

Die Spessarttrampe Laufach – Heigenbrücken



ALLE AUFNAHMEN – SOFERN NICHT ANDERS VERMERT –
VOM VERFASSTER

Das war die alte Spessarttrampe: dynamischer Hauptstrecken-Betrieb und Landschaft pur, hier mit Dieseltriebzug 601 (4.6.1985) am legendären Block Hain.

Adieu Spessarttrampe! Den legendären Steigungsabschnitt zwischen Laufach und Heigenbrücken, auf dem wie etwa auf der „Geislinger Steige“ ebenso legendäre wie imposante Schublokomotiven eingesetzt wurden, wird es in absehbarer Zeit in der bisherigen Form nicht mehr geben – sechs Kilometer klassische Hauptstrecke werden komplett durch einen tunnelreichen Neubauabschnitt ersetzt, der sich kaum von den neuen Schnellfahrstrecken unterscheiden wird. Auch der bisherige Bahnhof Heigenbrücken, in zwei älteren Eisenbahn-Journal-Sonderausgaben („Josef Brandls Traumanlagen“) als Vorbild und Modell ausführlich beschrieben und vorgestellt, wird zu Gunsten eines schnöden Haltepunktes am anderen Ortsrand vollständig verschwinden – nur sein altes Empfangsgebäude bleibt erhalten und wird an Ort und Geschehen einer pulsierenden Eisenbahnmagistrale erinnern.

Mit einer neuen und tunnelreichen „Rohrpost“ durch den Spessart? Wie auch immer Sie darüber denken – gerade diese aktuelle Zäsur in der Eisenbahn- und Streckengeschichte Deutschlands ist Anlass für diese BAHNEN+BERGE-Ausgabe, in der erstmals nicht eine komplette Eisenbahnstrecke oder gar eine ganze Region mit ihrem Streckennetz, sondern „nur“ ein kurzer, aber besonders markanter und

geschichtsträchtiger Streckenabschnitt behandelt wird – eben die Spessarttrampe zwischen Laufach und Heigenbrücken! Immer wieder zog es Eisenbahnfreunde dorthin, die ganz früher beispielsweise die Optik und vor allem Akustik der gewaltigen Mallet-Dampflokomotiven der Reihe 96 im Schubbetrieb genossen oder später – nach der Elektrifizierung im Jahre 1957 – den mahlenden Motoren der schweren Sechssachser E 50 oder E 94 hinter immer schwerer werdenden Güterzügen lauschten. An diesem Ort vereinte sich der dynamische Eisenbahnbetrieb einer Hauptabfuhrstrecke mit der Wildromantik der westlichen Spessartausläufer, nicht nur die Strecke, auch das Herz des Eisenbahnfreundes schlug aufwärts!

Adieu Spessarttrampe! Mögen trotz diesem Ausblick die nächsten Seiten über die Historie, die nur noch kurze Gegenwart und das Verschwinden eines legendären Schienenweges für Sie dennoch eine gewinnbringende Bergfahrt sein. Und noch haben Sie nach Erscheinen dieser Publikation ein ganzes Jahr Zeit, die Rampe mit dem Zug oberirdisch zu erfahren oder an einem gemütlichen Plätzchen auf den nächsten Güterzug von Laufach zu warten – hoffentlich mit „Schiebung“!

Joachim Seyferth



12

Historie der Spessartstrecke

Die Spessartstrecke ist Teil der bayerischen Ludwigs-West-Bahn, die zu ihrer Fertigstellung am 1.10.1854 von Bamberg und Würzburg her schließlich auch Aschaffenburg erreichte.



22

Bahnhof Laufach

Den Ortsnamen Laufach kennt jeder Eisenbahnfreund: Ausgedehnte Gleisanlagen, stets reger Betrieb und lange Zeit immer ein „Krokodil“ auf der Lauer ...

Inhalt

- 3 Editorial
- 6 Galerie
- 12 Historie der Spessartstrecke
- 18 Domäne der Kraftpakete
- 22 Bahnhof Laufach
- 32 Block Eisenwerk
- 38 Block Hain



32

Block Eisenwerk

Die Blockstelle verdankt ihren Namen der traditionsreichen Eisengießerei in Laufach, charakteristisch ihr großes und früheres Eisenbahner-Wohnhaus direkt an den Gleisen.



