

Unterwegs mit Skizzenblock und Kamera

323 d Marbach (Neckar)—Beilstein (Württ)—Heilbronn Süd und zurück Alle Züge 2. Klasse

* Ludwigsburg—Marbach (Neckar)—Heilbronn Hbf 2323/5 * Ochsenburg—Lauffen—Heilbronn 2322/10										
* Stuttgart—Heilbronn 2322/9					* Talheim—Heilbronn Süd 2323/4					
(Schmalspurbahn)										
km	Zug Nr	BD Stuttgart	Zug Nr	km	1665	1667	1673	8635	1681	1683
0,0	ab	Stuttgart Hbf	326	an	7.49	9.49	13.32	...	18.48	19.49
2,8	ab	Ludwigsburg	...	an	7.27	9.25	13.16	...	18.24	19.22
4,3	an	Marbach (Neckar)	323e	ab	7.09	9.08	12.56	...	17.54	19.02
0,0	ab	Marbach (Neck) 323 e	...	an	6.53	8.58	12.52	...	17.46	18.58
2,8	ab	Murr	...	an	6.45	8.50	12.44	...	17.38	18.50
4,3	an	Steinheim (Murr)	...	ab	6.40	8.45	12.39	...	17.33	18.45
6,9	an	Großbottwar	...	ab	6.34	8.40	12.34	...	17.27	18.39
8,6	an	Großbottwar	...	ab	6.27	8.33	12.27	...	17.20	18.32
10,5	an	Hof und Lembach	...	ab	6.21	8.27	12.21	...	17.14	...
11,8	an	Oberstenfeld	...	ab	6.17	8.23	12.17	...	17.10	...
14,4	an	Beilstein (Württ)	...	ab	6.10	8.16	12.10	...	17.03	...
17,7	an	Auenstein	...	ab	...	...	...	...	13.40	...
19,9	an	Itfeld	...	ab	...	...	...	...	13.29	...
24,0	an	Schözach	...	ab	...	...	...	...	13.15	...
27,0	an	Talheim	...	ab	...	...	...	...	12.55	...
32,3	an	Heilbronn-Sonthelm	...	ab	...	...	...	...	12.39	...
34,2	an	Heilbronn Süd	...	ab	...	...	...	...	12.22	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	12.15	...

• = außer Sa • = täglich außer Sa • = Sa und + • nicht 25.XII.

NOV 09
Kst
Personenzug

Großbottwar
bis Beilstein (Württ)
od Murr

2. Kl. ~~0,60 DM~~
6 km

Großbottwar
Beilstein (Württ) usw

04697

Die 750 mm Schmalspurbahn Marbach-Heilbronn

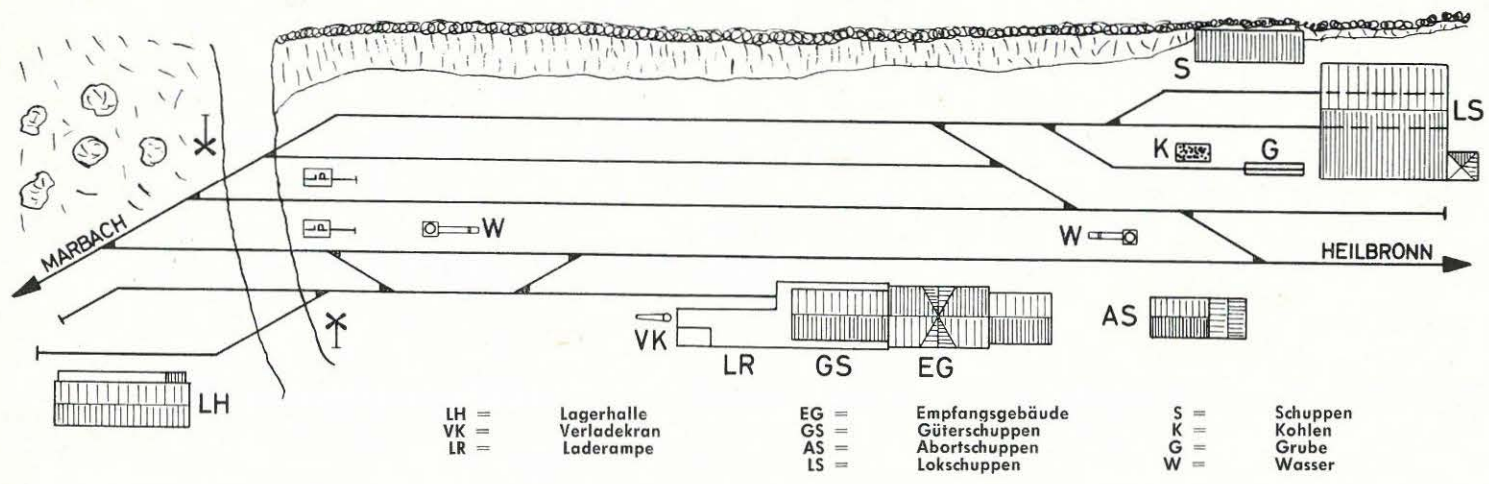
Eine der letzten Schmalspurstrecken in der Bundesrepublik, auf welcher heute noch mehrere Dampflokomotiven im Einsatz sind, ist diejenige durch das Bottwartal. Am 10. Mai 1894 wurde das erste Teilstück, von Marbach bis Beilstein, mit einer Länge von 14,37 Kilometern eröffnet. Die Bauleitung lag in den Händen des Oberingenieurs Fuchs. Schon bei der Planung des Objektes gab es heftige Auseinandersetzungen zwischen verschiedenen Interessengruppen. Man war sich uneins darüber, ob die Bahn

