

FRIEDLICHE KRIEGSLOK UND SÄCHSISCHE OBERSCHWÄBIN: DIE DAMPFLOKOMOTIVE 99 651

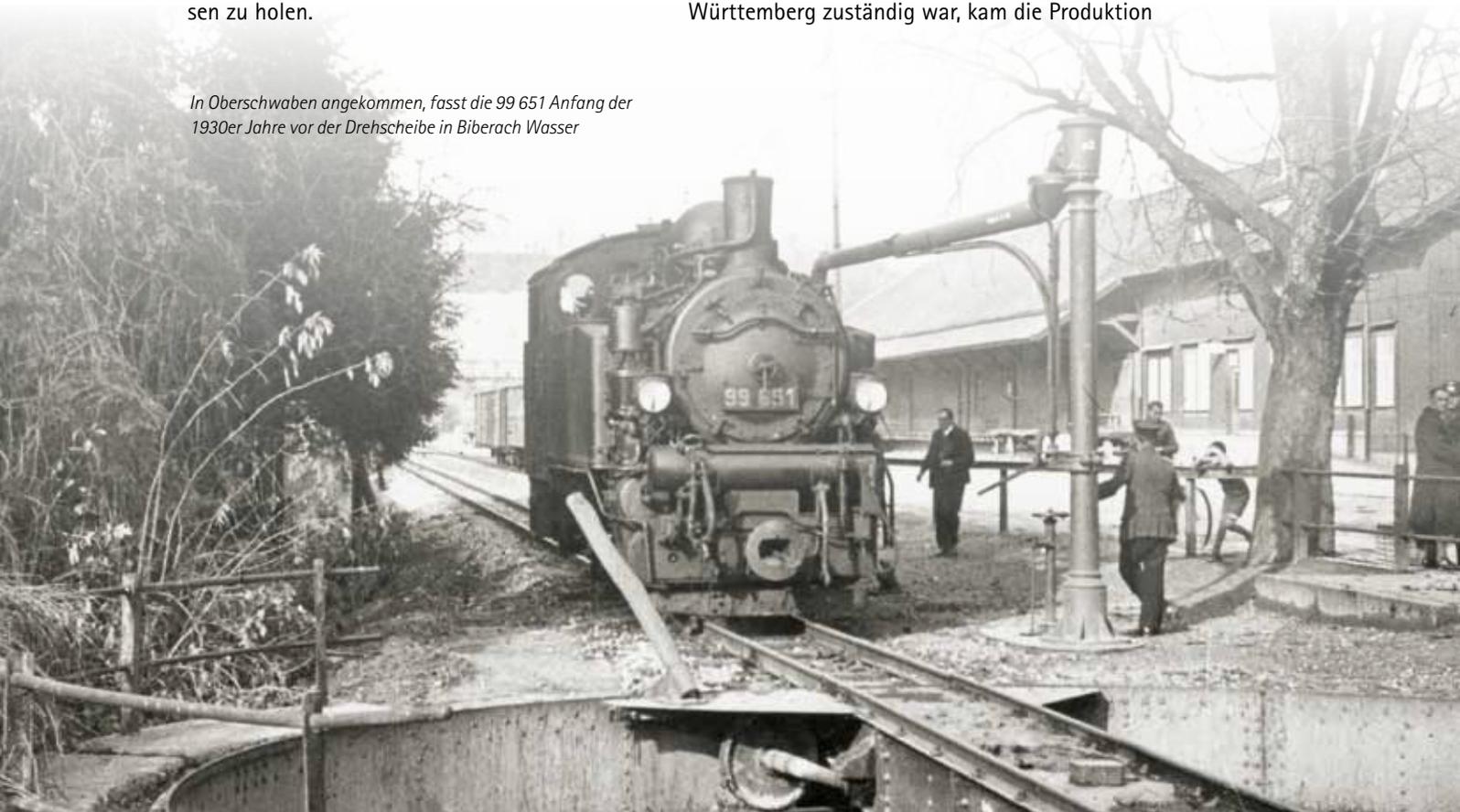
Dass ein Denkmalobjekt anlässlich eines Jubiläums mit einer Publikation gewürdigt wird, ist keine Seltenheit. Wenn dagegen ein denkmalgeschützter Gegenstand den Ort verlässt, an dem er zum Denkmal wurde, und dann zu seinen Ehren eine Broschüre erscheint, ist das eher ungewöhnlich. Doch im Fall der Steinheimer Dampflokomotive mit der amtlichen Nummer 99 651 ist das so: Sie hat die Stadt an der Murr Mitte Juni 2016 verlassen, nach 47 Jahren Dasein auf dem Denkmalsockel.

