



Schließen möchte ich mit einem Foto aus unserem derzeitigen Wohnort Rothenstein/Saale an der Bahnstrecke Jena-Saalfeld, auf der vor wenigen Monaten noch ICE-Züge von Berlin nach München fuhren. Es zeigt in 2011 die 41 1144 der IGE „Werrabahn Eisenach“ e.V. bei einer der zahlreichen Nostalgiefahrten in Thüringen, die von der DB Regio durchgeführt werden. Nach zehn Jahren in Rothenstein haben wir nun unseren hoffentlich letzten Umzug nach Kassel geplant, und dann freue ich mich natürlich als Vereinsmitglied auf die Vorträge und sonstige Treffen im Clubhaus der EFK.

Kurt Bangert

Der Schubbetrieb zwischen den Bahnhöfen Kragenhof und Ihringshausen

Die Vorgeschichte

Ich wurde 1952 in Ihringshausen geboren und habe dort bis zu meinem 17. Lebensjahr gewohnt; fast immer mit direktem Streckenblick auf den Bereich bei der Märchenmühle. Mein Onkel Rudolf Neumann war anfangs in Ihringshausen Fahrdienstleiter, später wurde er zum neu erbauten Stellwerk in Cornberg versetzt. Von dort wurden die Signale der „Cornberger Rampe“ gestellt, die erste Strecke in der Bundesrepublik, die einen fliegenden Überholtvorgang möglich gemacht hat. Mehrmals habe ich meine Ferien bei meinem Onkel in Cornberg verbracht und durfte ihn natürlich auch auf das Stellwerk begleiten. Ferner gab es noch weitere Verwandtschaft in Witzenhausen, die regelmäßig zu den Feiertagen und allen Geburtstagen besucht werden musste – natürlich per Bahn. Ich kann mich noch sehr genau an diese Fahrten erinnern. Der erste Halt bei diesen Fahrten erfolgte im Bahnhof Kragenhof. Und hier habe ich mich immer über einen Kohlebansen am Ende des Ladegleises in Richtung Hmü gewundert, der auch noch lange nach der Elektrifizierung vorhanden war und anscheinend genutzt wurde. Spannend war auch der Umstieg in Hann-Münden aus dem Dampfzug, der weiter über Dransfeld nach Göttingen fuhr, in einen Akku-Triebwagen der Bauart Wittfeld. Diese räumliche und verwandtschaftliche Nähe zur Eisenbahn hat mich offensichtlich nachhaltig geprägt.

Nachdem ich in den Ruhestand versetzt wurde und der irrgen Ansicht war, nun Zeit für neue Dinge zu haben, beschloss ich, den Bahnhof Ihringshausen aus meiner Kindheit im Zustand von etwa 1958 in Maßstab 1:87 nachzubauen, einschließlich der Strecke bis Kragenhofer. Vom Bahnhof Ihringshausen in seiner damaligen Form ist nicht der allerkleinste Rest vorhanden. Verschwunden ist zuerst die Braunkohlenzeche mit ihrem Förderturm, der Kettenbahn sowie der dazugehörigen Brikettfabrik. Und später dann die Strecke zur Grube Möncheberg am Stadtrand von Kassel-Fasanenhof. Den Rest erledigten die Bagger beim Bau der Neubaustrecke Kassel-Hannover. Ich musste also versuchen, diese Zeit zu rekonstruieren. Dabei halfen mir meine Erinnerungen, die zum Glück reichlichen Bilder aus dem Familienalbum meines Onkels und weitere Familienbilder einer Schulfreundin von damals. Besonderes Glück war es, dass der „Verein Historisches Ihringshausen“ passend zu meinen Plänen ein Buch über den Bahnhof Ihringshausen herausgab.

