

DAMPFDRUCK

Förderverein zur Erhaltung von Lokomotiven der Maschinenfabrik Esslingen e.V.



Neues vom FVME

Aufarbeitung der T3: Die Radsätze

Emil Keßler zum 200. Geburtstag

Emil Keßlers Engerth-Lokomotiven

Aktuelles

Die württembergische Tssd 99 633 fährt wieder

Emil Keßlers letzte Lokomotive

Die ME 800 bei der Weltausstellung in Paris

Erste Schnellzug-Lokomotive

der ehemaligen

Schweizerischen-Centralbahn.

Erbaut 1837.



2/4-gekuppelte Tenderlokomotive für Schnellzüge.

System Engerth. 17 Stück.



Editorial

Titelseite oben: Die 99 633 bei der Abnahmefahrt im Zillertal mit einer Bremslokomotive dahinter. (Foto Hans-Joachim Knapfer)

Titelseite unten: Zeichnung der Lokomotive SPEISER der Schweizerischen Centralbahn. Sie wurde 1857 von der Maschinenfabrik Esslingen mit der Fabriknummer 353 gebaut. (Slg.: RR)

Mit der heutigen vierten Ausgabe des **Esslinger DAMPDRUCK** (EDD) unseres Fördervereins zur Erhaltung von Lokomotiven der Maschinenfabrik Esslingen e.V. (FVME) berichten wir auch wieder über eine weitere Etappe unseres Restaurierungs-Projektes, der letzten ME-Werkslokomotive. Diesmal über die Aufarbeitung der Radsätze. Auch dabei mussten wir zusätzliche Dienste von zertifizierten Fachwerkstätten in Anspruch nehmen und teures Material einkaufen. Auch deshalb sind wir weiterhin auf Ihre Spenden angewiesen (einen Überweisungsvordruck haben wir beigelegt). Weiter würdigen wir Emil Keßler, den Begründer der Maschinenfabrik Esslingen (ME) als weitblickenden

Ingenieur und Unternehmer, beginnend mit seinen Lieferungen nach Österreich für den Fahrbetrieb über den Semmering, den Lokomotiven der speziellen Bauart Engerth, die ihm zu großem geschäftlichem Erfolg verhelfen und seinen Ruf mehrten. Der Wiedergeburt einer württembergischen Schmalspurlokomotive der Reihe Tssd, die 1899 in der ME entstand, widmen wir einen weiteren Beitrag. Die letzte Lokomotive, die Emil Keßler vor seinem Tod noch hat fertig erleben können, trug die Fabriknummer 800. Bevor sie nach Kalkutta ausgeliefert wurde fand sie große Beachtung auf der Weltausstellung in Paris und wurde mit einer Goldmedaille ausgezeichnet. Viel Vergnügen bei der Lektüre!



Dr. Schäfer an den Radsätzen der T3

FVME-Nachrichten

Aufarbeitung der T3-Radsätze

Die Beine der Lokomotive „ME 4092“

Bild eines Achsschenkels mit den tiefen Korrosionsspuren.

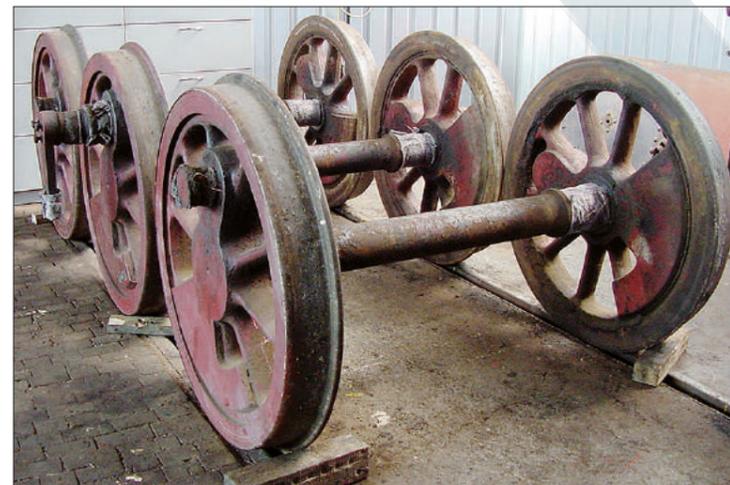
Im Esslinger Dampfdruck 2 konnten unsere Leser den Abbau der Lok und den durchaus beschwerlichen Ausbau der Radsätze aus der Lok mitverfolgen. Im Laufe des Jahres 2007 begannen wir dann, die Radsatzlager von den Radsätzen abzubauen. Dass die Lagerschalen verdrückt und ausgebrochen waren erstaunte uns nicht

sonderlich, nach allem, was wir am Rahmen der T3 „ME 4092“ erlebt hatten. Das Verschleißbild war entsprechend. Vielmehr traf uns der Schlag, als wir an den Lagestellen der Achsen, Achsschenkel genannt, die Quittung für den jahrelangen Aufenthalt im