38

Block Hain

Pittoresk und fast versteckt am Ortsrand von Hain hoch oben an der Bahn gelegen, war die gleichnamige Blockstelle seit jeher Pilgerstätte zahlloser Eisenbahnfotografen.



50

Bahnhof Heigenbrücken

Auf engem Raum und mit betrieblichen Erschwernissen wird hier der gesamte Zugverkehr der Spessartstrecke durchgeschleust – Aufsichtsbeamter alias „Rotkäppchen“ inklusive!



62

Der Schubdienst

Ob legendäre Mallet-Riesen wie die Baureihe 96, Dampf-Kolosse der Reihen 94 und 95 oder schwere Elektro-Sechssachser wie E 50, E 94 und 151: Nachschieben war Trumpf!



74

Einer gegen vier

Gegenüber dem alten Schwarzkopf-Tunnel benötigt die neue Spessartrampe gleich vier Tunnel. Verließ die Strecke früher in offener Landschaft, fährt man demnächst lange unterirdisch.

Die Neubaustrecke

Die „Umfahrung Schwarzkopftunnel“ lässt die traditionsreiche Rampe Laufach – Heigenbrücken komplett verschwinden und wird die Betriebsführung für die DB wesentlich vereinfachen.



Titel:

Geschafft! 194 580 hat mit ihrem Güterzug die Steigungshöhe im Betriebsbahnhof Heigenbrücken West erreicht und wird sogleich im Schwarzkopf-Tunnel verschwinden (9. September 1982).

Foto: Joachim Seyferth



86

Geschichte

Das Nachschieben von schweren Zügen war von Anbeginn der betriebliche Mittel- und Höhepunkt der Spessarttrampe. Hier die geballte Schub-Kraft mit „König Dampf“ kurz vor Aufnahme des elektrischen Betriebes: 94 1177 und 95 031 haben sich am 27. April 1957 in Laufach hinter einen Güterzug gesetzt und lassen es noch einmal richtig krachen!

FOTO: JOSEPH R. QUINN / BILDARCHIV DER EISENBAHNSTIFTUNG



Betrieb

Der wohl schönste, interessanteste und gemütlichste Platz zur Beobachtung des Zugbetriebes auf der Spessartrampe befand sich am Westportal des Schwarzkopf-Tunnels mit Blick auf den Betriebsbahnhof Heigenbrücken West. Mitten im Wald sah und hörte man hier nur die Natur und die Züge – besonders spannend natürlich jene, die so wie hier am 10. Juni 1987 mit Schub-Unterstützung (194 584) die Steigung hinaufkrochen.

Neubau

Das wichtigste und größte Bauwerk bei der so genannten „Umfahrung Schwarzkopf-Tunnel“ ist ein über 2,6 Kilometer langer Basistunnel unter der Röhre der Altstrecke, der bis hinter Heigenbrücken die Steigungsstrecke länger und damit flacher ausfallen lässt. Am 1. Oktober 2015 rollt zwischen Abraummaterial und den beiden Westportalen des neuen Falkenberg-Tunnels eine ICE 3-Doppeleinheit zu Tal.



Historie der Spessartstrecke

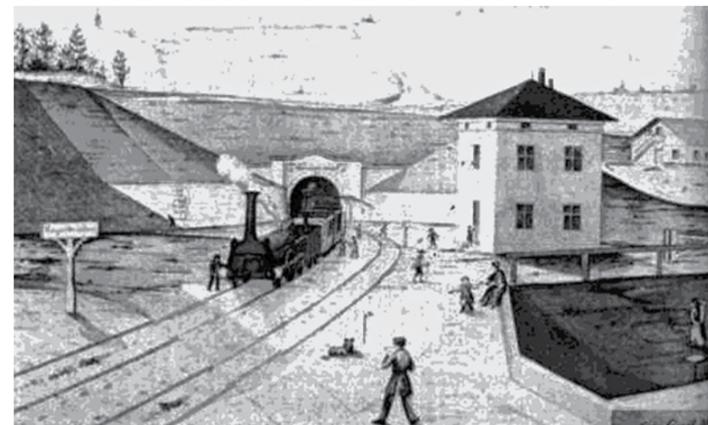
Die Spessartstrecke ist Teil der bayerischen Ludwigs-West-Bahn, die zu ihrer Fertigstellung am 1.10.1854 von Bamberg und Würzburg her jetzt auch Aschaffenburg erreichte. Heute gehört sie zur Ausbaustrecke Hanau – Nantenbach, deren aktuelle und größte Baumaßnahme der Ersatz der alten Spessarttrampe ist.

