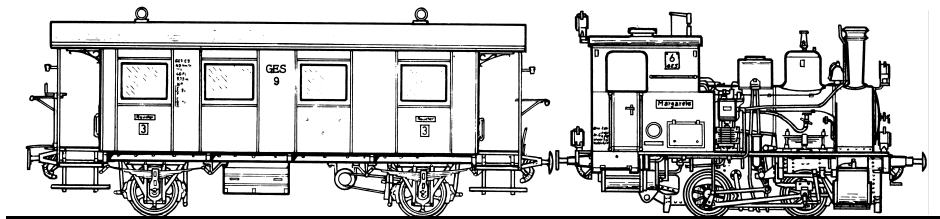


Presseinformationen

40 Jahre GES e.V.

1965–2005



GES Gesellschaft zur Erhaltung von
Schienenfahrzeugen Stuttgart e.V.

Impressum

Gesellschaft zur Erhaltung von
Schienenfahrzeugen Stuttgart e.V.
Postfach 710 116
70607 Stuttgart
www.ges-ev.de
info@ges-ev.de

Der Verein ist als gemeinnützig anerkannt.

Verantwortlich für den Inhalt:
Klaus Micheler
Vorstandsmitglied Öffentlichkeitsarbeit
Burgstaller Strasse 3/1
71737 Kirchberg

40 Jahre GES: Einer der ältesten Museumsbahnvereine in Deutschland.

Vor nunmehr 40 Jahren gegründet, ist die Gesellschaft zur Erhaltung von Schienenfahrzeugen Stuttgart e.V. (GES) einer der ältesten Vereine in Deutschland, die sich um die Bewahrung vergangener Eisenbahntechnik bemühen - stets im Spannungsfeld zwischen dem Bestreben, historische Substanz zu erhalten und dabei den heutigen Sicherheitsaspekten Genüge zu tun.

Die Aktiven der GES verbringen einen erheblichen Teil ihrer Freizeit damit, historisch wertvolle Exponate zu sichern, aufzuarbeiten und - soweit möglich und sinnvoll - in einen betriebsfähigen Zustand zu versetzen. Alle Eisenbahner der GES e.V. arbeiten ehrenamtlich: vom Postkartenverkäufer über den Schaffner bis hin zum Lok- und Werkstattpersonal stellen sie sich in den Dienst dieser kulturhistorisch wertvollen Aufgabe.

Die Gründung

Anfang der 1960er Jahre befand sich die Eisenbahn in einem umfangreichen Strukturwechsel. Die Eisenbahnen waren an Strecken gebunden, die großteils noch aus dem vorigen Jahrhundert stammten und nur in wenigen Fällen Reisegeschwindigkeiten erlaubten, die den zunehmenden Ansprüchen der prosperierenden Wohlstandsgesellschaft genügten. Der zunehmende Individualverkehr tat ein Übriges, und so gingen viele Fahrgäste insbesondere bei den Nebenbahnen verloren.

Zu dieser Zeit wurden bereits die ersten einer langen Reihe von Strecken stillgelegt. Die Deutsche Bundesbahn und viele Nebenbahngesellschaften bemühten sich nach Kräften, ihre Wirtschaftlichkeit zu verbessern, was unter anderem dazu führte, dass Dampflokomotiven außer Dienst gestellt und durch Elektro- und Diesellokomotiven ersetzt wurden. Auch die Personenwagen wurden nach und nach durch modernere und komfortablere Fahrzeuge ersetzt, um wieder mehr Reisende für die Bahn zu gewinnen.

Zu den wenigen, die sich daran machten, Historisches in die Nachwelt hinüber zu retten, gehörten auch zehn Eisenbahnfreunde aus dem Großraum Stuttgart, die am 8. Dezember 1965 die "Gesellschaft zur Erhaltung von Schienenfahrzeugen" (GES) gründeten. In das Vereinsregister des Amtsgerichts Stuttgart wurde die GES am 10. Februar 1966 eingetragen.

1965 - 1971: Die ersten Jahre

Die Gründungsmitglieder von 1965 waren sich in einem einig: man wollte eine Sammlung von Eisen- und Straßenbahnfahrzeugen für die Nachwelt erhalten. Ein klares Konzept lag diesem Ziel jedoch noch nicht zu Grunde, vielmehr waren die Interessen der einzelnen Mitglieder teils sehr verschieden.