Freien sahen. Da die „ME 4092“ zu dem Zeitpunkt noch „Oberschmierung“ der Radsatzlager hatte und die Schmierkanäle vom über dem Lager liegenden Schmierbehälter seinerzeit nicht verschlossen wurden, hatte das in die Schmierbehälter eingedrungene

Wasser –auch am Spielplatz wird richtig „Abschmieren“ gespielt, eben mit Wasser– 30 Jahre lang Zeit, um über die Dichte und Schmierkanäle in die Schmiernuten der Achslager vorzudringen. Das Resultat waren tiefe Korrosionsnarben über die gesamten Achsschenkel, teilweise waren die Schmiernuten als tiefe Rostnarben auf die Achsschenkel eingegraben. Wieder standen wir vor der Frage, ob wir ME 4092 nicht doch besser, garniert mit frischer Farbe, zurück auf den Spielplatz stellen sollen ?!? Als bei der Erstvermessung durch einen Sachverständigen –trotz der bereits mehrfach zu Tage getretenen „robusten Umgangsweise“ mit der Lok– die Radsätze innerhalb der Toleranzen lagen (kein Schlag, Reifendicke und Schenkeldicke noch aufarbeitungswürdig), haben wir uns dann doch an die weitere Aufarbeitung gemacht. Die Werkstatttruppe



Der komplette Radsatz nach dem Abbau der Lagerschalen.

FVME-Nachrichten

nahm sich der Antriebszapfen an, vermaß diese in mehreren Ebenen und Winkeln und arbeitet diese dann bestmöglich auf, so dass sowohl die Oberfläche als auch die Formtoleranzen wieder in den zulässigen Grenzen lagen. Nur die Zapfen des C-Radsatzes machten uns Sorge, da auch diese deutliche Rostnarben hatten –doch dazu später mehr. Zeitgleich legte das „Technische Bureau“ des FVME zusammen mit dem Sachverständigen die neuen Vorgaben für die Umrissbearbeitung fest. Mancher wird sich fragen, warum hier „Neues“ gemacht wurde. Nun, seit der Konstruktion der württembergischen T3 um die vorletzte Jahrhundertwende hat sich die Schieneninfrastruktur ganz erheblich gewandelt. Insbesondere seit der Einstellung des Dampflokbetriebes bei der DB im Jahre 1977 sind die „Spurerweiterungen“ im Gleis reduziert worden, die den Dampflok die Kurvenfahrt erleichtern. Heute ist es sogar erlaubt, dass die Spurweite zwischen den Schienenköpfen, selbst bei Gleisradien von nur 150 m, um 9 mm kleiner als die Sollweite werden darf.

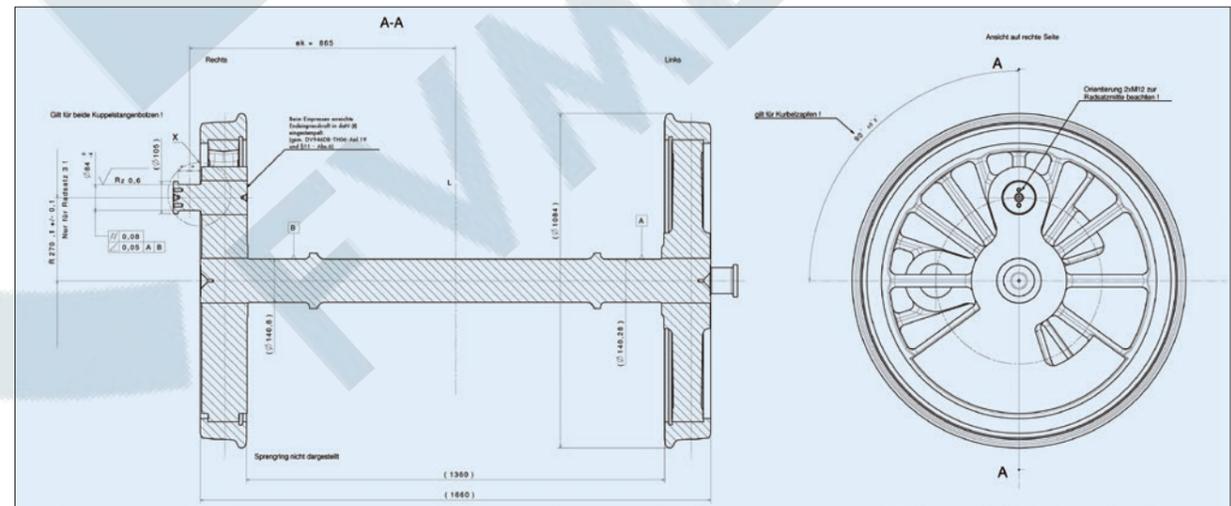
Als die T3 auf die Welt kam, war für diesen Bogen mit 150 Meter Radius eine Spurerweiterung von 27 mm vorgeschrieben, bei noch kleineren Bögen auf Nebenbahnen sogar bis zu 35 mm. Wenn wir die „ME 4092“ also auf heutigen Gleisen schadloß einsetzen wollen, müssen wir dafür sorgen, dass sie auch mit 27+9=36 mm engeren Schienen bei 150 m Gleisradius auskommt. Unser Sachverständiger riet uns noch, auch durchaus mit kleineren Radien und noch engeren Abständen zwischen den Schienen zu