Ortsveränderungen im und durch den Spessart waren vor gerade einmal zwei Jahrhunderten eine Angelegenheit zum Fürchten: Schlechte und zerklüftete Wege durch dunkle Wälder, bergauf und bergab, von widrigem Wetter und anderen Naturgewalten oft unpassierbar gemacht, bereiteten Reisenden und Fuhrleuten Kummer und Sorgen, ein paar Kilometer Wegstrecke konnten zu einem ganztägigen Abenteuer ausarten. Damit nicht genug: Abgesehen vom häufigen Bruch der fragilen Speichenräder der Kutschen und dem Durchgehen der Pferde lauerten in den endlos finsternen Wäldern die Räuber – Sagen und Erzählungen wie etwa „Das Wirtshaus im Spessart“ berichten hierzu nichts Gutes und stellen nur einen Bruchteil der unkommoden historischen Verkehrssituation dar. Das einst nahezu undurchdringliche Waldgebiet mit nur geringer Besiedlung bot immer wieder Anlass zu Schauermärchen und Gruselgeschichten: „Räuberland“ heißt etwa das Gebiet zwischen Dammbach, Heim-

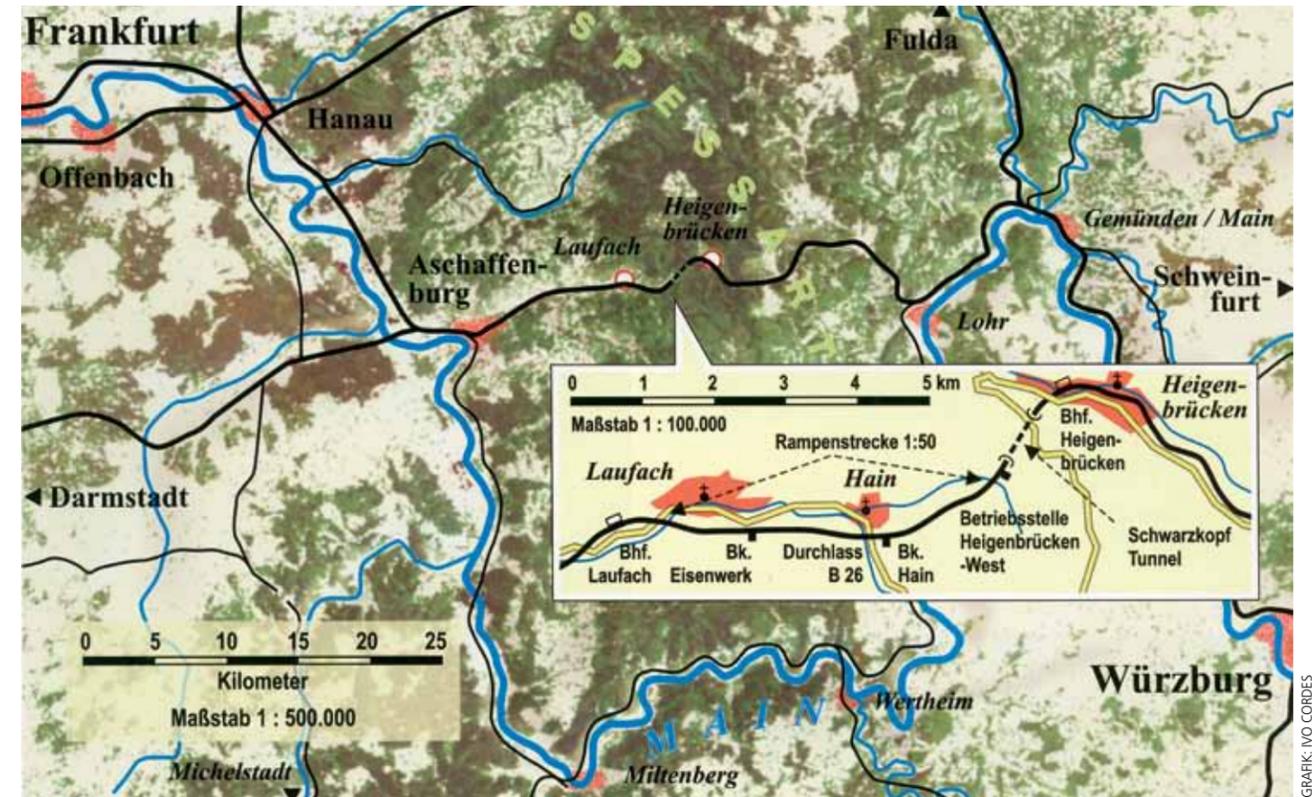
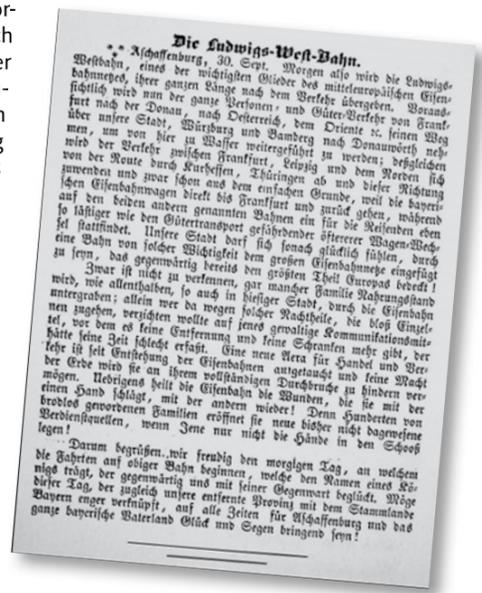
buchenthal, Mespelbrunn und Weibersbrunn heute noch, obwohl die diese Region durchziehende Autobahn solch finstere Gestalten eigentlich längst vertreiben hätte müssen. Auf ihr herrscht heute die Lkw-Maut, der moderne Gegenpart zum Zoll an den historischen Handelswegen durch den gefährlichen Spessart.