Was mir keine Ruhe gab und was mir niemand erklären konnte, das war dieser ominöse Kohlebansen in Kragenhofer. Sollte es auf dieser Strecke womöglich Schiebelokomotiven gegeben haben? Wozu wäre sonst ein Kohlebansen in Kragenhofer nötig gewesen? In einem Buch über die Akkutriebwagen der Bauart Wittfeld gibt es ein Bild, dass eine reichlich skurrile Zusammenstellung von ETA und VT sowie diverser Beiwagen auf der Kragenhofer Brücke zeigt und das Ausfahrformsignal auf dem Damm zur Brücke auf der Ihringshäuser Seite. Warum stand das nicht vor der Brücke am Bahnsteig Kragenhofer? Eine Erklärung wäre, dass das Bahnsteiggleis für einen dort zum Zweck des Ankuppelns einer Schublok haltenden Zuges zu kurz war und damit die Weiche aus dem Ladegleis mit dem Kohlebansen von diesem Zug blockiert worden wäre. Eine Schublok hätte also nicht hinter diesen Güterzug gelangen können. Bei der Betrachtung der Brückenkonstruktion fiel mir auf, dass sie für beide Gleise ein einziges Tragwerk besitzt. Üblich ist je ein Tragwerk pro Gleis. Diese Bauform lässt aber keinen Gleiswechsel auf der Brücke zu. Ein Gleiswechsel ist aber auf der Brücke sinnvoll, wenn eine Schublok, aus Ihringshausen kommend, in das Wartegleis einfahren soll. Schließlich kam mir erneut ein glücklicher Zufall zu Hilfe, als ich in Kaufungen bei unserer Steinertseebahn mit einem älteren Herren (Herrn Erich Böck) ins Gespräch kam, der sich als ehemaliger Lokführer entpuppte und über das Betriebsgeschehen in Kragenhofer und Ihringshausen bestens Bescheid wusste.

Ihringshausen und Kragenhofer zur Dampflokzeit nach 1945

Nach Auskunft durch Erich Böck, der von ca. 1950 bis 1989 Lokführer und Lehrlokomotivführer beim Bahnbetriebswerk Kassel war, hat sich folgendes Bild über den Betriebsdienst dieser Strecke ergeben: Auf den verschiedenen Rampen um Kassel hat zur Dampflokzeit regelmäßiger Schubdienst stattgefunden.

Die Lokomotiven

Es standen 6 Lokomotiven für den Schubdienst bereit, nämlich 4 Loks der BR 92 und 2 Loks der BR 50. Diese waren mit Vorrichtungen (vorne und hinten) ausgerüstet, die mittels Seilzug ein Entkuppeln vom Führerstand während der Fahrt ermöglichten. Die BR 86 sei dafür ungeeignet gewesen, weil bei ihr die Führung des Drahtzugs „um Tausend Ecken“ gelegt werden musste und daher immer wieder das Seil verklemmt oder gar gerissen sei. Allerdings seien regelmäßig Loks der BR 86 im Schubdienst Kragenhofer – Ihringshausen verwendet worden, weil auf dieser Strecke ohnehin fest gekuppelt worden ist, allerdings ohne Luft. Schub aus dem Rangierbahnhof Kassel (Rbf):

Züge zwischen Rbf und Ihringshausen wurden nicht gekuppelt. Der „Drücker“ schob bis über den Buckel in Ihringshausen West, blieb dann zurück und fuhr allein hinter dem bis dahin geschobenen Zug bis zum ASig (Ausfahrtsignal) Ihringshausen bei der B3-Brücke. Danach wurde je nach Streckenbelegung verfahren. Möglich war ein direktes Zurücksetzen in das Zufahrtsgleis zum Möncheberg (die Weiche war unmittelbar beim ASig). War die Gegenrichtung frei, wurde als Rangierfahrt bis hinter den Gleiswechsel in Richtung HMÜ vorgefahren. Dann ging es entweder direkt zum Rbf zurück, oder in eines der Rangiergleise von Ihringshausen, um einen von HMÜ kommenden Zug überholen zu lassen.

