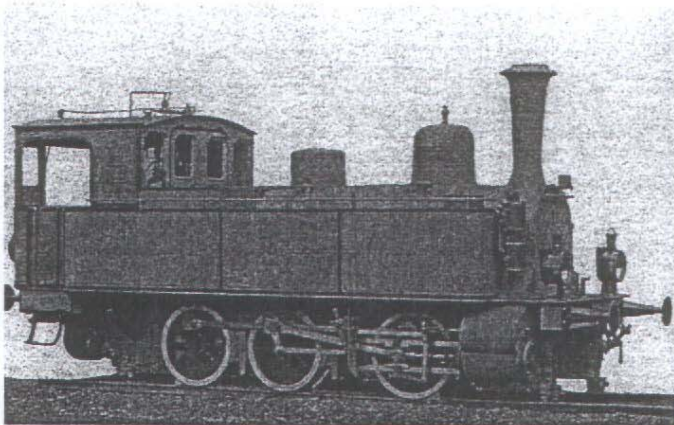


# SPENDENAUFTRUF

Eine Bitte an alle Eisenbahnfreunde: Es gibt in ganz Deutschland keine einzige betriebsfähige Streckenlokomotive der Württembergischen Staatseisenbahnen mehr. Hier ist die Chance dies zu ändern!



## Die württ. Dampflokdame T 3 „930“ (89 363) stellt sich vor

Grüß Gottle, liebe Leserinnen und Leser! Eigentlich bin ich schon eine alte Dame (es heißt ja „die“ Lokomotive!). Immerhin hoffe ich mit Ihrer Hilfe meinen 100. Geburtstag in zweieinhalb Jahren auf eigenen Rädern feiern zu dürfen. Meine Geburtsstätte liegt in Heilbronn. Ja – nicht nur in Esslingen sind Lokomotiven in und für Württemberg gebaut worden. Die Maschinenbau-Gesellschaft Heilbronn (MGH) war die zweite

Lokfertigungsstätte im Ländle und hatte übrigens noch 50 weitere Schwestern von mir gebaut.

Also, geboren wurde ich am 21. Februar 1905, dies war mein Ablieferungsdatum an die Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen. Im Taufregister werde ich als Fabriknummer 455/1905 der MGH geführt. Ganze 32.500,- Reichsmark kostete ich damals. Ein bisschen stolz war ich schon, das „Königlich“ vor meiner schlichten Bahnnummer „930“ tragen zu dürfen, ich gebe es gerne zu. Welches Farbleid ich damals trug, weiß ich nicht mehr ganz genau. Mein Gedächtnis lässt diesbezüglich schon etwas nach. Wahrscheinlich war ich in edles Schwarz gekleidet und hatte kleine aber sehr fein aufgemalte rote Ziellinien am Taufkleid und meine Strümpfe, pardon meine Radspeichen, waren in feinem Rot gehalten. Schon unmittelbar nach meiner Geburt wurde ich der Maschineninspektion Ulm zugeteilt. Wo ich dort überall war?! Ich zog Nahbereichsgüterzüge nach Blaubeuren und Schelklingen, führte Zubringerdienste zum Gaswerk Ulm und Rangierarbeiten im großen Bahnhofsareal/Ulm aus. Und gelegentlich durfte ich im Nahbereich Personenzüge fahren, was mich immer freute, denn die waren nicht so schwer und gingen nicht so ins Kreuz wie die anstrengenden Güterwagen. Eine hübsche Bimmel ließ mich an jedem Übergang etwas kokettieren, schließlich muss man als Dame ja auf sich aufmerksam machen. Und falls dies nicht reichte, konnte ich auch noch richtig pfeifen – Verzeihung, auch manche Dame kann das. Ich durfte übrigens regelmäßig zur Kur und wurde dort gewartet und gepflegt. Den Ersten Weltkrieg habe ich gut überstanden. Etwas komisch war mit allerdings zumute, als 1925 der Deutschen Reichsbahn meine Taufnummer „930“ nicht mehr gefiel und ich zur 89 363 wurde – na ja, ich hatte mich schon nach kurzer Zeit daran gewöhnt. Noch Anfang 1931 gehörte ich zum Bahnbetriebswerk Ulm, dann zeichneten sich aber gravierende Änderungen in meinem Lokleben ab, ich sollte im Herbst 1931 verkauft werden. Immerhin hatte ich bis zu diesem Zeitpunkt schon 757.000 Kilometer (also eine Strecke rund zwanzig mal um die Erde) auf meinen kleinen Rädern zurückgelegt.

