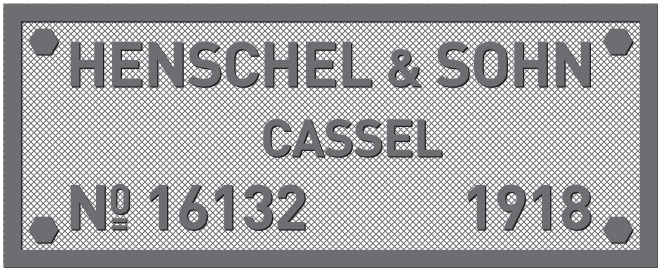
Helga Becker
Wolfram Berner
Hans-Joachim Knupfer

Friedliche Kriegslok

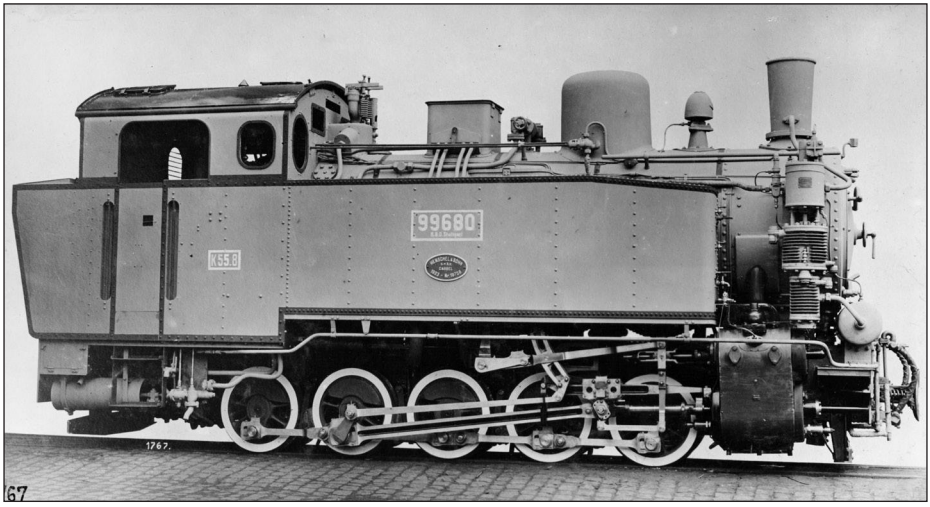
**Die Dampflokomotive 99 651,
Steinheim an der Murr
und
die Bottwartalbahn**

Inhalt

Einleitung	Seite 4
Chronik der Bottwartalbahn	Seite 5
Der Anlass | **Die Denkmalslok verlässt Steinheim**	Seite 7
Die Maschine | **Friedliche Kriegslok – sächsische Oberschwäbin**	Seite 9
Die „Kolleginnen“ | **Originale Lokomotiven für das Bottwartal**	Seite 13
Die Strecke | **Auf schmaler Spur durch fünf Täle**r	Seite 15
Steinheim an der Murr | **Vom Kloster zur Kleinstadt**	Seite 19
Der Bahnhof Steinheim | **Stühle, Sand und Steppenelefant**	Seite 21
Die Umspurung | **Steinheim als Pionier**	Seite 23
Netz und Nest | **Württembergs Schmalspur und die Öchslebahn**	Seite 25
Die Relikte | **Spannende Suche zwischen Murr und Schozach**	Seite 27
Danksagung, Literatur	Seite 29



[4] Rekonstruktion des Herstellerschildes der 99 651 (Grafik: Die Lotsen).



[5] Die 99 680, eine Lok aus der Nachbauserie der Sächsischen VI K, wie sie direkt in das Bottwartal ging, wartet im Fotografieranstrich beim Hersteller Henschel in Kassel auf die Auslieferung (Werkfoto Henschel, Slg. Henschel-Archiv).

maschine zwar wohl kaum so schnell wieder dampfen, aber zumindest rollen – und sich in ihrem angestammten Umfeld wiederfinden, mit Gleisen, Gebäuden und Wagen derselben Typen wie im Bottwartal. Auch zeigten sich die Gesichter der Räte fast so lang wie die Rostlöcher in den Wänden der Lok groß, als die sechsstelligen Kosten für die ersten nötigen Sanierungsschritte im Raum standen und die für eine dauerhafte Einhausung dazu.