Der Übernehmer ist die so genannte Öchsle-Museumsbahn im Landkreis Biberach; als diese Bahn vor über 50 Jahren noch regulär in Betrieb war, gehörte die Schmalspurlok dort bereits 34 Jahre zum unverrückbaren rollenden Inventar. Somit ist die Überlassung der Lok also letztlich eine Rückkehr. Nur gut drei Jahre ist die Maschine auf der einstigen Bottwartalbahn von Marbach am Neckar nach Heilbronn-Süd gefahren, damit die Strecke, an der Steinheim bis 1968 lag. Weitaus länger währten die wiederholten Bemühungen des Museumsbahnvereins aus Oberschwaben, die begehrte, aber zuletzt in Steinheim arg angerostete Zuglok wieder in ihren noch immer existierenden originalen Lokschuppen nach Ochsenhausen zu holen.

Doch gehen wir zunächst hundert Jahre zurück, in die Endphase des Ersten Weltkriegs, als das deutsche Militär die Lokomotivbaufirma Henschel in Kassel mit der Konstruktion einer bulligen Schmalspurlok beauftragte. Sie sollte schwere Züge auf den Feldbahngleisen an die damalige Ostfront gegen Russland schleppen, um die Versorgung der deutschen Truppen zu sichern. Doch bis Henschel Ende 1918 die ersten beiden Exemplare fertiggestellt hatte, war der Krieg vorbei. Daraufhin sicherte sich die sächsische Staatsbahn die nagelneuen Maschinen, benötigte sie doch für ihre Schmalspurstrecken vor allem im Erzgebirge dringend stärkere und neuwertige Zugloks. Weil es sich um die sechste Lok-Bauart für die Schmalspurlinien in Sachsen handelte, erhielten die Maschinen die Typenbezeichnung VI K. Der Buchstabe K stand nach damaligem Gebrauch für „Kleinspur“, sprich Schmalspur.

Die zugkräftigen Fünfkupplermaschinen bewährten sich im steigungsreichen Erzgebirge so gut, dass die Deutsche Reichsbahn 1923/24 eine nächste Serie des gelungenen Typs in Auftrag gab. Nicht nur die sächsischen Strecken erhielten damit Verstärkung. Dem Reichsbahnzentralamt in Berlin, das seit 1920 auch für die Bahnen in Württemberg zuständig war, kam die Produktion

In Oberschwaben angekommen, fasst die 99 651 Anfang der 1930er Jahre vor der Drehscheibe in Biberach Wasser



höchst gelegen, um in Württemberg die Loks aus der Anfangszeit der staatlichen württembergischen Schmalspur abzulösen. So erhielten die beiden Schmalspurbahnen im Unterland, die durch das Bottwartal und das Zabergäu führten, fünf nagelneue Maschinen mit den Nummern 99 679 bis 99 683. Vermutlich vier von ihnen waren im Bottwartal in Betrieb.

Rund 40 Jahre lang bestimmten die „württembergischen“ VI K das Bild der Züge im Bottwartal, dazu später die eine oder andere aus Sachsen übernommene fast gleichartige Maschine. Anfang der 1960er Jahre plante die Bundesbahn, die Bottwartalbahn aufzulassen: Der Personenverkehr sollte bis 1964 eingestellt werden, für den Güterverkehr war eine einzige Diesellok vorgesehen. In der Folge schrumpfte der Lokbestand in Beilstein stark. Doch ließ sich der noch immer starke Reisezugverkehr (Berufsverkehr) nicht so schnell wie gedacht auf die Straße verlagern. So herrschte in Beilstein plötzlich Lokmangel. In dieser Situation traf es sich gut, dass die Bundesbahn 1964 auf der Öchslebahn Biberach-Ochsenhausen das letzte Berufsverkehrszugpaar aufgegeben hatte. Weit mehr als 30 Jahre lang, von 1928 bis 1964, hatten zwei „Alt-Sächsinnen“ fast alle Züge auf dem Öchsle gezogen, sie gehörten sozusagen zum heimatkundlichen Inventar im Kreis Biberach. Als im Frühjahr 1964 an mehreren Wochenenden Abschiedszüge auf der Öchslebahn fuhren, war die Lok 651 der gefeierte „Star“. Nach der Abschiedstour verkehrte auf dieser Strecke nur noch der Güterzug, den ebenfalls eine Diesellok übernommen hatte.

Die beiden Ochsenhausener Dampfloks 99 650 und 651, beide in gutem Zustand, waren damit überflüssig und kamen 1964/65 ins Bottwartal. Die 650 ging nahtlos in den Betrieb, da man sie vor den Personenzügen nach Marbach dringend benötigte, denn die für die Güterzüge vorgesehene Diesellok konnte die Personenwagen weder beheizen noch beleuchten; die Lok 651 blieb dagegen vorläufig abgestellt.