Erwogen wurde sowohl der Erwerb einer schmalspurigen Dampflokomotive als auch von Straßenbahnfahrzeugen aus Stuttgart und Esslingen. Zugleich war aber auch das Interesse an "großen" Dampflokomotiven vorhanden. Die Mehrheit der Mitglieder des noch jungen Vereins interessierten sich jedoch für Straßenbahnen, und so lag der Schwerpunkt der Vereinstätigkeit zunächst auf diesem Gebiet.

Die Freunde der „großen“ Eisenbahn waren zwar zunächst zahlenmäßig unterlegen, bildeten jedoch den aktiveren Pol der GES in dieser Zeit. Bereits am 24. September 1967 fuhr ein erster Sonderzug mit der Lok 11, die damals noch im Besitz der Hohenzollerischen Landesbahn (HzL) war, von Gammertingen nach Kleinengstingen. Eine weitere Sonderfahrt folgte am 14. Januar 1968 von Hechingen nach Gammertingen, diesmal mit den Lokomotiven 11 und 16. Viele der heute

altgedienten Mitglieder stießen zu diesem Zeitpunkt zur GES, so auch der heute noch aktive Maschinenmeister im Vorstand.

Ende der sechziger Jahre war der Strukturwandel bei der HzL im Wesentlichen abgeschlossen, die letzten Dampflokomotiven wurden entbehrlich. Mit Hilfe eines Kredits übernahm die GES 1969 die inzwischen ausgemusterte Lokomotive 11. Die zweijährige Aufarbeitung fand unter widrigen Umständen im Freien statt. In dieser Zeit konnte viel Wissen um die Technik der Dampflokomotive von den Experten zu den jungen Mitgliedern der GES vermittelt werden, auch wenn die Aktiven bis an die Grenze der Belastbarkeit gefordert wurden. Am 25. Juli 1971 schließlich konnte die frisch aufgearbeitete Lok 11 unter reger Anteilnahme der Bevölkerung und zahlreicher Eisenbahnfreunde erstmals wieder von Hechingen nach Gammertingen dampfen. Bereits am folgenden Wochenende war Lok 11 außerhalb ihrer langjährigen Heimatstrecke unterwegs: um einige von der HzL geliehenen Wagen verstärkt, war der GES-Museumszug erstmals als „Sofazügle“ zwischen Nürtingen und Neuffen im Einsatz.

Die Straßenbahnfreunde sahen sich angesichts dieser Entwicklung zusehends im Hintergrund, und so kam es 1971 konsequenter Weise zur Neugründung eines Vereins, der den Grundstein zum heutigen "Museum Stuttgarter historische Straßenbahnen" (SHB) legte. Damit klärte sich auch das künftige Vereinsziel der GES: die Dokumentation der Erschließung des ländlichen Raums in Baden-Württemberg durch Eisenbahnen, insbesondere durch Klein- und Privatbahnen. Das SHB hingegen widmete sich fortan der Geschichte der Erschließung des städtischen Raumes durch öffentlichen Personennahverkehr. Damit leisten beide Vereine wertvolle kulturelle Beiträge zur musealen Bewahrung württembergischer Landesgeschichte und bilden - jeder für sich - eine Bereicherung der baden-württembergischen Museumslandschaft.

1972 bis 1976: Ein Museumszug etabliert sich

Nachdem sich die Straßenbahnfreunde in einem neuen Verein versammelt hatten, konnte sich die GES auf den vereinseigenen Dampfzug konzentrieren. Der damalige Vorsitzende Günther Hölldampf verstand es, die Entwicklung des Vereins stetig voranzutreiben.

Im März 1973 konnte die GES weitere Wagen von der Hohenzollerischen Landesbahn (HzL) übernehmen. Damit war der Grundstein für den heute unter Denkmalschutz stehenden Hohenzollernzug gelegt, der zunächst ausschließlich auf seinen ursprünglichen Strecken auf der schwäbischen Alb verkehren sollte. Bereits nach etwa 2 Jahren war jedoch das Fahrgastaufkommen aber so gesunken, dass bei aller ehrenamtlicher Arbeit kein kostendeckender Betrieb mehr möglich war.