Die Betriebssituation im Bhf Kragenhofer:

Auf der Kragenhofer Brücke lag mindestens ein Gleiswechsel. Es war also möglich aus Ihringshausen direkt in das Gleis vor dem Bahnhof (von Böck als Rampengleis bezeichnet) zu wechseln. Dort ist die Schublok bis an der Ende dieses Gleises in Richtung HMÜ vorgefahren. Hier befand sich ein Bansen, der jedoch erst nach der Elektrifizierung als Kohlenbansen verwendet wurde. Er wurde dann von einem Kohlenhändler in Speele genutzt, der von dort die umliegenden Ortschaften belieferte. Später sei noch ein Heizöltank hinzugekommen. Zur Dampflokzeit hingegen diente der Bansen als Sandlager für die Schubloks. Das Lager bestand aus mehreren wassergeschützten Metallbehältern und soll rege genutzt worden sein. Die Schublok konnte aber auch von der Nordseite in das Rampengleis gelangen. Dies war nötig, da dieses Gleis fast immer von etlichen Güterwagen bevölkert wurde. Nicht selten hätten mehrere Schubloks im Rampengleis auf ihre Leistungen warten müssen und dann sei der Platz sehr eng geworden.

Der Schubdienst zwischen Kragenhofer und Ihringshausen:



Foto: Freundeskreis historisches Ihringshausen e.V.

Ein nachzuschiebender Güterzug fuhr bis zum ASig, das sich hinter der Brücke (also auf der Ihringshäuser Seite) befand vor und hielt dort an. Die Weichen und Signale sowie die Schranken am Bhf wurden per Seilzug aus dem Stellwerk im Bahnhofsgebäude gestellt. Kam nun ein Güterzug an, so stellte der Fdl die DKW hinter diesem Zug zur Ausfahrt aus dem Rampengleis für die Schublok. Sodann ging er auf den Bahnsteig und blies mit einem Signalhorn den Befehl zur Ausfahrt auf das Hauptgleis Richtung Hmü. Nachdem die DKW erneut gestellt wurde, musste wieder das Signalhorn geblasen werden. Diese Hornsignale waren nötig, da der Bhf in einer engen Kurve lag und somit keine Handsignale gegeben werden konnten. Der Drücker setzte dann an das Zugende und kuppelte an (nur Haken, keine Luft). Für die Fahrt von Kragenhof nach Ihringshausen war das Ankuppeln vorgeschrieben. Danach meldete der Drücker mittels Pfiff das erfolgreiche Ankuppeln an den Fdl und dieser konnte das ASig ziehen. Die Lokmannschaften verständigten sich mit Pfeiffsignalen.

In Ihringshausen fuhr der Zug dann in das für beide Richtungen geeignete Überholgleis (Gleis 3). Auf Seite 58 im Buch des FHI über den Bhf Ihringshausen ist diese Situation im Bild festgehalten. Nachdem die Schublok abgehängt hatte und dies dem Fdl mitgeteilt worden war, konnte der Güterzug Richtung Ihringshausen West ausfahren. Für die Schublok gab es je nach Betriebssituation folgende Möglichkeiten:

1. Sofortige Rückfahrt nach Kragenhof über den Gleiswechsel.
2. Bei Belegung durch Zugkreuzung oder in Richtung Kragenhof fahrenden Zug abwarten, bis beide Richtungen frei waren.
3. Falls das Überholgleis benötigt wurde, vorziehen in den Gleistumpf auf der Kragenerhofer Seite neben der Bahngärtnerei.

Wasserversorgung:

Weder in Ihringshausen noch in Kragenhof konnte Wasser genommen werden. Bei Bedarf wurde nach Rbf oder Hmü gefahren. Hmü wurde im Zuge der Übergaben und Rangierarbeiten in Speele und Bonaforth ohnehin mehrmals täglich angefahren.

Weitere Vorspann- und Schubdienste:

