



Das brandzerstörte Ilsfeld, Fotopostkarte, 1904 (Sammlung Hans-Joachim Knupfer)

UNVERGESSENE BOTTWARTALBAHN: DER KÖNIG FÄHRT MIT DER SCHMALSPURBAHN

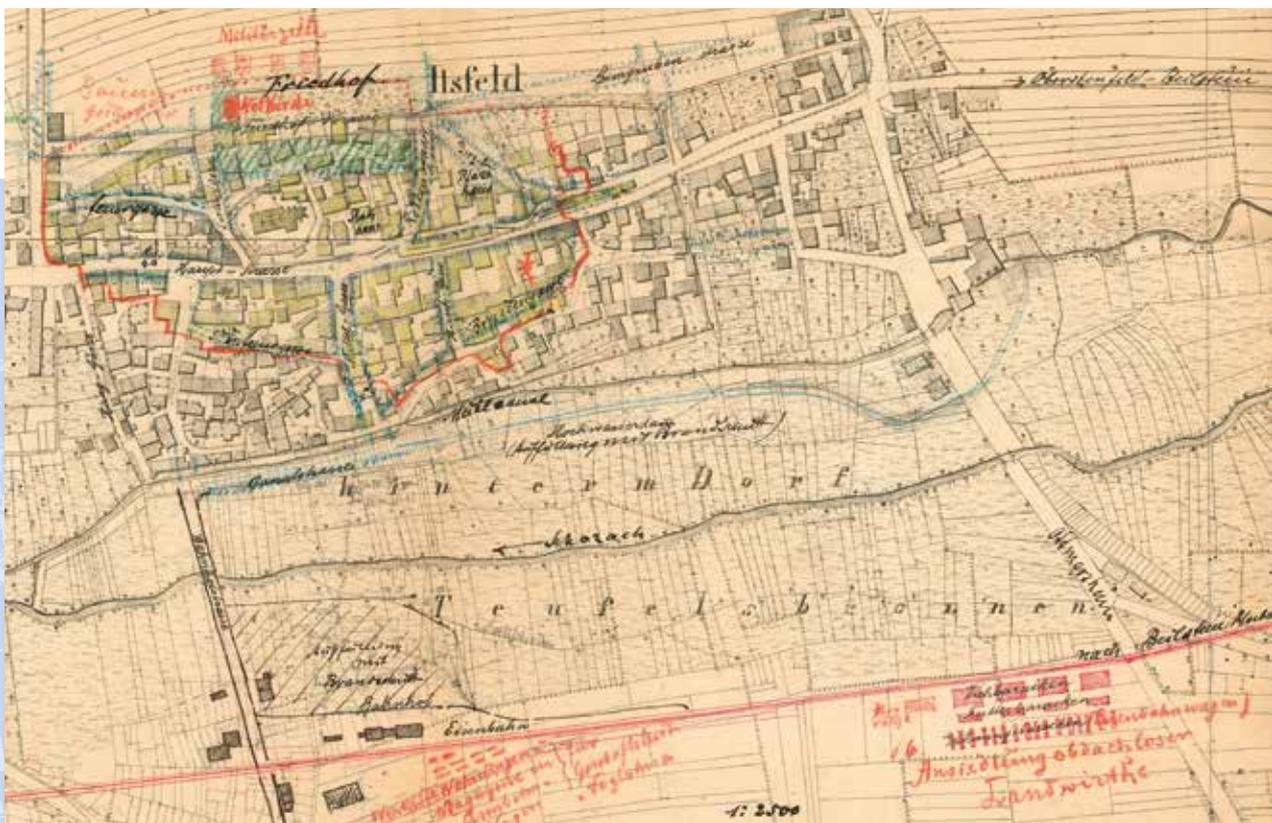
Vor über 125 Jahren, am 9. Mai 1894, eröffneten die Königlich Württembergischen Staats-Eisenbahnen (KWStE) den ersten Teilabschnitt der Bottwartalbahn, bahnamtlich als Bottwarbahn bezeichnet, von Marbach am Neckar nach Beilstein. Ausgehend von diesem ersten Teilabschnitt sollte sich in den kommenden Jahren ein System „staatliche württembergische Schmalpur in Spurweite 750 Millimeter“ entwickeln. So erfolgte ab 1899 der Weiterbau der Bahn bis Ilsfeld, und von 1900 an erreichte man mit dem neu

