Autor und Fotos: Wolf Schneider
Quelle: Märklin-Magazin (Göppingen) 3/1966
Hinweis: Die Bottwarbahn war nie eine "Kleinbahn"

1

Von einer Kleinbahn

und ihrer letzten Dampflokomotive

Die Bundesbahn muß rationalisieren. Dies ist eine Tatsache, an der wir nicht vorübergehen können. Weder FÜR noch WIDER soll dazu Stellung bezogen werden.

Eines Tages wird da oder dort der letzte Zug gefahren sein, wird das Pfeifen einer Lok oder das so vertraute Bimm-bimm-bimm verstummen. Und was dann? Es bleibt nur noch die Erinnerung!

Wie so oft im Leben vermißt man eine Sache oder Einrichtung, die zum täglichen Gebrauch bestimmt war, erst dann, wenn sie nicht mehr vorhanden ist. Sicher gibt es viele Eisenbahnfreunde, die ein vorbeirauschender, internationaler Schnellzug in höchste Begeisterung versetzt. Aber nicht weniger zahlreich sind die Anhänger der Neben- und Kleinbahnen und ihrer Idylle.

Der gehetzte Mensch sucht mehr denn je Ruhe und Beschaulichkeit, er sehnt sich nach einer Landschaft oder einem Tälchen im Verkehrsschatten. Kurz nach Weihnachten plant er schon seinen Urlaub. Es ist ein herrliches Gefühl, von einer richtigen Kleinbahn an das Ziel seiner Wünsche gebracht zu werden. Aber, o weh, wenn er im Juni losfahren will, erfährt er, der Betrieb dieser – seiner – Bahn wurde zum Fahrplanwechsel eingestellt.

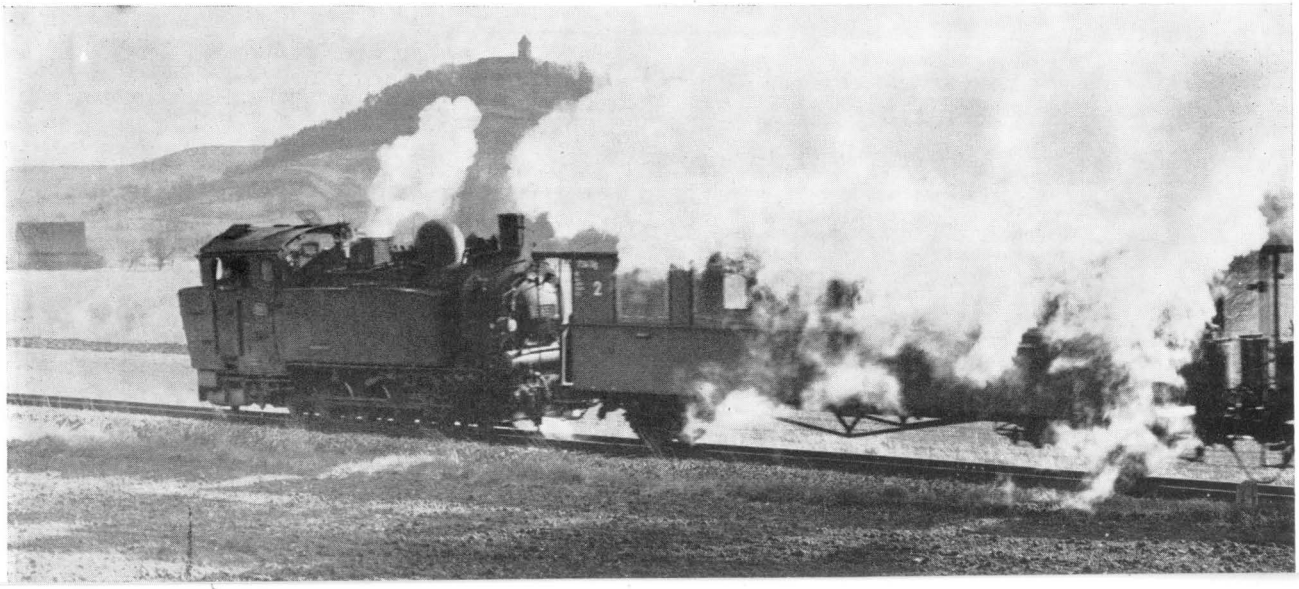
Um noch einmal den Zauber einer Kleinbahn und ihrer dampfenden Lok im Bild festzuhalten, haben wir einen Abstecher in das Bottwartal gemacht.

Von Marbach, der Schillerstadt am Neckar (Anschluß an das Normalspurnetz), führt die Bahn vorüber an Murr an der Murr, Klein- und Großbottwar, Oberstenfeld nach dem Städtchen Beilstein (Betriebs-Kilometer 14,4).