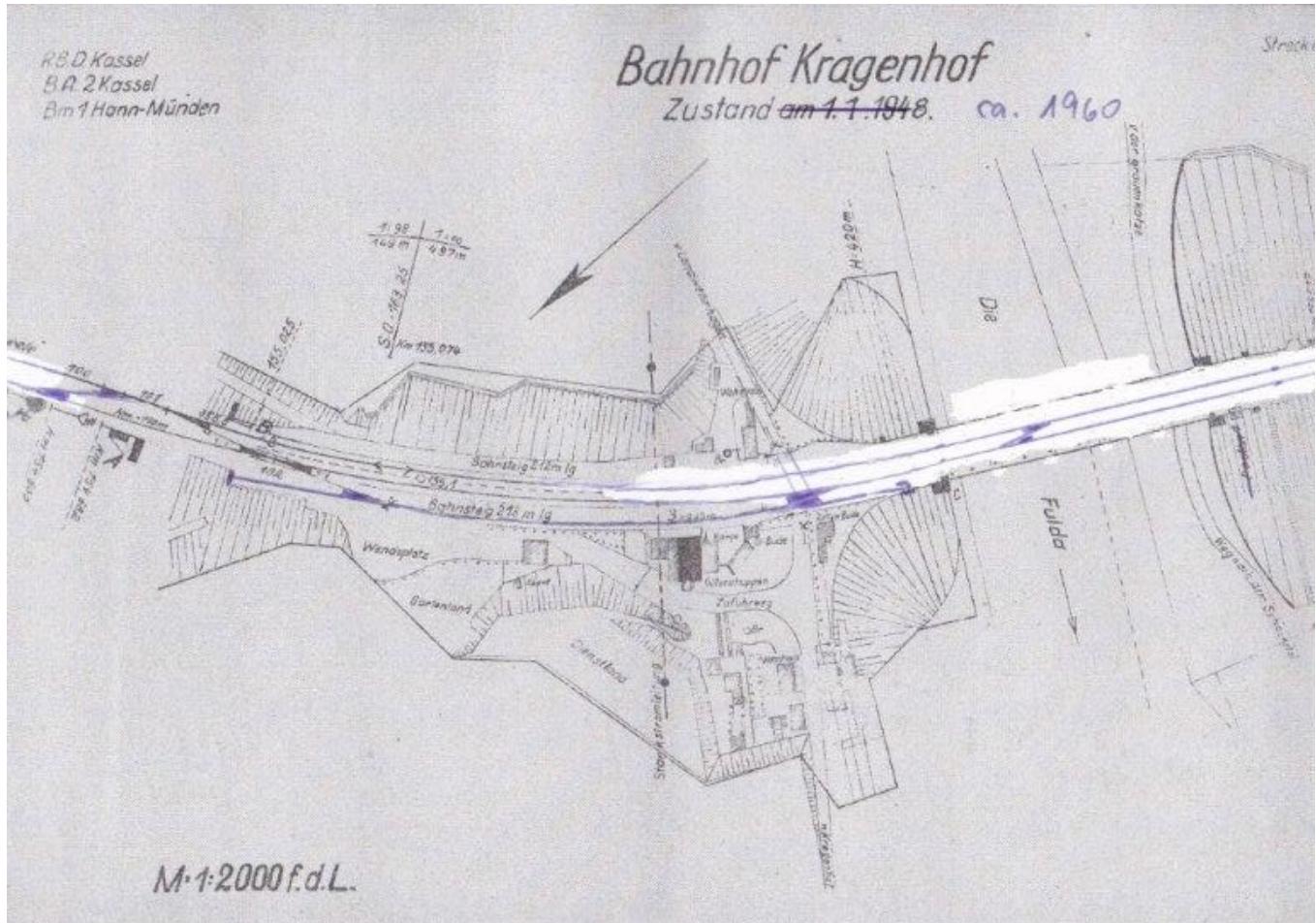
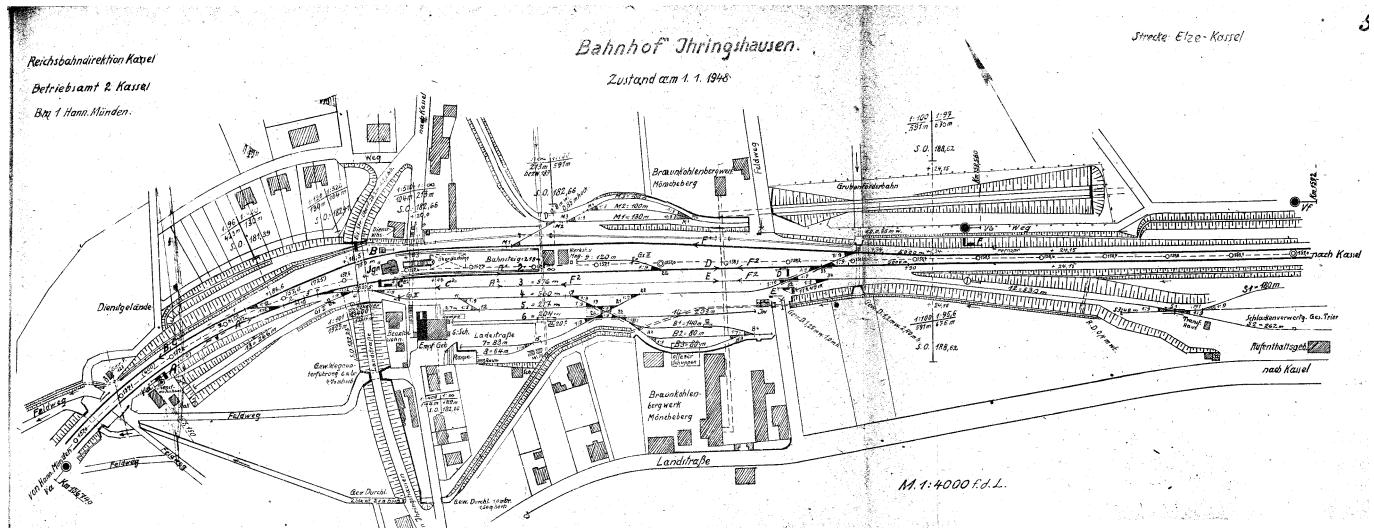
Neben den geschilderten Schubdiensten wurden bei besonders schweren Zügen zwischen Ksl Rbf und Eichenberg sowie in der Gegenrichtung Vorspann oder Schub gefahren. Hier sei insbesondere der Streckenabschnitt aus dem Werratal nach Eichenberg kritisch gewesen.