Eine Eisenbahn musste her, um die beschwerliche Reise nicht nur zwischen Aschaffenburg und Würzburg angenehmer und vor allem sicherer zu gestalten. Dieser vornehmen Aufgabe hatte sich schließlich im Jahre 1843 kein Geringerer als der bayerische König Ludwig I. angenommen, Namensgeber der bayerischen Ludwigs-West-Bahn, die von Bamberg über Schweinfurt bis Würzburg bereits in Teilabschnitten zwischen dem 1. August 1852 und dem 1. Juli 1854 in Betrieb ging und nun endlich auch bis Aschaffenburg und an die bayerische Landesgrenze bei Kahl und damit indirekt weiter nach Frankfurt am Main

verlängert werden sollte, einer schon damals bedeutenden Messe- und Handelsstadt. Bereits 1845 begannen erste Vorbereitungen auf dem Terrain des späteren Aschaffener Bahnhofs, ein Jahr später gab der Bayerische Landtag den Bahnbaue auch per Gesetz frei und am 1. Oktober 1854 verkehrte zwischen Würzburg und Aschaffenburg der Eröffnungszug, überall feierlich und freudig empfangen! Zuvor gab es Ende September 1854 bereits erste Probezüge zwischen



Dokumente aus einer wahrlich fernen Zeit zeugen von der Aufbruchsstimmung bei Inbetriebnahme und ersten Betriebsjahren der Spessartstrecke: Links illustriert eine Zeichnung die noch bescheidenen Bahnanlagen in Heigenbrücken um 1860, oben belegt eine Notiz aus Aschaffenburg die Euphorie bei der Streckeneröffnung zum 1. Oktober 1854.



Der Spessart zwischen Hanau und Gemünden und der Verlauf der ihn durchquerenden und tangierenden Bahnstrecken. Die klassische Spessartstrecke kam dabei mit nur einem Tunnel aus.

Würzburg und Aschaffenburg, am 25.9.1854 auch mit einer „großen Anzahl Gäste“; die 2¼-stündige Fahrt soll „alle Erwartungen übertreffen“ haben!

