An beiden Endpunkten berührt die Bottwartalbahn Regelspurstrecken. Damit war die Aufgabe dieser Lokalbahn klar umrissen. Sie sollte die abseits der Hauptbahn liegenden Dörfer im Bottwar- und Schozachtal, ein damals vorwiegend landwirtschaftlich genutztes Gebiet, an die große Welt anschließen.

Betrachten wir kurz die insgesamt 34,2 km lange, landschaftlich schöne Strecke. Gleich nach dem Bahnhof Marbach biegt die Bahn nach rechts ab und fährt entlang der Weinberge ins Neckartal hinab und dann ins Murrtal. Dem Flüßlein folgend bahnt sich der Zug seinen Weg durch das Dorf gleichen Namens. Bei Steinheim folgt der „Entenmörder" dem Lauf der Bottwar, den Bach und die Straße mehrfach überquerend. Eine Idylle zeigt sich bei der Mühle von Kleinbottwar. Am Fuße von Weinbergen entlang, gegrüßt von einigen Burgen auf der Höhe, erreicht der Zug schließlich die Hauptstation Beilstein.

Weiter geht es den Beilsteiner Berg zur Wasserscheide hinauf und eilt dann auf der anderen Seite ins Schozachtal hinab. Dem Tal folgt der Zug bis zur Mündung des Baches in den Neckar, um dann wieder in leichtem Anstieg Heilbronn-Süd zu erreichen. Der Abstieg von Ilsfeld nach Talheim und weiter nach Sontheim gehörte zu den landschaftlich schönsten Streckenabschnitten.

1894 genügten drei Loks der Klasse Tss 4 (D-n2-T) mit den Namen Großbottwar, Oberstenfeld und Beilstein für den Betrieb auf der noch kurzen Teilstrecke. Die Maschinen waren als „Bauart Klose" mit einem Außenrahmen versehen. Als der vorhandene Lokomotivpark zur ordnungsgemäßen Abwicklung des Verkehrs auf dem inzwischen gewachsenen Schmalspurnetz nicht mehr ausreichte, wurde unter der Leitung von Eugen Kittel (Leiter des Maschinenwesens bei der K.W.St.E.) die Mallet-Lokomotive der Klasse Tssd (B'B-n4v-T), die spätere Baureihe 99.63, beschafft.

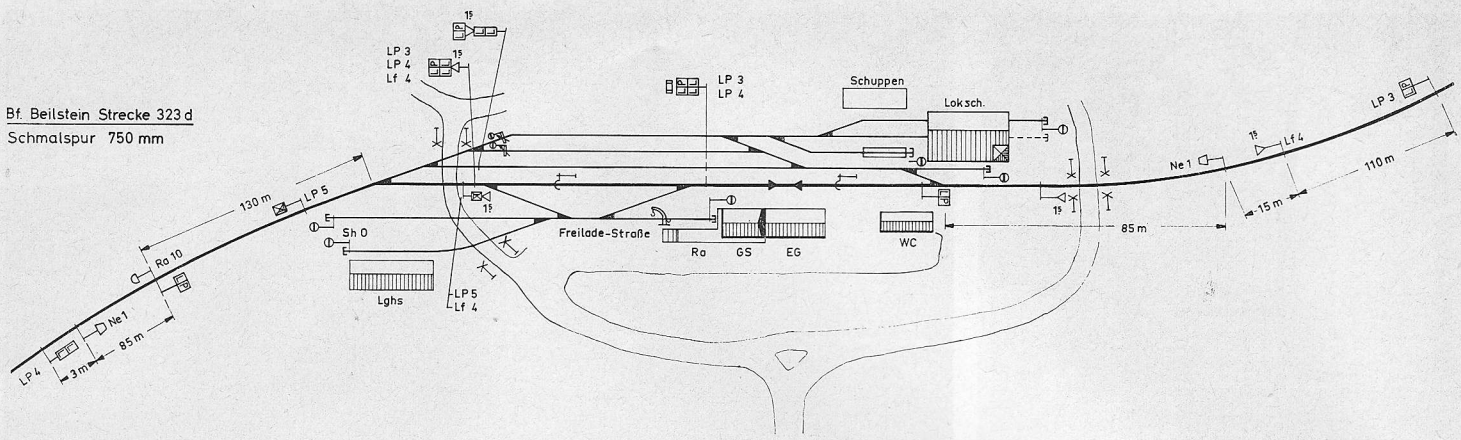
Diese „Duplex-Lokomotive" war zwar vorwiegend in Oberschwaben und im Neckarland eingesetzt, soll aber auch für kurze Zeit auf der Bottwartalbahn zu finden gewesen sein. Zur Reichsbahnzeit versah die 5fach gekuppelte sä VIK und ihre nachgebaute württembergische Schwester den Streckendienst.