In zunehmendem Maße wurden deshalb viele andere Nebenstrecken Württembergs befahren, wobei sich allerdings Lok 11 häufig als überfordert erwies. Auch um im Falle eines Schadens an der bisher einzigen Lok des Vereins einen Dampfzug fahren zu können, suchte der Verein nach einer zweiten Lokomotive - und wurde 1973 wiederum bei der HzL fündig. Die stärkere Lok 16 war als letzte Dampflokomotive der HzL im Jahr 1970 außer Dienst gestellt worden und war in verhältnismäßig gutem Zustand. Für 40.000 DM wurde die Lok angekauft und anschließend einer Aufarbeitung unterzogen. Bereits am 28. Juli 1974 konnte die Lok mit einer Sonderfahrt von Hechingen nach Gammertingen in den Museumsbetrieb übernommen werden; damit hatte die GES zwei betriebsfähige Dampflokomotiven in ihrem Besitz.

Die Dampfzüge der GES befahren in den folgenden Jahren fast alle Nebenstrecken in Nord- und Westwürttemberg, aber auch die legendäre „Filderbahn“ von Stuttgart-Möhringen nach Neuhausen. Als vorläufig letzten Zugang konnte die GES im Jahr 1976 noch die kleine Dampflokomotive "Margarete" verzeichnen, die seit 1921 im Fürstlich Hohenzollerischen Hüttenwerk Laucherthal ihren Dienst getan hatte.

1977 bis 1984: Das Dampflokkverbot

Nachdem die letzten Dampflokkomotiven der Deutschen Bundesbahn (DB) abgestellt worden waren, wollte die DB mit dieser Traktionsart nichts mehr zu tun haben. Vielmehr wollte sich die DB als modernes und Umwelt gerechtes Verkehrsmittel im Bewusstsein der Reisenden verankern: der Werbeslogan dieser Tage hieß „Unsere Lokomotiven haben sich das Rauchen abgewöhnt“. Ab 1977 war es daher untersagt, mit einer Dampflokkomotive auf Strecken der Deutschen Bundesbahn zu verkehren, was dem Museumsverkehr auf vielen beliebten Ausflugsstrecken ein Ende bereitete.

Glücklicherweise hatten sich die GES-Museumszüge „Sofazüge“ (Nürtingen-Neuffen) und „Feuriger Elias“ (Kornthal-Weissach) schon gut etabliert, so dass die GES auch in diesen Jahren ein relativ sicheres Auskommen hatte und der teure Unterhalt der historischen Fahrzeuge möglich war. Der vertrauensvollen Zusammenarbeit mit den Betreibern dieser Privatbahnstrecken, für die das Dampflokkverbot nicht galt, ist zu verdanken, dass die Züge der GES bis heute betriebsfähig überlebt haben.

1985 bis 1991: Lockerung des Dampflokkverbots

Mit großer Spannung erwarteten die Dampflokkfreunde das Jahr 1985: wie würde die DB die Jubiläumsfeiern gestalten? Vor 150 Jahren fuhr der erste Zug in Deutschland von Nürnberg nach Fürth - würde die DB das Dampflokkverbot aus diesem Anlass aufheben?

Tatsächlich hatte die DB bis dahin wenig dazu beigetragen, historisch wertvolle Eisenbahnfahrzeuge zu bewahren oder gar betriebsfähig zu erhalten. Auch war das Verhältnis zwischen DB und Museumsbahnen eher gestört. Das anstehende Jubiläumsjahr jedoch bewirkte ein Umdenken: die technische Entwicklung der Eisenbahn einigermaßen repräsentativ darzustellen war letztlich nur in Zusammenarbeit mit der Museumsbahnszene zu realisieren, und 150 Jahre deutsche Eisenbahn zu feiern, ohne der Dampftraktion den ihr gebührenden Raum zu gewähren, war undenkbar. So erfuhren die Jubiläumsfeiern, die ihren Schwerpunkt in Nürnberg fanden, ein riesiges Publikumsinteresse. "Nostalgie" war das Schlagwort, die Rückbesinnung auf die "Gute Alte Zeit" ein Phänomen, das die moderne Gesellschaft in vielen Lebensbereichen berührte.