rechnen, denn im Zeitalter der zweiachsigen Drehgestellwelt wird den für Dampflok existenziell wichtigen Kriterien „Radius“ und Spurweite“ viel weniger Beachtung geschenkt. Nachdem dann die neuen Spurkranzprofile nach den heute aktuellen Normen festgelegt waren und auch für die Achsschenkel die Ziel- und Grenzwerte für die Bearbeitung festlagen, konnten wir uns auf die Suche nach einem geeigneten Aufarbeitungsbetrieb machen. Eine bekannte und renommierte Fachwerkstatt in Thüringen übernahm den Auftrag und an einem Junimorgen des Jahres 2008 fuhr ein Lkw, gesteuert von der Kraftfahrgruppe des FVME, mit unseren Radsätzen gen Nordosten.

Als die Radsätze fertig bearbeitet waren, haben wir auf Anraten des Fachbetriebes, noch die Hub- und Winkellage der Zapfen vermessen lassen. Diese beiden Maße sind für den zwanglosen Lauf des Stangentriebwerks sehr wichtig. Gibt es dabei Abweichungen klemmen entweder die Stangen oder die Stangenlager müssen von vorne herein mit so viel Spiel versehen werden, dass die Lager an diesem Radsatz schlagen und zudem sehr schnell vollends ganz verschleiß. Frohen Mutes erwarteten wir die hoffentlich guten Messergebnisse und wurden wieder auf den Boden der Tatsachen zurück geholt. Ob es nun am rauen Betrieb der Lok oder am

War die T3 eine 2' C-Lokomotive? Lediglich drei Radsätze davor gehören zu unserer T3, sie stehen fertig bearbeitet in der Fachwerkstatt mit den ausgepressten Kuppelbolzen an den Radsternen des dritten Radsatzes. Das sorgenvolle Gesicht unseres Fertigungsmeisters sollte sich bald aufhellen.



Zeichnung eines Kuppelradsatzes zur Aufarbeitung durch den Fachbetrieb.

FVME-Nachrichten



Alt und Neu. Die neuen Kuppelbolzen für den Stangenantrieb fertig zum Einpressen.

der Laufflächen induktiv gehärtet und geschliffen wurden. Als wir diese Bolzen, mit Aufmaß am Einpass in die Radsterne, bei der Fachwerkstatt anlieferen gab es höchste Anerkennung ob der Teile, deren Maßprotokolle bei den wichtigen Formtoleranzen nur Abweichungen von wenigen 1/1000 mm aufwiesen.

Die Fachwerkstatt bohrte dann die alten Sitze in unseren Radsternen auf die richtigen Lagen auf, drehte die Lagersitze an den Bolzen passend und presste die neuen Bolzen ein. Somit war auch unser Sorgenkind, der Radsatz „C“ auf 's Beste wieder hergestellt und die ganze Radsatzgruppe erfreute unseren Fertigungsmeister bei der Begutachtung. Seit dieser Zeit stehen die Radsätze nun konserviert in unserem Schuppen und warten auf die weitere Aufarbeitung der Achslager. Diese kann nun, nachdem der Rahmen so weit fertiggestellt ist, dass die notwendigen Maße der Gleitflächen vorliegen, begonnen werden. Dazu fehlen uns allerdings noch die nötigen Mittel für die großen Mengen an Rotgussmaterial, aus denen die Gleitplatten angefertigt werden sollen, und für die Fremdvergabe der Achslagerbearbeitung. Helfen auch Sie mit durch eine Spende (alles zählt!), dass die wieder erstarkten „Beine“ unserer „ME 4092“ endlich wieder ihre neuen „Hüftgelenke“ bekommen kann, denn der Körper wartet bereits auf seine Beine.