Am Lebensabend der Bahn gesellte sich im Jahre 1964 die Diesellok V 51 903, heute bekannt als V 251, zu den verbliebenen Dampfloks. Sie sollte neben der Dampflok 99 651 den Abbau der Strecke erleben.

Im Jahre 1907 gab der einzige schmalspurige Kittel-Dampftriebwagen der Klasse DWss [(1A) 2'-h2] mit der Betriebsnummer 1, ein Gastspiel auf der Bottwartalbahn. Sein späteres Einsatzgebiet war die oberschwäbische Strecke Buchau—Schussenried und dem Hören nach auch die Strecke Möckmühl—Dörzbach.

Die Personenwagen mit den typischen Drehtüren an den Plattformen waren durchweg zweiachsig und führten die II., III. und ab 1906 auch die IV. Klasse. Im Jahre 1961 kam ein vierachsiger Umbau-Personenwagen (KB4yg) mit speziellen Drehgestellen unter Verwendung von Teilen der Minden-Deutz-Gestellen dazu. Doch es blieb bei diesem einzigen Versuch, den Personenverkehr attraktiver zu gestalten.

Die Güterwagen waren in der Regel dreiachsig und besaßen Lenkachsen. Von den reichlich vorhandenen gedeckten und offenen Wagen — wobei die Zahl der offenen die der gedeckten weit übertraf — blieben zum Schluß nur noch wenige G- und X-Wagen übrig. Das ist verständlich, wenn man weiß, daß schon früh Regelspurwagen auf

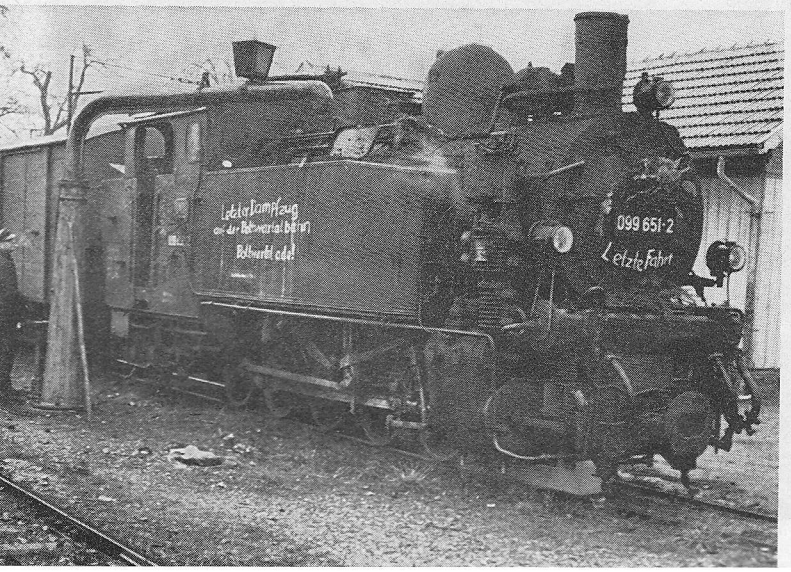
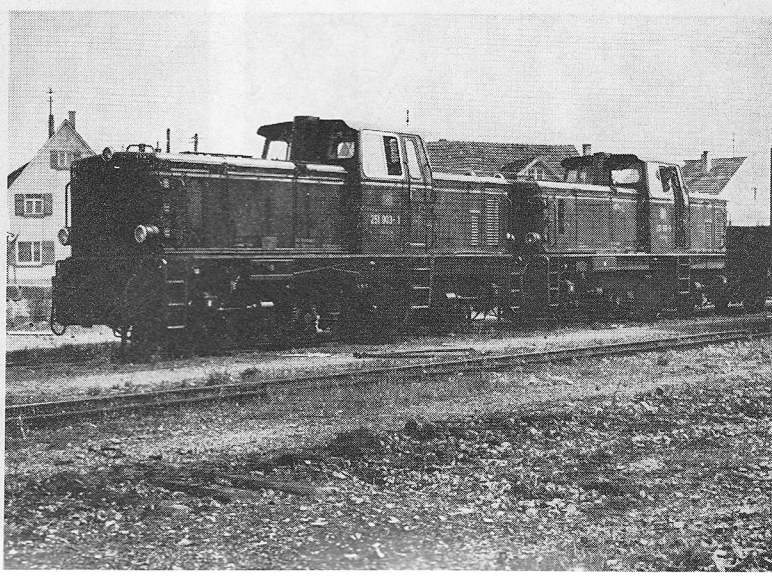