voll- oder schmalspurig ausgeführt werden sollte. Schließlich entschied man sich für den schmalspurigen Ausbau, dessen Voranschlag um eine schwache halbe Million Mark niedriger war. Im Jahre 1930 wurde erneut der Umbau auf Regelspur gefordert. Längst war die Strecke bis Heilbronn-Süd weitergeführt worden, sie hatte nun eine Länge von insgesamt rund 34 km. Gutachten wurden eingeholt und immer wieder fanden sich Befürworter für einen Umbau. Bei der damaligen Deutschen Reichsbahn fanden jene Forderungen kein all zu großes Echo. Erst nach dem Ausbruch des letzten Krieges trat im Kampf um die Spurweite wieder Ruhe ein. Kaum war der Krieg jedoch zu Ende und der erste Schock seines Ausganges überwunden, da begann ein neues Diskutieren des alten Themas. Als nun vor kurzem die Nachricht verbreitet wurde, die Deutsche Bundesbahn

frage sich mit dem Gedanken, den Betrieb auf dieser Strecke ganz einzustellen, erhitzen sich die Gemüter erneut. Am 1. Dezember 1964 wurde die „Aktionsgemeinschaft Bottwartal“ gegründet. Neben Bundestags- und Landtagsabgeordneten trugen sich Landräte, Oberbürgermeister und Bürgermeister der näheren und weiteren Umgebung in die Mitgliederliste ein. Im Herbst 1965 verfaßte die Aktionsgemeinschaft schließlich eine Denkschrift mit einem Umfang von 40 Seiten. Um nicht Ihren Zorn herauszufordern, werden wir uns bezähmen und Ihnen nur die Zusammenfassung dieser Denkschrift kund und zu wissen tun. Es wird gefordert: Im Rahmen einer sinnvollen Raumplanung und Landesentwicklung, die Bahn nicht stillzulegen, sondern unverzüglich die Trasse für eine Vollspurbahn festzulegen und baldmöglichst mit dem Umbau zu beginnen. Nachdem sich augenblicklich

noch nicht genau ermitteln läßt, wer die Umbaukosten in Höhe von 17 Millionen Mark aufbringen wird, muß man sich wohl oder übel, wenigstens vorläufig, mit der Planung der zukünftigen Trasse begnügen. Es soll nicht unsere Aufgabe sein, an dieser Stelle darüber zu diskutieren, ob es zweckmäßiger ist, die Strecke stillzulegen oder umzuspuren. Es soll vielmehr versucht werden, Ihnen ein lebendiges Bild dieser Bahnlinie zu skizzieren. Gerade im Bottwartal kann man noch Eisenbahnromantik in Hülle und Fülle finden. Man muß es selbst einmal gesehen und erlebt haben, wie die Lokomotiven über den schmalen Gleiskörper schaukeln. Bitte begleiten Sie uns nun auf unserer Fahrt, die in Marbach am Neckar beginnen soll. Die Bahn verläuft von Marbach bis Steinheim entlang dem Flübchen Murr. In Steinheim beginnt dann das Bottwartal. Über Klein- und Großbottwar nach Ober-

BAHNHOF BEILSTEIN (WÜRTT.)