ME-Baurath Georg Kurtz, FVME



Zufriedene Gesichter über die Rettung der „Beine“ unserer Dampflokomotive.

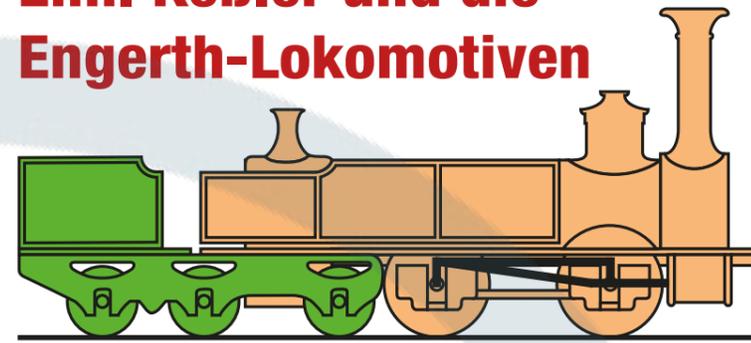
Die fertigaufgearbeiteten Radsätze warten zum Einbau in den dahinterstehenden Rahmen. (Peter Gierhardt)

Verbau von „B-Ware“ lag wird ewig offen bleiben, auf jeden Fall hatte der C-Radsatz derartige Maßfehler, dass sie weit außerhalb der Aufarbeitungsvorgaben lag. Die Fachwerkstatt bot nun an, die Zapfen auszupressen, die Bohrungen in den Radsternen aufzuschweißen und die alten Bolzen dann in korrigierte Bohrungen wieder einzupressen. Aufschweißen erschien uns aber angesichts des doch sehr alten Stahlgusses der Radsterne (mindestens 85 Jahre, wenn nicht noch älter) sehr risikoreich. Zudem hätten wir dann wieder die alten, weichen Bolzen mit den doch sehr lädierten Laufflächen drin gehabt. Also entschlossen wir uns zur sauberen Lösung: Wir besorgten neue Kuppelzapfenbolzen aus rissgeprüftem Vergütungsstahl, die dann im Bereich



Kesslers Lastzuglokomotiven

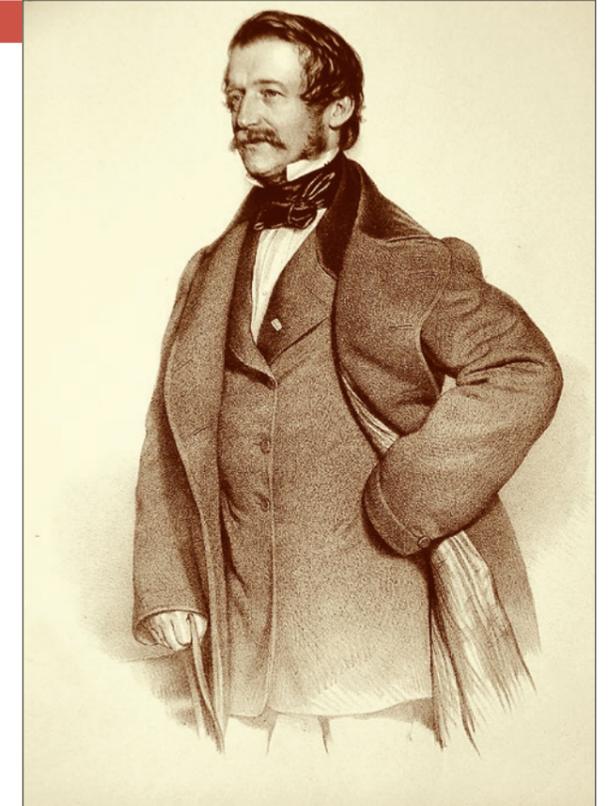
Emil Keßler und die Engerth-Lokomotiven



Der 1851 ausgeschriebene Wettbewerb um die beste Lokomotivbauart für den Betrieb über den Semmering, der Strecke von Wien zum österreichischen Mittelmeerhafen Triest, wurde am 16. September 1851 entschieden. Siegerin wurde die von Maffei in München gebaute Lokomotive BAVARIA. Jedoch konnte keine der vier Wettbewerbslokomotiven für den Dauereinsatz wirklich befriedigen. Emil Keßler, Direktor der Maschinenfabrik Esslingen (ME), beteiligte sich nicht mit einer Lokomotive am Wettbewerb, sondern zeigte sein Können durch Zeichnungen mit sinnreichen Konstruktionsideen für Berglokomotiven (siehe EDD 3).