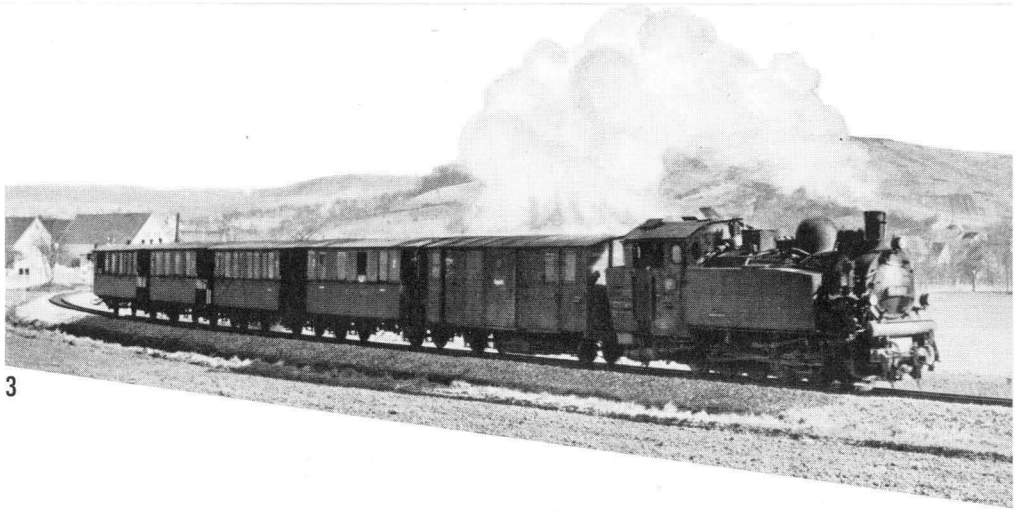
Hoch über dem kleinen Ort Beilstein ragt die Burgruine „Hohenbeilstein" mit ihrem fünfeckigen, 28 Meter hohen Bergfried „Langhans" aus dem 12. Jahrhundert empor. Der Eisenbahnfreund findet ein kleines Bahnbetriebswerk in Beilstein. In „guten" Zeiten waren dort vier Lokomotiven, Baureihe 99, stationiert. Heute beherbergt der Schuppen noch die 99 650, die 99 651 und eine „neumodische" Diesellokomotive V 51 903. (Gemeinder Nr. 5329/1964, MaK Liz.)

Von Beilstein führt die Strecke über Ilsfeld, Talheim nach Heilbronn-Süd (Betriebs-Kilometer 34,2), wo sie wieder Anschluß an das Normalspurnetz hat. Auf dem letzten Stück der Strecke war es schon recht ruhig geworden auf der Bahn. Wogegen bis Fahrplanwechsel (22. Mai 1966), besonders an Sonntagen, noch ein verhältnismäßig lebhafter Betrieb zwischen Beilstein und Marbach zu verzeichnen war.

2



1 Die schmalspurige 99 651 an der Straße Beilstein-Oberstenfeld
2 Wie in ihren besten Tagen dampft sie ihrem Ziele zu. Im Hintergrund die Burg Lichtenberg
3 Unterwegs nach Oberstenfeld
4 Kleinbahnromantik in Murr an der Murr
5 Daheim - vor dem Bw Beilstein



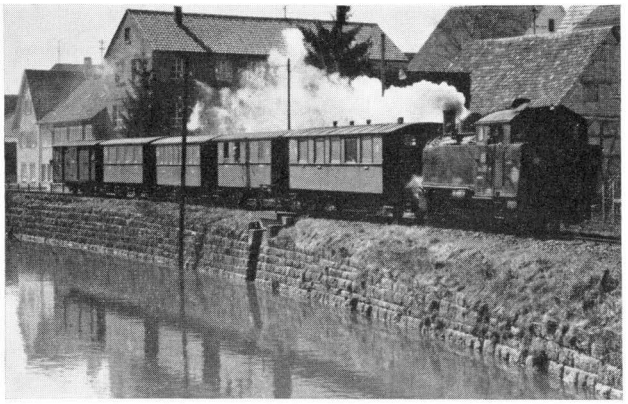
3

Im Sommerfahrplan 1966 steht zu den nur noch an Werktagen fahrenden 4 Reisezügen als Anmerkung: „Verkehren bis auf weiteres". Damit ist wohl alles gesagt.

Die überzählig gewordenen Lokomotiven – sie stehen nicht mehr im Schuppen, sondern davor – boten teilweise ein recht trauriges Bild. Inzwischen ist eine Anzahl Loks verladen und in Crailsheim abgebrochen worden.

Blenden wir kurz zurück: Zur Erschließung des Ost-Erzgebirges wurde im vorigen Jahrhundert eine Schmalspurbahn von Heidenau (Strecke Dresden–Pirna, etwa 120 Meter ü. NN)

4



nach Altenberg (754 Meter ü. NN) gebaut. Diese Bahn folgte der Kosten wegen genau dem Lauf der Müglitz. Als dieses enge, landschaftlich überaus reizvolle Tal gegen Ende der zwanziger Jahre von einem furchtbaren Unwetter heimgesucht wurde, waren unzählige Menschen als Opfer zu beklagen. Heimstätten und Bahnkörper wurden zerstört. Nach dieser Katastrophe wurde der Umbau der Strecke auf Normalspur, die Streckung der Linienführung sowie deren Höherlegung beschlossen, es fehlten jedoch die Mittel zur Durchführung. Erst im Jahr 1936 konnte die „neue" Bahr mit den extra dafür gebauten Lokomotiven, Baureihe 84, eröffnet werden. Die so „arbeitslos" gewordenen Schmalspur-Lokomotiven wurden nach Württemberg „versetzt". Zwei davon haben damals auf der Strecke Biberach (Riß)-Warthausen–Ochsenhausen im Bw Ochsenhausen eine neue Heimat gefunden.