Plan von Ilsfeld mit Militärzelten, Notkirche und einem „Containerdorf“ aus alten Eisenbahnwagen (HStA Stuttgart E 151/07 Bü 493)

errichteten Südbahnhof die Industriestadt Heilbronn. Weitere Strecken nach demselben System entstanden zur gleichen Zeit oder kurz danach im Zabergäu (Lauffen – Leonbronn), am Federsee (Schussenried – Buchau – Riedlingen) oder bei Biberach (Biberach – Warthausen – Ochsenhausen). Letztere ist als einzige dieser vier Bahnen als so genannte Öchsle-Museumsbahn zwischen Warthausen und Ochsenhausen weiterhin als „rollendes Denkmal“ aktiv.

Dass ein Staatsoberhaupt an der Einweihung einer solchen schmalspurigen staatlichen Lokalbahn in Württemberg teilnahm, war im Protokoll offensichtlich nicht vorgesehen. Aber immerhin konnte bei der Eröffnung der Bottwarbahn in Marbach am Neckar Stadtschultheiß Haffner als Ehrengäste den württembergischen Ministerpräsidenten Hermann Freiherr von Mittnacht, Finanzminister Karl Victor Riecke, Staatsminister des Innern Johann Pischek, den Eisenbahnpräsidenten Friedrich Balz und Oberbaurat Fuchs begrüßen.

Die Bottwarbahn avancierte zu Württembergs bedeutendster Schmalspurbahn. Bisherige Weinbauorte wie Beilstein veränderten sich infolge der Verkehrsanbindung nun zu einer Arbeiterwohn-gemeinde, die an schönen Sommer- und Herbstsonntagen fest in der Hand der Tagestouristen aus den Regionen Stuttgart und Heilbronn zu sein schien. Zwei Züge, die im Fahrplan gesondert gekennzeichnet waren, führten die Bahnpost mit.



Em

1894

1894

1894

So konnten sich die Anwohner darauf einstellen, wann sie ihre Korrespondenz in den Briefschlitz des Post- und Packwagens am Bahnhof einzuwerfen hatten. Vor allem im Güterverkehr herrschte reger Betrieb. Die ausgedehnten Gütergleise an den größeren Stationen zeugten von der großen Bedeutung der Bahn im Güterverkehr.

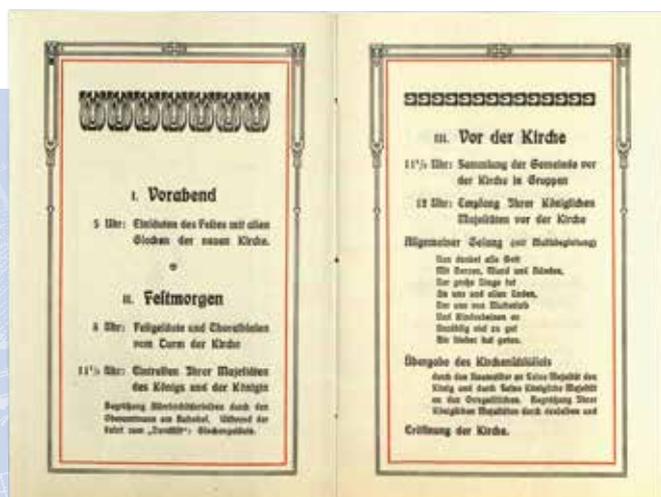
Als weitere Besonderheit der Bottwarbahn ist hervorzuheben, dass sie die einzige Schmalspurbahn in Württemberg war, die das württembergische Königspaar überhaupt und dazu – mangels eines königlichen Salonwagens – wie normale Fahrgäste bereiste. Den Anlass dazu bot aber ein trauriges Ereignis: Als am 4. und 5. August 1904 ein gewaltiger Brand fast das gesamte Dorf Ilsfeld in Schutt und Asche legte, verzeichnete die unversehrte Bottwarbahn in den kommenden Tagen einen Rekord. Die Dächer der Bahnwagen waren mit Menschen angefüllt, ja sogar auf der Leinwand, welche die offenen Sommerwagen überspannte, hatten sich die Passagiere niedergelassen. *Am gestrigen Sonntag gingen von Heilbronn allein neun Züge nach Ilsfeld ab, die etwa 16.000 Personen befördert haben mochten. Selbst hinter den Gittern der Viehwagen erblickte man schweißtriefende Gesichter*, berichtete am 8. August 1904 der Postillon, eine Vorgängerzeitung der heutigen Marbacher Zeitung, über den Einfall der „Gaffer“ im brandgeschädigten Ilsfeld. Dank der Schaulustigen verdoppelten sich fast die Einnahmen der Bahn gegenüber dem Vorjahr. Als Notunterkunft dienten den „Abgebrannten“ für die erste Zeit übrigens normalspurige ausgemusterte Wagenkästen der KWStE.