Im Gegensatz zu heute versuchte man beim Eisenbahnbau früher, mit so wenig Kunstbauten (Brücken und insbesondere Tunnel) wie möglich auszukommen. Daher folgt auch der Abschnitt Würzburg – Aschaffenburg der Ludwigs-West-Bahn so weit wie möglich dem Flusslauf des Mains und führt nicht etwa „geradeaus“ durch und über die Berge. Erst ab Lohr war es dann unvermeidlich, auf rund zwanzig Streckenkilometern mit einer durchschnittlichen Steigung von fünf Promille die Höhen des Spessarts zu überwinden und ab dem Kulminationspunkt in Heigenbrücken (276 m über NN) plötzlich in ein zunächst relativ starkes Gefälle gen Rhein-Main-Ebene überzugehen – die „Geburt“ der Spessarttrampe, des größten und aufwändigsten Bauvorhabens zwischen Würzburg und Aschaffenburg. Hier mussten ein über 900 Meter langer Scheiteltunnel sowie hohe Bahndämme errichtet werden, um schließlich in Laufach wieder einigermaßen gewohntes „Niveau“ zu erreichen. In umgekehrter Fahrtrichtung musste auf dieser 5,7 Kilometer langen Rampe eine durchschnittliche Steigung von 20 Promille bewältigt werden – und dafür reichte bis heute nur eine Lokomotive oft nicht aus!

Die größte Herausforderung beim Bau der Spessartstrecke lag also in der Errichtung der Rampe von Laufach nach Heigenbrücken,

Verspätung bis zu fünf Stunden

die größtenteils auf hohen Dämmen verläuft. Für die bekannte Baufirma Philipp Holzmann war sie im Jahre 1850 der erste Großauftrag



Das Empfangsgebäude und der Bahnhofsvorplatz von Aschaffenburg in den Gründerjahren Ende des 19. Jahrhunderts.

Region, sondern wurden von weither angefahren. Im Jahre 1853 schließlich war die Spessarttrampe weitgehend fertiggestellt.

Nach der offiziellen Eröffnung des letzten Teilstücks der Ludwigs-West-Bahn am 1. Oktober 1854 dauerte die Bahnfahrt von Würzburg nach Frankfurt am Main jetzt nur noch drei Stunden und fünfzehn Minuten. Nach dem ersten Fahrplan verkehrten damals reine Personenzüge, Personen- und Güterzüge (GmP) und Eilzüge. Auf der Strecke München – Frankfurt gab es täglich fünf Züge in jede Richtung, die Fahrzeit zwischen München und Aschaffenburg (über Nürnberg – Bamberg – Schweinfurt) betrug dreizehn Stunden. Aufgrund des stark angewachsenen Güterverkehrs hatten diese Züge aber oft eine Verspätung von drei bis fünf Stunden, an der nicht zuletzt die Spessarttrampe „schuld“ war: Zu Zeiten des frühen Dampfbetriebes waren geschobene schwere Güterzüge hier häufig mit lediglich schneller Schrittgeschwindigkeit die Rampe aufwärts unterwegs! Im Jahre 1873 war die Strecke zwischen Würzburg und Frankfurt dann komplett zweigleisig ausgebaut, was wesentlich zum Abbau der Verspätungen beitrug.

Die Rampe forderte Opfer

Doch die Spessarttrampe forderte in den ersten Jahrzehnten ihres Bestehens auch frühe Opfer: Am 22. August 1856 entgleisten auf der Talfahrt bei Hain drei Wagen eines Truppentransportzuges von Würzburg nach Mainz mit 1200 österreichischen Infanteristen. Sechs der Zuginsassen waren sofort tot, neun Männer wurden schwer und elf leicht verletzt. Am 20. August 1871 verlor ein Güterzug bei Hain 19 Wagen, diese prallten bei

FOTO: CARL BELLINGRODT/BILDARCHIV DER EISENBAHNSTIFTUNG



**KAM ERST MIT DER POST
DAS «RICHTIGE» MOTIV
WIRD AM MONTAG
EINGEBAUT!!!**

Frohnhofen westlich von Laufach auf den nachfolgenden „Wiener Kurier“. Ein Russe und ein ungarischer Graf starben sofort und ein Reisender erlag Tage später seinen schweren Verletzungen; auch der ungarische Finanzminister wurde verletzt. Und 75 Jahre später, nach Beendigung des Zweiten Weltkrieges, prallte am späten Abend des 25. Mai 1946 ebenfalls bei Frohnhofen ein Zug mit rheinländischen Evakuierten ungebremst auf einen Güterzug, es gab sieben Tote und 17 Schwerverletzte.

