Geschichte des Hofgutes Wendelstein geht bis ins Mittelalter zurück, als sich der Hof im Besitz der Grafen von Rieneck befand und im 14. Jahrhundert an Mainz überging. Bis 1948 war er im Besitz der adeligen Häuser von Hettersdorf und zuletzt von Schönborn.



Between Laufach and Heigenbrücken the König-Ludwig Western Railway, built in 1854, which is the trunk line today, has to overcome a height difference of 100 m over a length of 5 km. The slope of 20 per mill is too much for the permitted maximum load on the connecting hooks of the wagons. Therefore, ever since 1854, an additional is needed for pushing the trains uphill on the »Spessart ramp«. Opposite the Wendelstein estate two electric locomotives always wait for the one or two freight trains per day, and this will only end when a planned new track will have been completed. The history of the Wendelstein estate dates back to the Middle Ages, when it was first in possession of the counts of Rieneck and then changed possession to Mainz. Until 1948 it was owned by the noble families of Hettersdorf and then Schönborn.



C'est en 1854 qu'on avait achevé, entre Bamberg - Würzburg - Aschaffenburg - Kahl, une ligne de chemin de fer très importante, appelée d'après le roi bavarois Ludwig Ier le »König-Ludwigs-Westbahn«. Entre Laufach et Heigenbrücken, il s'était posé un problème: surmonter une différence de niveau de 100 mètres, différence s'appliquant à un trajet de 5 km seulement. Le taux de la rampe est de 20 pour mille - une montée trop raide pour les trains de format standard. La conséquence en était, depuis 1854, la mise à la disposition de locomotives de poussée sur la »Spessartrampe«. C'est vis-à-vis du manoir de »Wendelstein« qu'une ou deux locomotives électriques attendent les trains de marchandises même aujourd'hui, procédé qui va durer encore quelques ans jusqu'à ce qu'un nouveau tracé soit installé. Quant au manoir de Wendelstein, il faut savoir que son histoire remonte au Moyen Age. Il était alors en possession des comtes de Rieneck, jusqu'à ce qu'il soit devenu possession des archevêques de Mayence au 14^e siècle. Jusqu'en 1948, c'étaient les familles nobles de Hettersdorf et de Schönborn qui le possédaient, les Schönborn étant les derniers propriétaires.