Rollböcken befördert wurden, zuerst mit langen Deichseln, später ausschließlich mit einem Puffer- oder Zwischenwagen. Der Zeitgewinn und die Einsparung des Umladens beim Rollbockverkehr machten einen großen Güterwagenpark überflüssig.

War bis zum Ende der fünfziger Jahre die Bahn recht gut ausgelastet, so machte ihr der zunehmende Kraftfahrzeugverkehr allmählich schwer zu schaffen. Die geringe Reisegeschwindigkeit, der kurvenreiche und vernachlässigte Oberbau und der fehlende Fahrkomfort nahmen der Bahn die Fahrgäste. Eine parallel dazu eingerichtete Bahnbuslinie beschleunigte die Abwanderung. Es war die typische „Nebenbahnkrankheit". So war zum Fahrplanwechsel 1966 der letzte fahrplanmäßige Personenzug mit geschmückter Lokomotive unterwegs.

Der Güterverkehr ging dann vorwiegend mit der Diesellok auf den immer weiter zuwachsenden und nicht gepflegten Gleisen weiter. Die Einstellung war nur noch eine Frage der Zeit. Am 19. 12. 1968 war es soweit. Bei strömendem Regen fuhr der letzte Güterzug unter Begleitung weniger begeisterter Bottwartalbahner. Für viele war diese Maßnahme unverständlich, war in der letzten Zeit wieder eine Zunahme des Güterverkehrs festzustellen und im Herbst ein starker Zuckerrübenverkehr auf der Strecke. Es fuhren an manchen Tagen zwei Züge mit 12–15 Wagen, was schon lange eine Seltenheit war.

Anfang Januar 1969 wurden die noch verbliebenen Fahrzeuge nach Heilbronn überführt und zum Abbruch bereitgestellt. Zu dieser Zeit war das Teilstück von Marbach nach Steinheim bereits umgespurt. Der zu erwartende Güterverkehr schien dieses Vorhaben zu rechtfertigen. Das Sterben der Bahn hatte nun endgültig begonnen und im Frühjahr wurden die Gleise abgebaut. **H. J. S.**

Den Lokschuppen von Beilstein stellten wir unseren Lesern in Heft 12/72 als Bauzeichnung bereits vor. Die Zeichnung oben zeigt die Lage des Schuppens innerhalb des Bf. Beilstein.

Die Bilder unten zeigen nochmals Erinnerungen aus den letzten Tagen der alten Bottwartalbahn: die beiden vierachsigen Dieselloks beim Streckenabbau im Bf. Beilstein und die letzte Fahrt der BR 099 651-2.