Die letzte größere Veränderung an der Infrastruktur der Spessarttrampe vor ihrer Beseitigung durch den aktuellen Neubau fand im Rahmen der Elektrifizierung der Spessartstrecke statt, die am 26. August 1957 um null Uhr durch Einschalten des Fahrleitungsstroms zwischen Aschaffenburg und Veitshöchheim bei Würzburg abgeschlossen wurde. Am 26. September 1957 fuhr im Rahmen der offiziellen Elektrifizierung der Strecke ein mit der Baureihe E 50 geführter Son-



FOTO: BD NÜRNBERG/SLG. MAÜSER

Am 30. Juli 1938 passiert die 38 1315 den Block Beilstein bei Lohr, das Blockstellengebäude ähnelt denen von Block Eisenwerk und Hain.



FOTO: RUDOLF KREUTZER/BILDARCHIV DER EISENBAHNSTIFTUNG

Hochbetrieb im Bahnknoten Gemünden im Jahre 1955: Mit einem Schnellzug donnerstags 01 046 mit dem D 258 durchs Bahnhofsvorfeld, während 44 1587 mit einem langen Güterzug noch auf das Ausfahrtsignal wartet. Im Hintergrund sind eine Vielzahl von Güterwagen sowie Personenzuggarnituren und ein Akkutriebwagen der Bauart Wittfeld zu erkennen.

38 1018 (Bw Würzburg) verlässt im Jahre 1928 mit einem Personenzug den Schwarzkopftunnel bei Heigenbrücken im Spessart in Richtung Laufach. Rechts am Tunnelmund wartet 96 011, die als Schiebelok auf der Spessarttrampe tätig war.



FOTO: DLA DARMSTADT (BELLINGRODT)BILDARCHIV DER EISENBahnSTIFTUNG

18 500 mit D 57 am 8. September 1934 in Heigenbrücken.

derzug von Nürnberg nach Aschaffenburg, dort stand zudem noch die E 50 011 zur Besichtigung bereit. Doch auch der elektrische Betrieb machte das Nachschieben auf der Rampe nicht überflüssig, lediglich die Grenzlast von Zügen ohne Schublok wurde auf rund 1000 Tonnen heraufgesetzt, bei ungünstigen Witterungsbedingungen lag diese auch darunter.

Zentraler Stützpunkt des Schubbetriebes war die „Talstation“ Laufach, wo zur Dampf-

Bergwasser für die Wasserkräne

lokzeit für die in Aschaffenburg für diese Zwecke beheimateten Maschinen am westlichen Bahnhofskopf eine eigene Remise und

Behandlungsanlagen zur Verfügung standen. Bereits erwähnt wurde die Speisung der Wasserkräne mit Bergwasser aus dem Schwarzkopf-Tunnel, zudem gab es hier natürlich auch Kohlenvorräte sowie eine Werkstatt. Diese Außenstelle des Bw Aschaffenburg wurde bis in die 60er-Jahre kurz nach der Elektrifizierung genutzt, danach zog hier die Bahnmeisterei ein und die (elektrischen)



FOTO: CARL BELLINGRODT/SAMMLUNG DR. HUFNAGEL

Fahrt in den Wiederaufbau: 44 248 mit Güterzug am 20. Juni 1949 im Bahnhof Laufach.

Schiebelokomotiven wurden gegenüber auf kurzen Abstellgleisen und bei einem kleinen Aufenthaltsgebäude für die Lokführer „stationiert“. Die Rampenfahrt der Schublokomotiven endete wie heute vor dem Westportal des Schwarzkopf-Tunnels, dem Standort des Betriebsbahnhofs Heigenbrücken West, der neben Weichenverbindungen zur Rückfahrt der Schublok auch ein Abstellgleis aufweist, damit Schiebelokomotiven für einen nachfolgenden bergwärts fahrenden Zug schnell die Strecke räumen können, wenn sie wegen einem talwärts fahrenden Gegenzug nicht rasch genug die Rückfahrt antreten können.