Kurz vor der Einstellung des Personenverkehrs und dem Übergang zur Diesel-Zugförderung auf dieser Strecke hatte der „Reisemarschall" der süddeutschen Eisenbahnfreunde, Herr Dr. Seidel, Schwäb. Gmünd, zu einer Exkursion „Schmalspur in Oberschwaben" aufgerufen. Viele Eisenbahnfreunde, von Köln bis weit in die Schweiz hinein, waren am 5. April 1964 diesem Ruf gefolgt. Bei nicht gerade schönem Wetter, dafür aber ausgezeichneter Laune, wurde echte Schmalspur-Romantik erlebt, geknipst und gefilmt. Die Zug-Lok für diese Sonderfahrt war damals die 99 651.

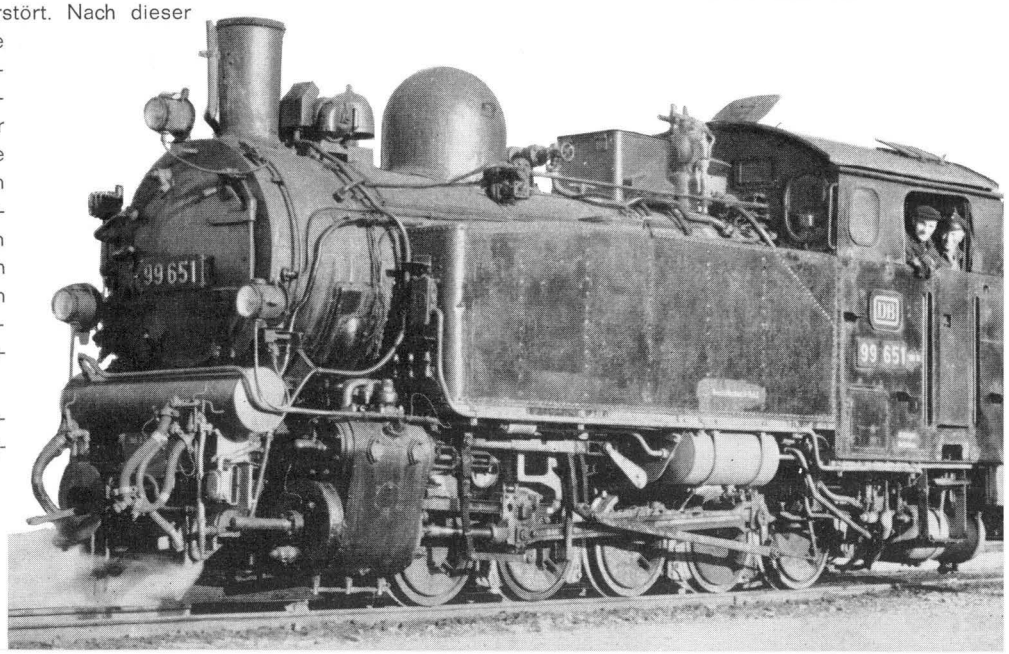
Mit dem Wechsel zum Sommerfahrplan 1964/65 wurde das Feuer im Kessel allem Anschein nach für immer gelöscht. Aber welche Überraschung: Die 99 651 erhält noch eine Galgenfrist! Erzwungen durch den Umstand, daß mit einer für den Güterverkehr erbauten Diesel-Lok im Winter keine schwäbischen „Oldtimer" mit Heizungsdampf versorgt werden können, wird in eine Revision eingewilligt. Ihr guter Kessel rettet sie für einige Zeit vor dem Hochofen.

Vom 21. Oktober 1965 bis Sonntag, den 15. Mai 1966, hat die ehemalige Sächsin – ausgestattet mit neuen Nummernschildern – nochmal auf echt schwäbische Weise „geschafft". Am letzten Sonntag, zur Ehre sei dies festgehalten, sogar als Fernseh-Star!

Was nun noch kommt, sind nur noch „Rückzugsgefechte". Der Unterbau ist schlecht. Im allergünstigsten Fall kommt eine teilweise Umspurung in Frage. Darum ist man sehr bemüht. Doch die Schmalspur-Romantik ist endgültig zu Ende.

Mit diesem Bericht möchten wir den Kleinbahnen und ihren Dampflokomotiven unseren Dank abstatten. Vergessen wir nicht! Sie schufen überhaupt die Voraussetzung, entlegene Gebiete verkehrsmäßig zu erschließen.

Text und Fotos: -lfsc-



5