

Schmalspurdampflokomotive Nummer 99 651

Sie fuhr nur drei Sommer

Kurze, aber steile „Karriere“ im Bottwartal

Jeder kennt sie in Steinheim – aber wer kennt ihre Geschichte? Seit bald zwei Generationen steht die kleine Dampflok mit der Nummer 99 651 auf ihrem Platz am Steinheimer Bahnhof. Den Älteren gilt sie als Jugenderinnerung an die sagenhafte Schmalspurbahn durchs Bottwartal, als diese und gleichartige Maschinen noch vor langen Zügen durchs Täle polterten. Für die Jüngeren war sie halt schon immer da. Doch welchen Bezug hat die bullige Lok eigentlich zum Bottwartal und zu Steinheim?

„Das ist die Lok von unserm Zügle“, so sagen die „Eingeborenen“, jedenfalls die lange Ansässigen in Steinheim und Umgebung, wenn die Rede auf die Denkmalslok kommt. Auch für die Heimatvertriebenen, die sich nach dem Krieg im Tal und seiner Umgebung eine neue Existenz aufbauen mussten, bildete die Schmalspurbahn eine eindruckliche Erfahrung und einen Fixpunkt, etwas, das besonders und – bei allem Mangel an Modernität – ein Stück weit liebenswert war. Kein Wunder, dass die einen wie die anderen, welche die Bahn noch in Betrieb erlebt hatten, oft noch mit dem Herzen an den 40 Tonnen Stahl auf Rädern „hängen“.

Sinnigerweise ist auch die Lok eine „Heimatvertriebene.“ Eigentlich wurde sie 1918/19 als Kriegsgerät für das kaiserliche deutsche Heer erbaut, zusammen mit einem guten Dutzend „Schwestern“. Für den Nachschub in Russland, weit weg vom spärlichen Netz der Haupteisenbahnen, brauchten die Truppen dringend kräftigere Maschinen für die langen schmalspurigen Feldbahnstrecken durchs Hinterland zur Front. Doch bis Henschel in Kassel die Bauserie dieser Loks auch nur halbwegs fertiggestellt hatte, war der Erste Weltkrieg vorüber, Kaiser und Heer verschwunden. Was tun mit der wertvollen Ware? Die Sächsischen Staatsbahnen übernahmen hoch erfreut die Neukonstruktion, denn auch sie waren für ihre öffentlichen Schmalspurbahnen im Erzgebirge bereits in Verhandlungen mit der Industrie wegen stärkerer Lokomotiven. Die Bauart bewährte sich so gut, dass die Reichsbahn alsbald etliche der Maschinen nachbestellte.

Zunehmende Industrialisierung und der Aufschwung des Wintersports machten aber in Sachsen nur wenige Jahre später abermals noch längere, größere Schmalspurloks mit mehr Leistung nötig. Als die anrollten, gegen Ende der 1920er Jahre, war auf dem sächsischen Netz damit ein Teil der Henschel-Maschinen von 1918 übrig – die jüngeren Maschinen dieses Typs sollten dort weiterhin in Dienst bleiben. In der Zentrale der Reichsbahn in Berlin wusste man aber, wohin mit den gut erhaltenen Gefährten: ab zu den sparsamen Schwaben, zur Reichsbahndirektion Stuttgart! Dort war man mit Gebrauchtem zufrieden und musste kein Geld für Neubauten ausgeben. Die ursprünglichen Maschinen auf den Schmalspurstrecken Württembergs, noch vor der Wende zum 20. Jahrhundert gebaut, standen nämlich zur

Grundüberholung an. Die konnte man sich mit den „neuen“, stärkeren und einheitlichen Lokomotiven sparen. So kamen zwei der einstigen (Beinahe-) „Kriegsloks“, die Maschinen 99 650 und 651, im Jahr 1928 von Sachsen nach Oberschwaben, zur Öchsle-Bahn Biberach – Ochsenhausen. Dort übernahmen sie ab dann jahrein, jahraus den Gesamtverkehr, bis die Bundesbahn 1964 dort den Verkehr mit Personenzügen aufließ. Im gleichen Jahr kaufte die Bundesbahn für ihre Schmalspurstrecken in Baden-Württemberg Dieselloks, so auch für Ochsenhausen. Dort gab es ab dann nur noch ein Güterzugpaar täglich zu schleppen, dafür genügte eine Diesellok und als Reserve eine alte württembergische Dampflokomotive. Die beiden „Sächsinnen“ waren somit überflüssig, aber noch gut in Schuss. Ab nach Beilstein, hieß es! So trafen 1964/65 die beiden Maschinen 99 650 und 651 im Unterland ein.