Aus Anlass des Jubiläums hatte die DB selbst einige Dampflokkomotiven wieder betriebsfähig hergerichtet. Diese nicht unerheblichen Investitionen sollten Früchte tragen, und so beschloss die DB ein eigenes „Nostalgieprogramm“ mit Dampfzugfahrten. Dass in diesem Zusammenhang das Dampflokkverbot aufgehoben wurde, war für die Museumsbahnen ein angenehmer Nebeneffekt.

Ohne die inzwischen beim Publikum gut eingeführten regelmäßigen Museumszugfahrten auf der „Tälesbahn“ und der „Strohgebühbahn“ zu vernachlässigen, nutzte auch die GES die sich wieder eröffnenden Chancen.

1991 bis 2004: Die GES auf großer Fahrt

Seit Aufhebung des Dampflokkverbots in 1985 konnten auch Museumsbahnen wie die GES ihre Loks wieder auf Strecken der DB verkehren lassen. Inzwischen hatten die Fahrten der Museumszüge auf ihren Stammstrecken eine Regelmäßigkeit angenommen, die keinesfalls gefährdet werden sollte. Schließlich sichern die Einnahmen aus den Fahrten den Fortbestand des historischen Zuges: ohne Fahrgäste ist der teure Unterhalt dieser Fahrzeuge nicht zu finanzieren.

Mit den relativ leistungsschwachen Nebenbahnlokomotiven der GES konnten DB-Strecken im Raum Stuttgart nur sehr beschränkt befahren werden, auch die recht geringen Wasser- und Kohlenvorräte hielten den Aktionsradius in engen Grenzen. Hinzu kam, dass die Züge auf der recht anspruchsvollen Strohäubahn aufgrund stetig steigender Fahrgastzahlen immer länger und schwerer wurden. Lok 16 wurde dort stark beansprucht, und der Ruf nach einer stärkeren Lokomotive wurde lauter.

Über Jahre hinweg wurde immer wieder über die Beschaffung einer weiteren Dampflokomotive diskutiert. Mit der Wiedervereinigung der beiden deutschen Staaten standen der Museumsbahnszene ganz neue Quellen offen: die ehemalige Deutsche Reichsbahn der DDR hatte noch bis vor wenigen Jahren eine große Zahl an Dampflokomotiven im Einsatz. Schließlich entschied sich die GES zum Erwerb einer Einheitsdampflokomotive der Baureihe 50: stark genug für den Dienst auch vor schwereren Zügen, dank des Tenders auch für längere Strecken geeignet, aber dennoch leicht genug auch für den Einsatz auf der Strohäubahn. Wohl wissend dass diese Lokomotive nicht stilrein zu den vorhandenen Wagen passt, würde dies von den Mitgliedern toleriert; eine Alternative aus Württemberg war ohnehin nicht in Sicht.

Diese Lokomotive mit der Bezeichnung 50 3636 befähigte die GES auch längere Strecken mit dem Museumszug zu befahren, und so kamen neben den Stammstrecken um Stuttgart nach und nach weitere Fahrten in das Portfolio. Zugleich wurden aber auch die Forderungen der Streckennetzbetreiber verschärft: Der Einbau moderner Zugfunkgeräte und Einrichtungen zur Zugsicherung mussten in Kauf genommen werden, um auf dem Streckennetz der Deutschen Bahn fahren zu können.

Die GES heute: Jubiläum und Rückbesinnung

In vierzig Jahren Vereinsgeschichte hat die GES viele Höhen und Tiefen durchlaufen, eines aber nie aus den Augen verloren: die Pflege historischer Schienenfahrzeuge wurde stets als kulturhistorisch wichtige Aufgabe begriffen. Aus Eisenbahnfreunden haben sich ernsthafte Eisenbahner entwickelt, die sich der Verantwortung den Fahrgästen und den Fahrzeugen gegenüber bewusst sind.

Der satzungsgemäßen Verpflichtung, „verkehrs- und technikgeschichtlich interessante Schienenfahrzeuge und zum Betrieb einer Eisenbahn notwendiges Zubehör zu sammeln“, sind die Vereinsmitglieder immer gerecht geworden.

Über die Jahre hatte die Fahrzeugsammlung der GES jedoch schier unüberschaubare Maße angenommen. Nicht nur die bloße Zahl der Sammlungsobjekte war überwältigend: auch das Profil der GES war nicht mehr klar zu definieren. Schließlich setzte sich die Einsicht durch, dass nicht alles Wünschenswerte angesichts der beschränkten Zahl der Aktiven tatsächlich zu realisieren sein würde. Um sich insbesondere wieder verstärkt auf die Kernsammlung zu konzentrieren, wurde die Konzeption neu formuliert und die Fahrzeuge ihrem Einsatzzweck und ihrer Herkunft gemäß klassifiziert.