In den ersten Betriebsjahren der Spessartrampe gestalteten sich die Bergfahrten noch vergleichsweise „harmlos“, weil die Zug- bzw. Wagengewichte noch nicht so hoch waren und bei etwas höheren Lasten auch Vorspann zum Einsatz kam, vermutlich auch mit der 1852 gebauten und 370 PS starken Lokomotive „Aschaffenburg“ der Maschinenfabrik Keßler aus Esslingen. Zudem hatte man Zeit, denn immerhin waren langsame Züge zwischen Laufach und Heigenbrücken bis zu einer Stunde unterwegs! Doch dann stiegen die Zuggewichte sowohl der Personen- als auch der Güterzüge, Betriebsstörungen infolge gerissener Kupplungen mehrten sich und der zunehmende und „planmäßige“ Einsatz von Schublokomotiven wurde erforderlich. Ab etwa 1895 leistete dies die E I (1'D n2) der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen

(spätere BR 56.3), die bei Schubbetrieb auf der 20-Promille-Rampe das Zuggewicht um etwa 200 Tonnen steigern und die Zuglokomotive gleichen Typs unterstützen konnte. Überliefert ist auch, dass eine gewisse BB I mit der Betriebsnummer 2100, eine B'B n4v-Gelenklokomotive der Bauart Mallet mit der späteren DRG-Nummer 55 7101, am 16. November 1903 nach Würzburg abgegeben wurde, da sie für den Einsatz auf der Spessartrampe ungeeignet war. Weitere und jüngere Einzelheiten zum Schubbetrieb auf der Spessartrampe finden sich im Kapitel „Der Schubdienst“.

Tempo 70 im Tunnel

Obwohl die Spessartstrecke, heute auch als „Main-Spessart-Bahn“ bezeichnet, zu ihren Hoch-Zeiten in den Sechziger- bis Achtzigerjahren des vorigen Jahrhunderts mehr (Güter-)Verkehr als heute aufwies, ist sie nach wie vor eine der wichtigsten West-Ost-Verkehrsachsen für den Schienenverkehr im Süden Deutschlands. Bis zur Inbetriebnahme der Schnellfahrstrecke Köln-Rhein/Main fuhren hier die IC-Züge der Relation Ruhrgebiet-Ffm-München zunächst im Zwei-Stunden-Takt (1971–1979), danach stündlich. Zusätzlich wurde eine zweistündliche Fernverkehrslinie von Passau nach Dortmund über die Spessartstrecke geführt; einige Züge

dieser Linie begannen bereits in Wien oder Budapest. Darüber hinaus verkehrten einzelne Fernzüge zwischen Hannover und Würzburg über die Main-Spessart-Bahn.

Mit der Inbetriebnahme der 11,3 Kilometer langen „Nantenbacher Kurve“ im Juni 1994 erhielt die Spessartstrecke eine wesentliche Ergänzung: Diese Verbindungsstrecke zweigt bei Lohr ab und führt über den Main und durch Tunnel zum Betriebsbahnhof Rohrbach der Schnellfahrstrecke Hannover-Würzburg. Fernzüge des Reise- und Güterverkehrs über Würzburg können mit dieser Abkürzung den Eisenbahnknoten Gemünden am Main zeitsparend umfahren.

Aktuell wird die Spessartstrecke und somit auch die Spessartrampe im Reisezugverkehr grundsätzlich von einem stündlichen ICE sowie einem stündlichen RE-Paar befahren. Hinzu kommen einzelne IC-Züge, RE-Verstärkerzüge im Berufsverkehr sowie mehrere RB-Leistungen zwischen Aschaffenburg und Heigenbrücken. Der Schwerpunkt des Güterverkehrs liegt in den Nacht- und Vormittagsstunden, nachmittags ebbt der Güterverkehr stark ab und liegt in der Regel bei nur (noch) etwa einem Güterzug pro Stunde und Richtung. Ortsnaher Güterverkehr (Übergaben etc.) findet nicht mehr statt. Wegen der Sanierungsanfälligkeit des Schwarzkopf-Tunnels ist die Höchstgeschwindigkeit in seinem Bereich seit einiger Zeit per fest eingerichteter Langsamfahrstelle auf 70 km/h begrenzt. ■



FOTO: DR. ROLF BRÜNING

Auf der frisch elektrifizierten Spessartstrecke hat im September 1957 die E 50 019 den Schubdienst in Laufach aufgenommen.