Nochmals in Fahrt gekommen

Doch eigentlich brauchte man sie dort auch nicht. Denn zu dieser Zeit wollte die Bundesbahn auch die Personenzüge auf der Bottwarbahn loswerden, und die ganze Strecke möglichst bald dazu. Daher investierte sie in die vorhandenen Loks, die in Beilstein beheimatet waren, kaum mehr etwas. So rasch ging es aber im Bottwartal vorläufig nicht mit der „Verkraftung“ der Bahn: Die Straßen wollten ausgebaut, Busse angeschafft und die Frachtkunden von der Schiene „weggelotst“ werden, was denen meist gar nicht lag. Kurz, im Laufe des Jahres 1965 gab es in Beilstein ein Problem: zu wenig „Zugpferde“. Die vorhandenen Maschinen standen zu aufwändigen Revisionen an oder hatten unerwartete Schäden bekommen, deren Reparatur man sich sparen wollte. So wurde die 99 651, die auf einem Nebengleis bereits außer Betrieb stand, auserwählt, um ein drittes Mal in ihrem Dasein wieder ans Laufen zu kommen. Viel war an ihr nicht zu tun, so begann sie im Spätherbst 1965 ihren Einsatz im Bottwartal.

Während der 99 651 ihre Schwesterlok 99 650 assistierte, rollten die angestammten Beilsteiner Loks vollends aufs Schrottleis. Um diese Zeit begann ein gewisser Wandel im öffentlichen Bewusstsein, auch was die Bottwarbahn betraf: So ärgerlich es war, dass Modernisierung oder Umbau auf Normalspur sich verzögerten und unterblieben, so originell empfand das Publikum – sofern es nicht jeden Werktag in den Zügen fahren musste – die romantische Bahn durchs liebevolle Tal, mit ihren herzigen Wägelchen aus der Königszeit und der schaukelnden Dampflokomotive. So waren die Züge am Wochenende nun zunehmend wohlgefüllt mit Menschen, die nicht nur wegen Burgen und Wein kamen, sondern auch wegen der Schmalspurbahn. Die Zuglok, die sich dabei in der Erinnerung einprägte und auf Fotos verewigt wurde, war – mit einer Wahrscheinlichkeit von 50 Prozent – die 99 651.

Im Sommerhalbjahr 1966 konnte die Diesellok den Dienst vor den restlichen Personenzügen versehen, im Herbst 1966 war es dann mit der Personenbeförderung auf der Bottwarbahn auch vorbei. Aufgeschreckt durch diese Hiobsbotschaft und wallende Gerüchte, die ganz von einer baldigen Auflassung der Bottwarbahn wissen wollten (und recht behalten sollten), trieb es nun auch die aufkommende Szene der Eisenbahnfreunde an die schmalen Gleise zwischen Bottwar und Schozach. Für sie war ärgerlich, dass nun nur noch Güterzüge fahren und somit nur an Werktagen, und außerdem zeigte sich unter dem Jahr nur die rote

Diesellok davor. So etwas interessierte nur ganz Hartgesottene. Einen lieblichen Klang besaß deshalb das Zauberwort „Rübenzeit“: Im Herbst, zwischen September und November, füllten sich Verladeplätze und Gleise mit der süßen Frucht und Massen der für ihren Abtransport nötigen Güterwagen. Das war mit der Diesellok alleine nicht zu schaffen – der „Dampfer“ musste auch heran, zumal die Dampftraktion dafür bekannt war, auf rutschigen Gleisen eher mit den schweren Zügen zurecht zu kommen als die Diesellok, trotz etwa gleicher Leistung. Die Rübenkampagne 1966 war allerdings schon die letzte für die 99 650. Nach deren Ende, Anfang 1967, wurde auch sie mangels weiterem Bedarf aus den Listen gestrichen. Jetzt war die 99 651 die einzige betriebsfähige Dampflok der Bottwarbahn.

Eine Lok wird zum Symbol

Dementsprechend elektrisierte die Herbstsaison 1967 und 1968 alle, die so eine Maschine nochmals im Einsatz erleben wollten. Während die Diesellok vorbeischlich, entging die Vorüberfahrt der Dampflok auch bei den Anliegern kaum einem Anwesenden. Nicht genug damit, die 99 651 machte sogar Filmkarriere. Das Landratsamt Ludwigsburg, viel zu spät für „seine“ Bahn in Aktion versetzt, ließ einen Farbfilm auf professioneller 16-Millimeter-Spur drehen. Sogar das Erste Fernsehprogramm (ARD) beauftragte im Frühjahr 1967 den damaligen Süddeutschen Rundfunk (SDR), Filmszenen der „Schwäbischen Eisenbahn“ auf der Bottwarbahn zu drehen. In dieser heute verschollenen Aufnahme trat der damals sehr populäre schwäbische Schauspieler und Rundfunksprecher Oskar Müller auf. Doch der eigentliche „Stargast“ war die Lok 99 651 – nolens volens, als letzte ihres Stammes. Darüber hinaus wurde nun besonders diese Lok in den letzten beiden Jahren und Monaten der Bottwarbahn zum Ziel zahlreicher Hobbyfotografen. Kein Wunder, dass die erhaltenen Bilder von damals naheliegenderweise immer die gleiche Lok zeigen. So hat sich die 99 651 als „Gesicht“ der Bottwarbahn aus jener letzten Zeit für viele eingepägt – obwohl sie dort nur für gut drei Jahre in Erscheinung trat, im Gegensatz zu ihren „Schwestern“, die dort über 40 Jahre lang zu sehen gewesen waren.