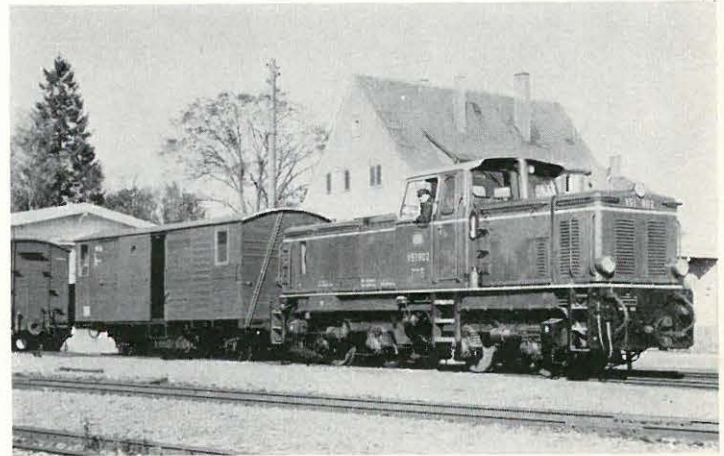
Autor: Horst J. Obermayer
Quelle: Modellbahn-Revue (MBR) 1/1966, Verlagsort Knittlingen

stenfeld folgt der Schienenstrang der Bottwar. Vorbei geht es an Rebhängen, durch Wiesen und Felder. Schon von weitem grüßt die Burg Lichtenberg über Großbottwar zu uns herab. Nun ist es nicht mehr weit bis nach Beilstein. Dort erwartet uns Hohenbeilstein, die zweite Burg. Zwar führt die Bahnlinie noch weiter über Ilsfeld in das schöne Schozachtal, um dann in Heilbronn zu enden. Für uns und unseren Zug ist heute aber Beilstein die Endstation, denn hier befindet sich der größte Bahnhof der Strecke mit dem Lokschuppen. Die Betriebsanlagen bieten dem Modellbahner Anregungen in

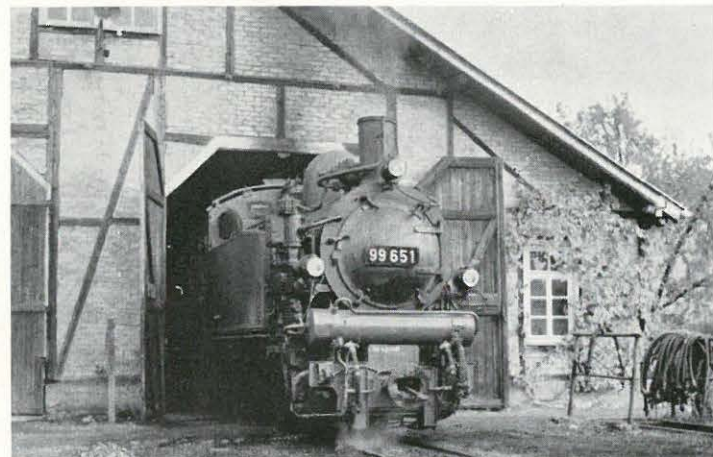
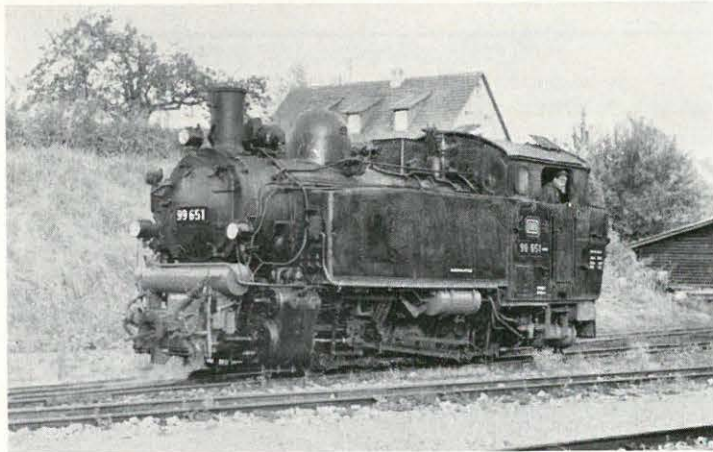
reichem Maße. Während die Mutti mit den Kindern vielleicht einen Spaziergang zur Burg unternimmt, sieht sich der Papa auf dem Bahnhof um. Zunächst bleibt der Blick einmal auf den zahlreichen Lokomotiven haften, die etwas abseits abgestellt sind. Man findet die 99 672, 99 680, 99 701 und die 99 716. Alle sind ausgemustert, jetzt rosten sie still vor sich hin. Vor dem Lokschuppen, über der Grube, steht die 99 671. Bis auf einen gebrochenen Kuppelzapfen, der demnächst ersetzt werden soll, ist sie noch vollkommen in Ordnung. Doch, wie sieht die Gute jetzt schon aus. Fast alle Schilder