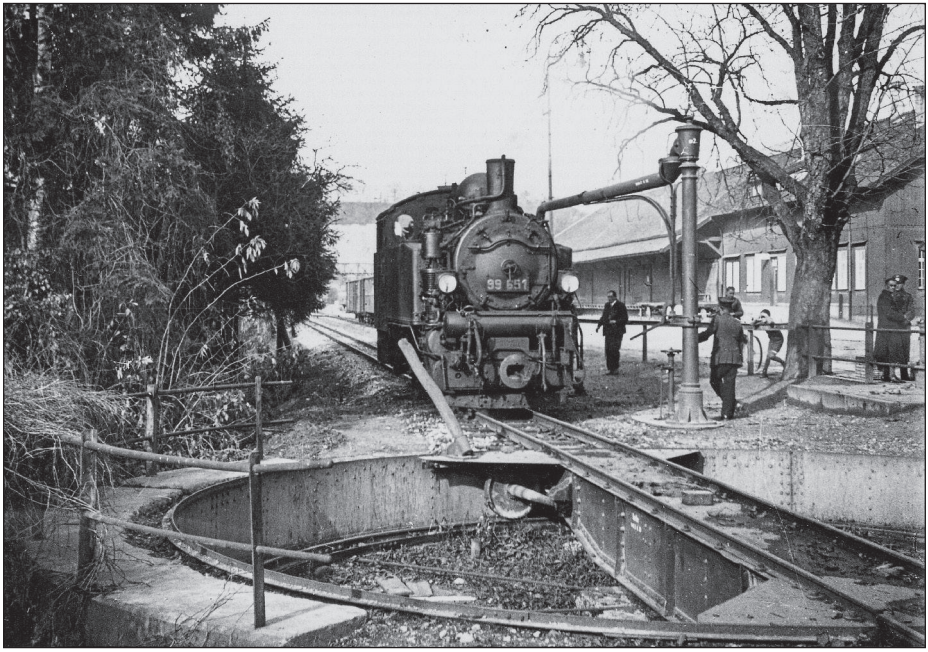
So beschloss die Sitzung zu Steinheim am 16. Februar 2016 schweren und doch auch leichten Herzens, und mit klarer Mehrheit, die historische Maschine nach Ochsenhausen abzugeben, in der für die Lok schon gewohnten Rolle als Dauerleihgabe. Im Juni 2016 holte der Tieflader das kostbare Objekt ab – schon zum Öchsle-Stadtfest am 18./19. Juni 2016 werden sich wohl Tausende von Teilnehmern an dem Neuzugang in Oberschwaben erfreuen. Damit wird die Lok, die stark auf ihren hundertsten „Geburtstag" im Jahr 2018 zugeht, in ihrem neuen alten Domizil künftig noch mehr begeisterte Freunde von ihr und der alten staatlichen württembergischen Schmalspurbahn anlo(c)ken.

Die Maschine | **Friedliche Kriegslok - sächsische Oberschwäbin**

Etlichen galt die markante Schmalspur-Dampflok 99 651 am Bahnhof Steinheim als letztes habhaftes Erinnerungsstück und Symbol für die Bottwarbahn. Wie kommt die Lok zu dieser Ehre - und nach Steinheim? Zunächst ein großer Rückgriff in die Geschichte, hundert Jahre zurück, gegen das Ende des Ersten Weltkriegs. Das deutsche Militär beauftragt die Lokomotivbaufirma Henschel in Kassel mit der Konstruktion einer bulligen Schmalspurlok. Sie sollen schwere Züge auf den Feldbahngleisen an die damaligen Ostfront gegen Russland schleppen, um die Versorgung der deutschen Truppen zu sichern. Doch bis Henschel Ende 1918 die ersten beiden Exemplare fertig hat, ist der Krieg vorbei. Die sächsische Staatsbahn sichert sich die nagelneuen Maschinen, schließlich braucht sie für ihre Schmalspurstrecken besonders im Erzgebirge auch dringend stärkere und neuwertige Zugloks. Weil es sich um die sechste Lok-Bauart für die Schmalspurlinien in Sachsen handelt, erhalten die Maschinen die Typenbezeichnung „Sechs K" in römischen Ziffern (VI K). Der Buchstabe K steht nach damaligem Gebrauch für „Kleinspur", sprich Schmalspur.

Die zugkräftigen Fünfkupplermaschinen bewähren sich im steigungsreichen Erzgebirge so gut, dass die Deutsche Reichsbahn 1923/24 eine nächste Serie der gelungenen Type in Auftrag gibt. Nicht nur die sächsischen Strecken erhalten somit Verstärkung. Dem Reichsbahnzentralamt in Berlin, das seit 1920 auch für die Bahnen in Württemberg zuständig ist, kommt die Sache höchst gelegen, um in Württemberg die Loks aus der Eröffnungszeit der staatlichen württembergischen Schmalspur abzulösen. So erhalten die beiden Schmalspurbahnen im Unterland, ins Bottwartal und Zabergäu, die nagelneuen fünf Maschinen 99 679 bis 683. Vermutlich vier davon laufen im Bottwartal.

Rund 40 Jahre lang bestimmen die fünf „württembergischen" VI K das Bild der Züge im Bottwartal, dazu später die eine oder andere aus Sachsen gekommene fast gleichartige Maschine. Anfang der 1960er Jahre möchte die Bundesbahn die Bottwarbahn auflassen. Der Personenverkehr soll bis 1964 wegfallen. Den Güterverkehr soll bis auf weiteres eine (einzige) Diesellok versehen, die 1964 erscheint. Der Lokbestand in Beilstein schrumpft stark. Doch der noch immer bedeutende Reisezugverkehr (Berufsverkehr) lässt sich nicht ganz so schnell wie geplant auf die Straße verlagern. So herrscht in Beilstein plötzlich Lokmangel. Da trifft es sich gut, dass die Bundesbahn 1964 auf der Öchslebahn Biberach - Ochsenhausen das letzte Berufsverkehrszugpaar aufgegeben hat. Es fährt nur noch der Güterzug, den dort ebenfalls eine Diesellok übernimmt. Die beiden Ochsenhausener Dampfloks 99 650 und 651, beide in gutem Zustand, werden dort überflüssig und kommen 1964/65 ins Bottwartal. Die 650 geht



[10] Mittlerweile in Oberschwaben angekommen, fasst die 99 651 Anfang der 1930er Jahre vor der Drehscheibe in Biberach Wasser (Foto: Ernst Schörner, Slg. Jürgen Ranger).

[11] Im Computerzeitalter angekommen: Den Abschiedszug des „Buchauer Zügles" durfte sie als 099 651-2 beschriftet hier in Bad Buchau ziehen, Mai 1969 (Foto: Karl-Heinz Neher).