Am Anfang war ich ja sehr skeptisch, als ich im August 1931 zu meinem neuen Eigentümer, dem Gaswerk Stuttgart kam. Glücklicherweise fand ich bereits eine Schwester von mir vor, da war ich sehr erleichtert. Während ich anfänglich noch immer etwas neidisch auf meine Lok-Schwester im Hauptbahnhof Stuttgart schielte, änderte sich dies schlagartig, als dann bis 1939 die letzten meiner Reichsbahnsschwester auf den Schrottplatz wanderten – da fühlte ich mich in meinem Gaswerk doch richtig sicher. In meinem 71. Lebensjahr glaubte ich an eine weniger anstrengende Zukunft – ich wurde an eine Museumsbahn übergeben, die mich aber leider nur unter einer Brücke im badischen (na so was) Emmendingen abstellte. 1981 war ich richtig erleichtert, als Mitglieder der GES mich endlich wieder „ins Ländle“ holten. Ich durfte sogar einige Jahre in einem Lokschuppen in Stuttgart überwintern und man begann mich genau zu untersuchen, was alles repariert und ausgewechselt werden sollte.

Sehr hoffnungsvoll schaute ich auf das Bahnjubiläum 150 Jahre Eisenbahn in Württemberg im Jahre 1995, zu dem ich eigentlich wieder erstehen sollte, aber das Schicksal meinte es anders. Mein Hauptpfleger, ein junger Eisenbahningenieur, verstarb unerwartet und plötzlich. Eigentlich kann man sagen, dass ich seit dieser Zeit ein Waisenkind war. Doch jetzt geht es mir wieder besser. Seit rund einem Jahr hat mich nun die GES fest adoptiert – was mich natürlich besonders freut. Jetzt muss ich nur wieder ins Rollen kommen. Und wenn Sie ein Mann sind: Ich bin ganz sicher, dass Ihre Frau nicht eifersüchtig sein wird wenn Sie mir helfen, ich bin ja schon fast Hundert. Und falls Sie eine Frau sind: Wir Frauen müssen ohnehin zusammen halten. Helfen Sie mir auf die Schiene, ich baue fest auf Ihre Hilfe. Natürlich lade ich Sie dann auch zu meinem Jubiläumsgeburtstag ein – Ehrensache. Vielen Dank!

*Ihre Spende: Sie helfen uns mit einer Spende und wir sind über jeden Betrag dankbar. Spenden an die GES sind steuerlich absetzbar, der Verein ist als gemeinnützig anerkannt. Alle Spender, die einen Betrag ab 50 Euro spenden (diese „Schwelle“ mussten wir aus organisatorischen Gründen ziehen), werden zur Einweihung der Lokomotive eingeladen.*

*„Ideeller Maschinenbaustein“ (ab 500 Euro): Sie engagieren sich als großer Förderer der Württembergischen T 3 und spenden einen „Ideellen Maschinenbaustein“. Mit diesem Baustein zur Wiederherstellung der Lok werden Sie auf der Maschine „verewigt“, Ihr Name wird auf einer Messingtafel am Führerstand der Lok genannt.*

Spendenkonto: GES e.V. Stuttgart, Konto 504645021, BLZ 60090100 bei der Volksbank Stuttgart (Stichwort: T3-Aufarbeitung)

Für Rückfragen stehen aus dem Projektteam zur Verfügung  
Gerhard Kirchner (☎ 07025-2300 Projektleiter)  
Mühlstr. 9 72636 Frickenhausen

Werner Willhaus (☎ 0711-8261162)