sind abgerissen. Dort, wo die Befestigungsschrauben nicht zu lösen waren, hat man die Schilder auf brutale Weise einfach ausgebrochen. Die Ecken sind als stumme Zeugen einer sinnlosen Sammelwut zurückgeblieben. Wo ist denn bei jenen, die solches tun, der Verstand geblieben? Diese Sorte von Eisenbahnfreunden bringt die vielen anderen Freunde der großen und kleinen Bahnen in bösen Mißkredit. Leider ist dies kein Einzelfall, ähnliche Vorfälle werden immer wieder bekannt. Jetzt aber schnell zurück zum eigentlichen Thema. Gern erlaubt man uns, den Lok-

schuppen zu inspizieren. Das Tor ist bereits geöffnet, nach dem Ausschlacken wird die eben angekommene 99 651 für ein paar Stunden einrücken. Hinten im Schuppen finden wir die 99 650 und die 99 704. Vorn auf dem linken Gleis steht die moderne Konkurrenz, die V 51 903. Sie wird aber nur werktags und nur im Güterzugdienst eingesetzt, denn sie besitzt keine Einrichtung zur Heizung und Beleuchtung der Personenzüge. Der Personenverkehr ist in den letzten Jahren so stark geschrumpft, daß sich die Frage aufdrängt, wozu die vielen Dampflok benötigt werden. Von all den vielen Ma-



Nicht in Beilstein, sondern in Buchau erwischten wir die Schmalspurdiesellok V 51 902



schinen, die in Beilstein stehen, haben nur wenige dort längere Zeit gedient. Für manche ist Beilstein nur zum Obdachlosen asyl geworden. Die Lokomotiven 99 671 und 99 672 kamen von der Zabergäubahn, Lauffen am Neckar — Leonbronn, die im Jahre 1964 auf 1435 mm umgespurt wurde. Von der Strecke Biberach — Ochsenhausen kamen die Maschinen 99 650 und 99 651. Schon einmal mußte die 99 651 auf Wanderschaft gehen. Sie wurde arbeitslos, als man vor rund 30 Jahren die Müglitztalbahn, von Altenberg nach Heidenau in Sachsen, auf Normalspur umbaute. Im Schwabenland fand sie dann ihre zweite Heimat. Weit auseinander liegen die Geburtsstätten der einzelnen Ma-

schinen. Während die einen bei Richard Hartmann in Chemnitz das Licht der Welt erblickten, entstanden die anderen bei Henschel in Kassel, oder in der Maschinenfabrik Esslingen. Recht bunt ist das Bild des Wagenparks. Bis auf einen modernen Vierachser im Stil der Umbauwagen der Regelspur, findet man zahlreiche Varianten älterer Zweiachser. Die Bekohlungeinrichtung besteht aus einem 0-Wagen, der auf zwei Rollschemeln steht, und einer kleinen, davor aufgebauten Plattform. So, nun ist er zu Ende, unser Sonntagsausflug mit Familie, mit Kamera und Skizzenblock. Vielleicht sollten auch Sie, lieber Leser, einmal nach Beilstein fahren, ins Schmalspurparadies der Bottwartalbahn.