Auch der württembergische König Wilhelm II. besuchte am 6. August den zerstörten Ort und nutzte dazu zum ersten Mal die Schmalspur-



König Wilhelm II. zu Besuch in Ilsfeld, 6. August 1904 (Stadtarchiv Marbach)

bahn. Gut zwei Jahre später, am 6. Dezember 1906, fuhr der Monarch erneut mit der Schmalspurbahn nach Ilsfeld, um an der Einweihung der wiederaufgebauten Kirche teilzunehmen. Im Zuge dieser Begebenheit hat sich folgende Anekdote bei der Bevölkerung des Bottwar- und Schozachtals überliefert: Vermutlich bei der zweiten dieser beiden Fahrten soll Königin Charlotte ein ‚dringendes Bedürfnis‘ während der Fahrt verspürt haben. Da die Personenwagen kein Toilettenabteil aufwiesen und der Post- und Gepäckwagen, in welchem eine gewesen wäre, angeblich ‚vergessen‘ wurde, in den Sonderzug einzureihen – wie es belustigt hieß –, war guter Rat teuer. Jeder Bahnhof war festlich geschmückt und von Menschenmengen umgeben. Ein Halt auf freier Strecke kam ebenfalls nicht in Frage, da die Untertanen auch rechts und links der Gleise einen kurzen Blick auf das Königspaar erhaschen wollten. Die Erlösung soll mittels eines dezent in der Hutschachtel der Frau des Bahnhofsvorstehers von Beilstein (oder Oberstenfeld) versteckten Nachtgeschirrs, das in den Zug gereicht wurde, herbeigeführt worden sein. Selbstverständlich hatte das sorgfältig arbeitende Hofprotokoll den Packwagen nicht vergessen – es bestand nur kein Bedarf bei diesem Sonderzug, dem man seine Besonderheit damit auch ansehen sollte.



Festprogramm zur Einweihung der wiedererrichteten Kirche in Ilsfeld, 6. Dezember 1906 (HStA Stuttgart E 14 Büschel 1598)



Der Ilsfelder Haltestellenvorsteher Roser empfängt das Königspaar am Bahnsteig, 6. Dezember 1906 (Gemeindearchiv Ilsfeld)