1967/68 erreichte die Stadt Steinheim, dass der Umbau der Bottwarbahn auf Normalspur nicht nur von Marbach bis Murr reichte, sondern bis Steinheim selbst. Das erhielt der Bundesbahn damals wichtige Frachtkunden. Zum Dank erbat sich Steinheims Bürgermeister eine Schmalspurdampflok als Symbol. In Beilstein liebäugelte die Stadt mit der noch vorhandenen Lok 99 704, die zwar ebenfalls 1928 mit 99 650 und 651 aus Sachsen gekommen war, aber direkt ins Bottwartal, und somit sozusagen zur Heimat gehörte. Durch die Abstellzeit im Freien war die 99 650 nicht besser geworden. Weil die 99 651 bis zum letzten Tag, dem Jahresende 1968 - und noch einige Tage darüber hinaus – aktiv war, lag es nahe, dass die Stadt Steinheim sich diese Maschine reservieren ließ. Als Dauerleihgabe bekam sie sie 1969 von der Bundesbahn. Seither steht sie am Steinheimer Bahnhof. 1984 kaufte die Stadt Steinheim die Lok auch formal der Bundesbahn ab. Viele Steinheimer Bürger spendeten engagiert an die Stadt, damit der Kaufpreis von rund 14 000 Mark zusammenkam.

Wo blieb die Bewahrung?

Erhalten heißt noch nicht bewahrt: Bedenkt man, dass dieses technische Kulturgut bestens gepflegt und voll betriebsfähig auf den Denkmalsockel kam, so lässt es sich nur bedauern, dass keine Maßnahmen getroffen wurden, um die Substanz zu erhalten. Ein Anstrich spielt dabei bei einer Dampflokomotive keine entscheidende Rolle, weil der Rost ständig und jedes Jahr zunehmend an den inneren, von außen nicht zugänglichen Teilen und an deren Innenseite angreift. Somit hatten die verschiedenen farblichen Auffrischungen nur kosmetische Funktion, denn sie reichten nur so weit, wie man mit der Spritzpistole von außen bis zu den „Ecken“ der Lok kam. Gegen stehendes Wasser an den weiter innen liegenden Teilen war dies seit jeher wirkungslos.

Eine in Betrieb stehende Dampflokomotive konserviert sich sozusagen selbst. Vor allem aber sorgen Fahrtwind und wechselnde Sonneneinstrahlung von verschiedensten Seiten für ein rasches und gleichmäßiges Verdunsten des Tropfwassers. Dies entfällt bei einer Lok, die ohne eigentliche Pflege immer an der gleichen Stelle steht. Heute ist die Steinheimer Maschine in wesentlich schlechterem Zustand, als dies von außen mit etwas Abstand zunächst sichtbar ist. Dieses Problem ist auch vielen, welche an der Lok täglich vorbeikommen und für ihren Erhalt in Steinheim eintreten, noch nicht bewusst.

Der weitere Zerfall wird sich noch beschleunigen, wenn das Schmalspur-Relikt nicht durch Unterkunft in einer Einhausung endlich vor Wetter, stehendem und spritzendem Wasser geschützt wird, das sich durch die Kapillarkraft auch noch lange nach dem Regen in alle Kanten und Fugen der Maschine zieht, bei jedem abrollenden Tropfen aufspritzt, die umgebenden Stahlteile erneut für Stunden einnässt, auch wenn sich der Regen längst wieder verzogen hat, und so – von außen zunächst wenig wahrnehmbar – sein zerstörerisches Werk fortsetzt. Wie ein Auto, ein Lkw oder eine Landmaschine nach über 40 Jahren im Freien aussehen – und dass ihre Substanz dann gravierend angeschlagen oder schon zum Teil zerstört ist –, kann man sich vorstellen. Bei der Steinheimer Lok verhält es sich auch so, nur fällt es noch nicht (jedem) so auf. Die Lage ist vergleichbar mit einem Haus, bei dem es zum Dach herein regnet. Ein neuer Anstrich für die Fassade wäre da vielleicht schön, aber nicht wirklich hilfreich.

-upf