Nachdem sich 1965 abzeichnete, dass die Personenzüge im Bottwartal nochmals mindestens eine Fahrplanperiode gefahren werden mussten, kam auch die Lok 651 im Spätherbst 1965 nochmals zum Einsatz. Ein Jahr später endete der Reisezugverkehr endgültig, und die verbliebenen „Dampfer“ 650 und 651 dienten nur noch als Reserve. Während die Fristen der 650 nicht mehr verlängert wurden, blieb die 651 betriebsfähig. Planmäßig genügte zwar die Diesellok, aber in der Zuckerrübensaison, wenn wegen des hohen Frachtaufkommens ein doppelter Güterzugumlauf, sprich zwei Züge gleichzeitig, vonnöten waren, wurde auf die 651 zurückgegriffen.

Zum Jahresende 1968 kam das endgültige Aus für die Bottwarbahn, nachdem zuvor die Umspurung der Bahn zwischen Marbach und Steinheim auf Regelspur („Normalspur“) erfolgt war. Die Lok 99 651, die in Nachfolge ihrer für das Bottwartal weit typischeren, aber bereits verschrotteten Vorgängerinnen drei Jahre im Einsatz war, erhielt im August 1969 ihren vorläufig letzten Platz als Denkmal in Steinheim an der Murr.

2005 verfügte das Regierungspräsidium Tübingen, die Relikte der Sachgesamtheit „staatliche württembergische Schmalspur“ unter Denkmalschutz zu stellen. Dies betrifft einerseits die Anlagen der als Museumsbahn erhaltenen





Schmalspurbahn Warthausen-Ochsenhausen (Öchslebahn) und zum anderen die noch komplett erhaltenen Fahrzeuge dieses Bahnsystems, soweit sie sich in Baden-Württemberg befinden – wie eben die Lok 99 651. Als bedeutendes Kulturdenkmal genießt die Maschine somit (de jure) besonderen Schutz. Allerdings: Laut Eintragung ist die Strecke Warthausen-Ochsenhausen „der ‚natürliche‘ Standort jeglichen württembergischen Fahrzeugmaterials“ (des staatlichen Schmalspursystems).

So war über die Zukunft der Lok zu entscheiden. Die vier Jahrzehnte unter freiem Himmel hatten ihr stark zugesetzt: Deutlicher Rostfraß und faustgroße Durchbrüche zeugten vom Zerfall des Kulturdenkmals, sechsstellige Kosten für die ersten nötigen Sanierungsschritte, dazu die dauerhafte Einhausung, standen im Raum. So beschloss der Gemeinderat von Steinheim an der Murr im Februar 2016 mit deutlicher Mehrheit schweren und doch auch leichten Herzens, die historische Maschine nach Ochsenhausen abzugeben, in der schon gewohnten Rolle als Dauerleihgabe. Am 10. Juni 2016 holte der Tieflader das kostbare Objekt ab, und bereits zum Öchsle-Stadtfest am 18./19. Juni 2016 konnten sich Tausende von Teilnehmern an dem Neuzugang in Oberschwaben erfreuen. Ochsenhausen erhielt damit nach 49-jähriger Abwesenheit ein Stück Heimatgeschichte zurück, und die Lok steht nun wieder, vor weiteren Witterungs-

einflüssen geschützt, auf ihrem angestammten Platz im denkmalgeschützten Lokschuppen in Ochsenhausen.

Das „Öchsle“, wie die oberschwäbische Museumsschmalspurbahn zwischen Ochsenhausen und Warthausen seit jeher liebevoll genannt wird, gilt als „kleine Schwester“ der Bottwarbahn. Sie lohnt einen Sonntagsausflug, um eine Fahrt mit den baugleichen Personenwagen der Bottwarbahn aus Königszeiten zu unternehmen. Die Relikte der Bottwartalbahn, wie die alte Bahntrasse und ihre teilweise noch erhaltenen Stationsgebäude, sowie die ab Mai 2014 schrittweise neu geschaffenen Kleindenkmale lassen sich am besten erwandern oder per Rad erkunden.

Wolfram Berner und Hans-Joachim Knupfer



Abb. von links nach rechts: Wegen der Auflassung des Personenverkehrs auf der Öchslebahn fanden Sonderfahrten und eine feierliche Verabschiedung in Biberach statt, Ende Mai 1964 | Über 6000 Besucher kamen zum Bahnhofsfest nach Ochsenhausen am 11. September 2016, um die vier Öchsle-Dampflokomotiven zu bestaunen | Das ehemalige Denkmalgleis der 99 651 aus Steinheim erinnert seit Juli 2016 als neuestes Kleindenkmal an die Bottwartalbahn | Am 10. Juni 2016 wartet vor dem Bahnhofsgebäude in Steinheim an der Murr die 99 651 auf die Verkrantung und den Abtransport gen Ochsenhausen



BROSCHÜRE

Helga Becker, Wolfram Berner, Hans-Joachim Knupfer:
FRIEDLICHE KRIEGLÖK

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

36 Seiten broschiert, ca. 30 Abb.

Die Broschüre ist zum Preis von 5 Euro zzgl. Porto erhältlich über berner@bottwartalbahn.de