

Spessarttrampe

Von 1854 bis 2017 mit dem „Ochsen“ bis zum Schwarzkopftunnel

Beim Bau der Ludwigs-Westbahn von Würzburg nach Aschaffenburg entschied man sich 1854 für eine Trassierung durch den Spessart. Bis 2017 überwand die Strecke zwischen Lohr und Heigenbrücken bis zum Scheitelpunkt am Tunnel Heigenbrücken auf 20 km etwa 75 Höhenmeter.

Vom Tunnelausgang bis hinab nach Laufach wurde auf einer Länge von 5 km ein Höhenunterschied von 100 m überwunden. Dies entsprach einer Steigung von 20 Promille, die tatsächlich zwischen 15 und 22 Promille schwankte.



Bis 2017 warteten hier zwei Schub-Loks ihren Einsatz.



Derartige Steigungen ließen sich bei Güterzügen je nach Art der Zuglok ab ca. 800-1.100 Tonnen Gewicht nur durch Einsatz von Schub-Lokomotiven überwinden.

Der „Stargüterzug“ auf der Spessarttrampe war der „Jumbo“, der Eisenerz von Moers zu den Stahlwerken in Linz/Österreich brachte. Grenzlast für die beiden 151er E-Loks vorne und die schiebende 150er waren 3.180 Tonnen. Wog er mehr, wurde mit beiden vorhandenen Loks geschoben.



Güterzug auf Bergfahrt vor der Kulisse von Laufach mit einer 140er E-Lok vorne und mit einer 150er schiebend am Schluss.

Bis die Neutrassierung der Strecke im Jahr 2017 ihre Dienste unnötig machte, warteten gegenüber dem Hof Wendelstein täglich ein bis zwei E-Loks auf Güterzüge (siehe Kulturweg Laufach-Heigenbrücken). Die Spessarttrampe war wegen des Schubdienstes eine feste Größe für Eisenbahnfreunde in ganz Deutschland.



Das Gefälle der Spessarttrampe war an den mit Bremsstaub einseitig vollkommen bedeckten Kilometersteinen ablesbar.



Der Scheitelpunkt der Spessartstrecke befand sich in 276 m über NN 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 diente als Ausweichstelle, wenn die Schublok wegen Gegenverkehr oder einem nachfolgenden Zug nicht sofort nach Laufach zurückkehren konnte.



Private Eisenbahnen, die in Konkurrenz zu Railion (ehemals DB Cargo) stehen, mieten im Bedarfsfall eine Schublok, und sie es nur für einen Zug am Tag. In den Jahren 2001/2002 fuhr die Essener Rail4Chem schwere Kesselwagenzüge über die Spessarttrampe. Auf diesem Foto standen die modernen Zug- und Schubloks der Baureihe 145 nebeneinander bereit.

Frank Bachmann aus Paderborn hat auf seiner Homepage www.zu-den-zuegen.de sehr anschaulich die einzelnen Schritte des Schubvorgangs dokumentiert und gab damit dieser Tafel den nötigen „Schubdienst“.



Private Eisenbahnen, die in Konkurrenz zu Railion (ehemals DB Cargo) stehen, mieten im Bedarfsfall eine Schublok, und sie es nur für einen Zug am Tag. In den Jahren 2001/2002 fuhr die Essener Rail4Chem schwere Kesselwagenzüge über die Spessarttrampe. Auf diesem Foto standen die modernen Zug- und Schubloks der Baureihe 145 nebeneinander bereit.



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

1857, drei Jahre nach Einweihung der Ludwigs-Westbahn, begann man mit dem Bau von Lokomotiven mit größerer Leistung, um effektive Schubdienste



u.a. an der Spessarttrampe zu ermöglichen. Im Spessart versahen diesen Dienst von 1913 bis 1948 die bayerischen Mallet-Lokomotiven der Baureihe 96 Gt 2x4/4, 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 Schubdienst.

Die Geschichte des Hofgutes Wendelstein lässt sich bis ins Mittelalter zurückverfolgen, als sich der Hof im Besitz der Grafen von Rieneck befand und im 14. Jahrhundert an das Mainzer Erzstift übergang. Bis 1948 gehörte er den Adelsfamilien von Hetttersdorf und von Schönborn. Heute ist er in Privatbesitz. Das Anwesen ist ein Beispiel für einen im ganzen Spessart verbreiteten Typ größerer Hofgüter. Beipiele hierfür sind der Hof Trages im Freigericht und der Heimathen Hof bei Heimbuchenthal. 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.

Elektrifizierung der Strecke Ende 1957 übernahmen die damals nagelneuen Modelle E 50 den Schubdienst.



Hofgut Wendelstein im Luftbild

Die Geschichte des Hofgutes Wendelstein lässt sich bis ins Mittelalter zurückverfolgen, als sich der Hof im Besitz der Grafen von Rieneck befand und im 14. Jahrhundert an das Mainzer Erzstift übergang. Bis 1948 gehörte er den Adelsfamilien von Hetttersdorf und von Schönborn. Heute ist er in Privatbesitz. Das Anwesen ist ein Beispiel für einen im ganzen Spessart verbreiteten Typ größerer Hofgüter. Beipiele hierfür sind der Hof Trages im Freigericht und der Heimathen Hof bei Heimbuchenthal. 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.

Das Anwesen ist ein Beispiel für einen im ganzen Spessart verbreiteten Typ größerer Hofgüter. Beipiele hierfür sind der Hof Trages im Freigericht und der Heimathen Hof bei Heimbuchenthal. 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 der sogenannten Triftkarte des Laufach- und Aschaffaltals aus dem 17. Jahrhundert ist neben dem Hofgut die Mühle mit dem künstlichen Mühlbach eingezeichnet.

Between Laufach and Heigenbrücken the Ludwig Western Railway, built in 1854, which is the trunk line today, had until the modification in 2017 to overcome a height difference of 100 m over a length of 5 km. The slope of 20 per mill was too much for the permitted maximum load on the connecting hooks of the wagons. Therefore, ever since 1854, an additional was needed for pushing the trains uphill on the «Spessart Ramp» (look at the cultural pathway «Spessart Ramp» starting at Laufach station). Opposite the Wendelstein estate two electric locomotives always waited for the one or two freight trains per day. 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 Hetttersdorf 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 «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 était 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 «Spessarttrampe» jusqu'à 2017, quand un nouveau tracé était installé. C'était vis-à-vis du manoir de «Wendelstein» qu'une ou deux locomotives électriques attendaient les trains de marchandises. 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 Hetttersdorf et de Schönborn qui le possédaient, les Schönborn étant les derniers propriétaires.