Das königliche Paar trat im Personenwagen Nummer 123 der KWStE seine Reise gen Ilsfeld an. Dieser Wagen wurde eigens für die Bottwarbahn 1894 bei der Maschinenfabrik Esslingen in Esslingen am Neckar konstruiert und gebaut. Zum Auftakt des württembergischen 750-mm-Systems war dieser elegante Wagentyp mit der Bezeichnung „BCi wü 94“ (BCi = Personenwagen mit zweiter und dritter Klasse, i = offene Wagenbühnen/Übergänge, 94 = Erscheinungsjahr) ein großer Wurf. Der Tourismus ins Bottwartal rechtfertigte diese einzigartige Neukonstruktion. Dieser sage und schreibe 10,3 Meter Rahmenlänge messender, aber dennoch zweiachsiger Personenwagen hatte auffällig große und unübliche einteilige Fenster, die es in dieser Form nur bei Schnellzugwagen gab. Außergewöhnlich war auch, dass jeder dieser Wagen neben der dritten auch die damals gehobene zweite Wagenklasse anbot, was selbst bei vollspurigen Lokalbahnen nur selten vorkam. Nicht neu, weil bereits von den Wagen der meterspurigen Schmalspurbahn von Nagold nach Altensteig im Schwarzwald bekannt, aber dennoch ungewöhnlich waren die Klappsitze im Freien auf den offenen Bühnen, die an beiden Enden vorhanden waren. Dies gab es bei der Vollspur nirgends und war den rein touristischen Zwecken geschuldet.

Allein 1904 fuhr die Bahn auf Grund des Ilsfelder Unglücks mit ihren neun Lokomotiven, 16 Personen- und 23 Güterwagen Gesamteinnahmen von 262.708 Mark ein. Im Jahr zuvor lag man noch bei 169.212 Mark. Die höchste Rendite wurde 1911 mit 1,18 Prozent erzielt. Mit dem Rekordaufkommen von 1904 in Ilsfeld war aber auch die Leistungsgrenze erreicht worden – wie dies bei anderen lokalen Bahnen, gleich welcher Spurweite, ebenso der Fall gewesen wäre.

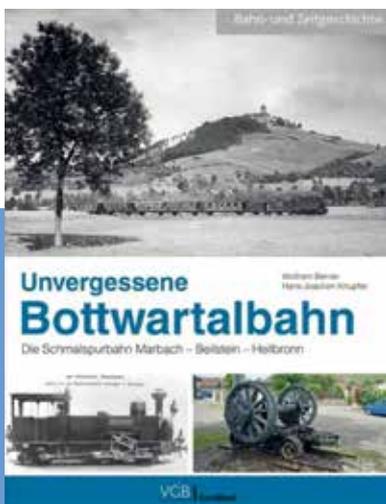
Das „Öchsle“, wie die oberschwäbische Museumsschmalspurbahn zwischen Ochsenhausen und Warthausen von den Einheimischen seit jeher liebevoll genannt wird, gilt als „kleine Schwester“ der Bottwarbahn. Momentan restaurieren die Aktiven des Vereins den baugleichen Personenwagen KWStE 132, so dass man in den kommenden Jahren nach Wiederinbetriebnahme dieses denkmalgeschützten Kleinods in gleicher Weise wie einst das Königspaar reisen kann. Doch schon jetzt lohnt es sich, auf eben jener Bahn einen Sonntagsausflug mit den anderen baugleichen Personenwagen der Bottwarbahn aus den königlichen Zeiten zu unternehmen.

Die Relikte der Bottwartalbahn, ebenso wie die alte Bahntrasse und ihre teilweise noch erhaltenen Stationsgebäude sowie die seit 2014 schrittweise neu geschaffenen Bahn-Erinnerungsobjekte kann man am besten erwandern oder „erradeln“. Die Internetseite www.bottwartalbahn.de informiert unter anderem ausführlich über Tagesreisen ins Bottwartal.

Wolfram Berner und Hans-Joachim Knupfer



Mitglieder des Vereins Öchsle Schmalspurbahn passen im denkmalgeschützten Lokschuppen in Ochsenhausen die Stirnwände des „Panoramawagens“ Stuttgart 132 an, 9. April 2022 (Foto: Bernhard Günzl)



Wolfram Berner, Hans-Joachim Knupfer:
UNVERGESSENE BOTTWARTALBAHN.
 Die Schmalspurbahn Marbach – Beilstein – Heilbronn.
 256 Seiten, Hardcover-Einband, mehr als 300 historische Farb- und Schwarzweißbilder.
 VGB GeraMond, München 2022, 45,- Euro.