Heute präsentiert sich die GES den Fahrgästen als „rollendes Museum“ mit einem Zug aus der Jahrhundertwende. Die Inneneinrichtung besteht überwiegend aus Holzbänken der 3. Klasse und strahlt insgesamt das Flair der „guten alten Zeit“ aus. Sämtliche Personenwagen der GES im Betriebsdienst besitzen offene Plattformen an den Fahrzeugenden. Besonderen Wert wird bei der GES auf Familienfreundlichkeit gelegt: Sei es beim Fahrpreis oder bei der kostenlosen Beförderung von Kinderwagen und Fahrrad.

Wissenswertes um die GES

Die Gesellschaft zur Erhaltung von Schienenfahrzeugen Stuttgart e.V. (GES) ...

- ist ein im Vereinsregister Stuttgart eingetragener Verein mit dem Ziel, historisch wertvolles Eisenbahnmateriale – insbesondere aus Baden-Württemberg – der Nachwelt zu erhalten und der Öffentlichkeit vorzuführen.
- ist vom Finanzamt Stuttgart als gemeinnützig anerkannt.
- erhält von der öffentlichen Hand keinerlei Zuschüsse oder Förderungen.
- muss ihre finanziellen Verpflichtungen durch notwendige Fahrzeuginstandhaltungen, Mieten und Versicherungen ausschließlich durch Fahrgeldeinnahmen und Spenden decken.
- hat knapp 300 Mitglieder, davon 80 Aktive Mitglieder
- hat eine funktionierende Jugendarbeit: Von 50 Mitgliedern unter 18 Jahren sind 25 auch aktiv tätig (jedoch nicht im Betriebsdienst, da dort die Altersgrenze bei 18 liegt)
- befördert pro Jahr etwa 20.000 Fahrgäste auf Strecken in der Region Stuttgart.

Der Dampfzugbetrieb

- Alle Aktive der GES arbeiten ehrenamtlich.
- Der Verein setzt im Betriebsdienst (Lokführer, Heizer, Schaffner, Zugführer) ausschließlich geprüftes Personal ein. Die Ausbildung hierzu erhalten die Aktiven vom Verein.
- Das Zugpersonal trägt historische Uniformen aus der Zeit der Jahrhundertwende, passend zum gesamten Ensemble.
- Die überwiegende Zahl der Instandhaltungsarbeiten werden von eigenen Experten durchgeführt und von Sachverständigen abgenommen.
- Ersatzteile müssen entweder in Einzelanfertigung bezogen oder selbst hergestellt werden.
- Für die Fahrten auf dem öffentlichen Schienennetz sind die betriebsfähigen Lokomotiven mit Geräten zur Zugsicherung (Zug bremst automatisch bei Überfahren eines roten Signals) und mit Bahnfunkgeräten ausgestattet.

Die Museumszüge

- Das „Sofazügler“ fährt auf der Strecke von Nürtingen nach Neuffen. Die Strecke ist 9km lang, die Fahrt dauert ca. 30 Minuten. In Neuffen besteht ein Busanschluss zum Freilichtmuseum Beuren und zum Hohenneuffen.
- Der „Feurige Elias“ fährt auf der Strecke von Korntal nach Weissach. Die Strecke ist 22km lang, der Zug benötigt hierfür eine Stunde. Korntal ist mit der S-Bahnlinie S6 sehr gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu erreichen.
- Der „Feurige Elias auf großer Fahrt“: An ausgewählten Tagen verkehrt der „Feurige Elias“ auch außerhalb seiner Stammstrecke, z.B. auf Strecken rund um Stuttgart oder zwischen Ludwigsburg und Vaihingen (Enz)

Die Fahrzeuge

- Die GES hat derzeit zwei betriebsfähige Dampflokomotiven (Lok 11 und 16). Die große Güterzugdampflok 50 3636 ist derzeit in der Aufarbeitung. Die kleine Lok 6 „Margarete“ ist derzeit im Süddeutschen Eisenbahnmuseum in Heilbronn als Leihgabe.
- Die Wagen stammen größtenteils aus den Jahren 1900 bis 1914 mit Holzaufbau. Weitere Wagen stammen aus den Nachkriegsjahren.