Die Strecke unter Fahrdraht:

Nach der Elektrifizierung war kein Schubdienst auf diesem Streckenabschnitt mehr notwendig. Die Gleiswechsel in Kragenhof wurden abgebaut, ebenso die nördliche Einfahrt in das Rampengleis. Die Bedienung des Anschlussgleises in Ihringshausen zur ehemaligen Zeche Möncheberg am Stadtrand von Kassel wurde aber noch genutzt. Dorthin gab es tägliche Züge mit Abraum zu Verfüllung der Löcher aus dem Sand- und Braunkohleabbau. Anfangs war das Aufgabe der BR 86 und später, als diese abgestellt waren, musste die in Ihringshausen stationierte Köf 2 diese Aufgabe übernehmen. Wenn mit Abraum beladene Wagen von einem Nahgüterzug in Ihringshausen bereitgestellt worden waren, wurde die Köf aktiv und zog diese Wagen über den in Richtung Kragenhof liegenden Gleiswechsel, um den Zug danach über Gleis 1 in das Anschlussgleis zur Grube zu drücken.

Dies funktionierte allerdings sehr häufig nicht. Wenn die Köf den Gleiswechsel passiert hatte, stand die ganze Fuhre im Gefälle nach Kragenhof, das nach meinen Recherchen 1,1 % beträgt (Nicht umsonst wurde hier früher nachgeschoben!). Da half bei bestimmten Wetterlagen auch kein Sand mehr, die Köf war nicht in der Lage, den Zug anzufahren. Was blieb also übrig, als den Zug zu teilen. Dies war aber frühestens in Speele möglich, da ja die Gleiswechsel in

Kragenhof abgebaut waren. Also musste die Köf mit ihrem Züglein nach Speele fahren, diesen dort umfahren, die Hälfte abhängen, mit dieser die Rampe nach Ihringshausen hochkriechen und erneut – nun mit dem halben Zuggewicht – den Versuch unternehmen, das Zechenanschlussgleis zu erreichen. War das dieses Mal gelungen, musste die Prozedur mit der zweiten Zughälfte wiederholt werden. Und das bei starkem Regelverkehr auf dieser Strecke. Die Flüche der Fahrdienstleiter aus Ihringshausen und Speele dürften umfangreich gewesen sein.



Rainer Neumann