Der historische Hohenzollernzug

Mit Bescheid vom 25.2.2004 wurde das Kernstück des historischen Museumszuges der GES vom Landesdenkmalamt Baden-Württemberg in das Denkmalsbuch eingetragen und damit die historisch wertvollsten Exponate der GES als Sachgemeinschaft unter Denkmalschutz gestellt.

Im einzelnen sind dies folgende Fahrzeuge:

Dampflokomotive 11	Maschinenfabrik Esslingen	Baujahr 1911
Dampflokomotive 16	AEG	Baujahr 1928
Personenwagen 3	Beuchelt & Co	Baujahr 1900
Personenwagen 6	Beuchelt & Co	Baujahr 1900
Personenwagen 7	Beuchelt & Co	Baujahr 1900
Personenwagen 9	Beuchelt & Co	Baujahr 1900
Personenwagen 21	Waggonfabrik Rastatt	Baujahr 1908
Personenwagen 22	Waggonfabrik Rastatt	Baujahr 1908
Personenwagen 24	Waggonfabrik Rastatt	Baujahr 1908
Personenwagen 26	Waggonfabrik Rastatt	Baujahr 1908
Packwagen 73	Beuchelt & Co	Baujahr 1900
Packwagen 74	Beuchelt & Co	Baujahr 1900
Packwagen 77	Beuchelt & Co	Baujahr 1900

Die Aufnahme in das Denkmalsbuch des Landes Baden-Württemberg wird durch Herrn Dr. Münzenmayer, Referent für technische Kulturdenkmale, wie folgt begründet:

„Das Fahrzeugmaterial ist mit vollem Recht als Sachgesamtheit zu verstehen, da die einzelnen Fahrzeuge entsprechend dem Betriebskonzept der Hohenzollernschen Kleinbahn Gesellschaft, ab 1907 Hohenzollerische Landesbahn, je nach Bedarf in Personenzüge, Güterzüge mit Personenbeförderung oder Güterzüge eingestellt wurden. Unabhängig von ihrem jeweiligen Baujahr verblieben die Fahrzeuge in dieser Funktion bis sie ausgemustert oder innerhalb des Bahnbetriebs anderweitig verwendet wurden. Alle Fahrzeuge sind in Fahrgestell, Aufbau und Radsätzen aus dem Betriebszustand heraus überliefert, die Personenwagen 3, 6, 21, 22 und 26 besitzen außerdem noch die originale Innenausstattung, die sie während des fahrplanmäßigen Betriebs erhalten haben.

Die besondere Bedeutung der Sachgesamtheit gründet sich zunächst auf die Tatsache, dass von der dritten „Staatsbahn“ – neben der Badischen und Württembergischen – noch ein repräsentativer Querschnitt ihres rollenden Materials überliefert ist, der dem rund 60 Jahre langen Eisenbahnbetrieb des HzL-Netzes im regulären Verkehr entspricht. Im Vergleich dazu ist das überlieferte Material der beiden Staatsbahnen höchst selten und vereinzelt. (...)

Die besondere Beziehung zur Kultur des Landes wäre im Falle einer Verbringung des Fahrzeugmaterials – auch in Teilen – außer Landes nicht mehr aufrecht zu erhalten, insbesondere deshalb, weil keineswegs garantiert ist, dass außerhalb des Landes dasselbe Bewusstsein für den Quellenwert der Sachgesamtheit vorhanden ist wie innerhalb. Langjährige Erfahrungen haben gezeigt, dass der Markt für historisches Eisenbahnmaterial sich eher an touristisch wirksamen Effekten orientiert als am Quellenwert. Wertvolles Eisenbahnmaterial wurde so bereits schwer beschädigt. Derartiges ist bei den derzeitigen Verantwortlichen der Gesellschaft zur Erhaltung von Schienenfahrzeugen nicht zu befürchten, wie mehrere Beispiele belegen. Es ist auch nicht garantiert, dass im Falle einer Abwanderung in ein anderes Bundesland noch derselbe Schutz des Kulturdenkmals gewährleistet werden kann, weil die jeweils geltenden Gesetze einen erweiterten Schutz analog zu §12 DSchG entweder gar nicht kennen oder nur unter der Bedingung der lokalen besonderen Bedeutung. Über Erhaltungsmöglichkeiten im Ausland liegen gar keine gesicherten Erkenntnisse vor. Deshalb wird zur Erhaltung des Kulturdenkmals und dessen Aussagekraft für die Landesgeschichte vorsorglich ein Verbot der dauerhaften Entfernung aus dem Land Baden-Württemberg beantragt. (...)

Projekt „Württembergische T 3“

Es gibt nur wenige Eisenbahnfahrzeuge der „Königlich Württembergischen Staatseisenbahn“ (KWStE), die sich bis in unsere Zeit hinüber gerettet haben. Die Gesellschaft zur Erhaltung von Schienenfahrzeugen Stuttgart e.V. (GES) ist seit 20 Jahren glückliche Besitzerin einer Dampflokomotive der Gattung T 3 der KWStE. Die Lok nur auszustellen, wie es andere machen, ist eine Möglichkeit sie zu erhalten. Diese Lok fahren zu lassen und mit ihr durch ihre württembergische Heimat zu bummeln, ist eine ganz andere Sache. Die letztere Möglichkeit ist das Ziel der GES.

Einige Informationen zur württembergischen T 3

Die Dampflokomotive der Gattung T 3 mit der Fabriknummer 455 wurde im Jahr 1905 von der Maschinenbau-Gesellschaft in Heilbronn für die KWStE als Nebenbahn- und Verschublokomotive gebaut. Sie erhielt bei der KWStE die Loknummer 930 und wurde nach der Übernahme durch die Deutsche Reichsbahngesellschaft in 89 363 umgezeichnet.

Im Jahr 1932 kaufte das Städtische Gaswerk Stuttgart die Dampflokomotive von der Deutschen Reichsbahn für den Rangierdienst auf der Werksbahn im Gaswerk Gaisburg. 1976 wurde sie im Tausch für die schadhaft gewordene Dampflo 888 an den Verein Eurovapor abgegeben. Dieser Verein wollte die Lok vor Museumsbahnzügen auf der Kandertalbahn einsetzen. Die Überführungsfahrt endete allerdings bereits vorzeitig in Emmendingen auf dem Gelände der Eisenbahnfreunde Breisgau. Hier musste die Lok leider ungeschützt fünf Jahre im Freien verbleiben. Die GES bemühte sich bereits ab 1976 um die Lokomotive und erreichte nach vielen Verhandlungen schließlich, dass die Technischen Werke der Stadt Stuttgart AG (TWS) die T 3 vorerst als Dauerleihgabe ihr übergab. Im Oktober 1981 wurde die Dampflo auf einem Tieflader nach Stuttgart zurückgebracht. Die damaligen Aktiven der GES begannen sogleich mit der Hauptuntersuchung. Mit der Aufarbeitung des Kessels wurde das Ausbesserungswerk der Polnischen Staatsbahnen (PKP) in Schneidemühl beauftragt. Gründliche Untersuchungen zeigten dort, dass der Kessel stark abgezehrt war und nicht mehr aufgearbeitet werden konnte. Die GES gab dann trotz schwacher Vereinskasse bei der PKP einen Neubaukessel in Auftrag. Nach der Bewältigung vielerlei technischer Probleme wurde der Kessel endlich im Jahr 1991 geliefert. Und der Kessel war wesentlich teurer als veranschlagt. Die vorgesehenen Anpassungen zwischen neuem Kessel und altem Rahmen führten zu intensiven und langwierigen Erörterungen von Sachverständigen. Völlig überraschend starb dann auch noch der Projektbetreuer der GES. Das Projekt „T 3“ versank daher zunächst in einen „Dornröschenschlaf“. Heute sind alle Bauteile der Lok bei einer Firma in Nürtingen gelagert. Langjährige Bemühungen des heutigen Projektbetreuers führten schließlich dazu, dass die Neckarwerke Stuttgart AG, die Nachfolgerin der TWS, im Frühjahr 2001 die T 3 der GES übereignete.

Spendenaufruf

Um die Aufarbeitung der T 3 in Angriff nehmen zu können, ist die GES daher auf die Mithilfe anderer angewiesen. An Spenden wurden bisher gut 20.000 Euro gesammelt – ausschließlich reserviert für die T 3. Ihre Spende für die württembergische T 3 kann der entscheidende Anstoß sein, das Projekt und damit die Lok wieder in Bewegung zu bringen. Es ist möglich, allen Spendern eine Zuwendungsbestätigung für die Steuererklärung auszustellen. Geben Sie bitte auf Ihrer Überweisung auch Ihre vollständige Anschrift und den Zweck „Spende T 3“ an.

GES Stuttgart e.V.

Konto-Nummer 504 645 021

bei der Stuttgarter Volksbank, BLZ 600 901 00.





Die regelmäßigen Fahrtermine der GES





Das „Sofazügle“ Nürtingen-Neuffen

Das Sofazügle fährt auf der Strecke von Nürtingen nach Neuffen. Die Strecke ist 9km lang, die Fahrt dauert ca. 30 Minuten in einfacher Fahrtrichtung. In Neuffen besteht ein Busanschluss im Auftrag der GES zum Freilichtmuseum Beuren und zum Hohenneuffen.

Verkehrstage: Immer am 3. Sonntag im Monat von Mai bis Oktober. Zusätzlich am 11. Dezember.
In 2005: 15. Mai, 19. Juni, 17. Juli, 21. August, 18. September, 16. Oktober, 11. Dezember

Info-Telefon: 07025 / 2300 (abends)




Nürtingen-Neuffen (Sofazügle)							
km	Station	Zug					
0	Nürtingen	ab	9.25	11.05	12.25	15.05	17.05
1	Nt.-Vorstadt	⌘	9.29	11.09	12.29	15.09	17.09
2	Nt.-Roßdorf	↓	9.34	11.14	12.34	15.14	17.14
4	Frickenhausen	↓	9.40	11.20	12.40	15.20	17.20
5	Fr.-Kelterstraße	↓	9.43	11.23	12.43	15.23	17.23
6	Linsenhofen	↓	9.48	11.28	12.48	15.28	17.28
9	Neuffen	an	9.55	11.35	12.55	15.35	17.35




Neuffen-Nürtingen (Sofazügle)							
km	Station	Zug					
0	Neuffen	ab	10.10	11.45	14.15	16.15	18.15
3	Linsenhofen	⌘	10.18	11.53	14.23	16.23	18.23
4	Fr.-Kelterstraße	↓	10.23	11.58	14.28	16.28	18.28
5	Frickenhausen	↓	10.26	12.01	14.31	16.31	18.31
7	Nt.-Roßdorf	↓	10.32	12.07	14.37	16.37	18.37
8	Nt.-Vorstadt	↓	10.37	12.12	14.42	16.42	18.42
9	Nürtingen	an	10.40	12.15	14.45	16.45	18.45

Der „Feurige Elias“ Korntal-Weissach

Der „Feurige Elias“ fährt auf der Strecke von Korntal nach Weissach. Die Strecke ist 22 km lang, der Zug benötigt hierfür eine Stunde in einfacher Fahrtrichtung. Wegen Bauarbeiten an der Strecke kann der „Feurige Elias“ in den Sommerferien nicht fahren.

Verkehrstage in der Saison 2005: 1. Mai, 5. Juni, 3. und 24. Juli, 6. November, 4. Dezember
Am 26. Juni und 3. Dezember nach Sonderfahrplan

Korntal - Weissach. ("Strohgäubahn") 2./3. Klasse.					
km	Station	Zug			
0	Korntal	ab	9.05	12.05	15.35
5	Münchingen	⌘	9.18	12.18	15.48
8	Schwieberdingen	↓	9.27	12.27	15.57
12	Hemmingen	↓	9.37	12.37	16.07
17	Heimerdingen	↓	9.49	12.49	16.19
22	Weissach	an	10.05	13.05	16.35

Weissach - Korntal. ("Strohgäubahn") 2./3. Klasse.					
km	Station	Zug			
0	Weissach	ab	10.45	14.20	17.20
5	Heimerdingen	⌘	11.00	14.35	17.35
10	Hemmingen	↓	11.13	14.48	17.48
14	Schwieberdingen	↓	11.23	14.58	17.58
17	Münchingen	↓	11.31	15.06	18.06
22	Korntal	an	11.45	15.20	18.20

Info-Telefon: 0711 / 446706 (abends)