Mit den Erkenntnissen aus dem Wettbewerb schuf der k. k. technische Rat Wilhelm von Engerth, der am 26. Mai 2014 seinen 200. Geburtstag hatte, das Konzept einer neuartigen Berglokomotive. Für die geforderte Dauerleistung der Semmering-Berglokomotiven mit den anhaltenden Steigungen von 1:40, war ein Kessel mit großer Heizfläche erforderlich. Einen so mächtigen und schweren Kessel konnte man ohne nachteilige Gewichtsüberhänge, nur auf einem langen Fahrgestell mit großem Achsabstand unterbringen. Dieser ließ sich, beim damaligen Stand der Erkenntnisse über den Bogenlauf, bei den engen Kurven des Semmering-Übergangs, mit Kurvenradien von 190 m, aber nicht verwirklichen. Wilhelm von Engerth ersann ein neues Konzept für eine Berglokomotive und ließ diese patentieren. Bei seiner Bauart nutzte er die Radsätze des Tenders zur Lastaufnahme des ansonsten weit überhängenden großen Kessels. Er kuppelte das Tendergestell durch einen Drehzapfen mit dem Hauptrahmen, der vor dem Stehkessel

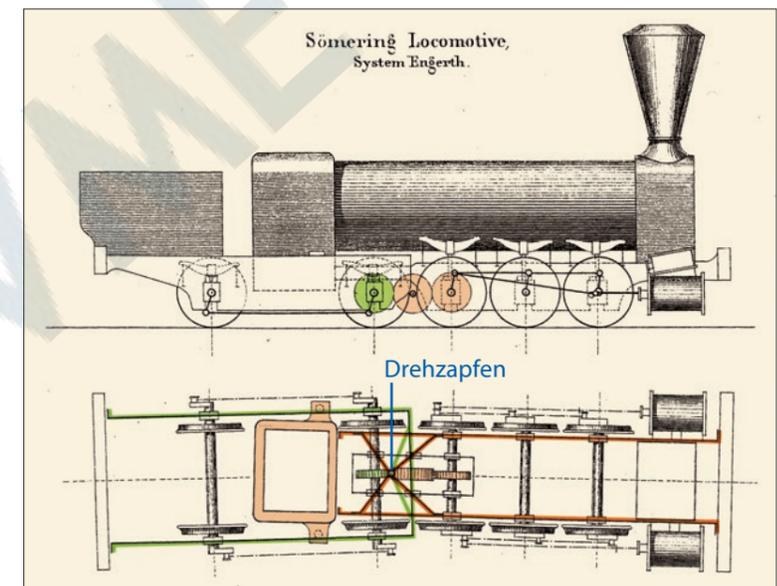
zwischen der dritten Kuppelachse und dem ersten Tenderradsatz angebracht war. Das Tendergestell konnte unter dem Stehkessel in den Kurven seitlich ausschwenken. Dadurch war die sogenannte „Stütztenderlokomotive“ geboren, die auch nach ihrem Erfinder als Engerth-Lok in die Lokomotivgeschichte einging. Siehe Zeichnung oben: Der Stütztender (grün) unterstützt den schweren Stehkessel. Durch diese Bauart als Stütztenderlokomotive konnte ein ausreichend großer Kessel auf der Lokomotive untergebracht werden, ohne dass die Laufeigenschaften in engen Kurven darunter litten. Für die Anfertigung der Detailpläne arbeitete Engerth eng mit den Firmen Cockerill in Seraing (Belgien) und Keßler in Esslingen zusammen. Obwohl sich Keßler am Wettbewerb nicht beteiligte, erhielt die ME den ersten Auftrag über zehn solcher Engert-Lokomotiven mit der Achsfolge C2'. Die erste Maschine aus dieser Serie trug den Namen KAPELLEN und erregte beim Fachpublikum und in der



Wilhelm Freiherr von Engerth (1814-1884)

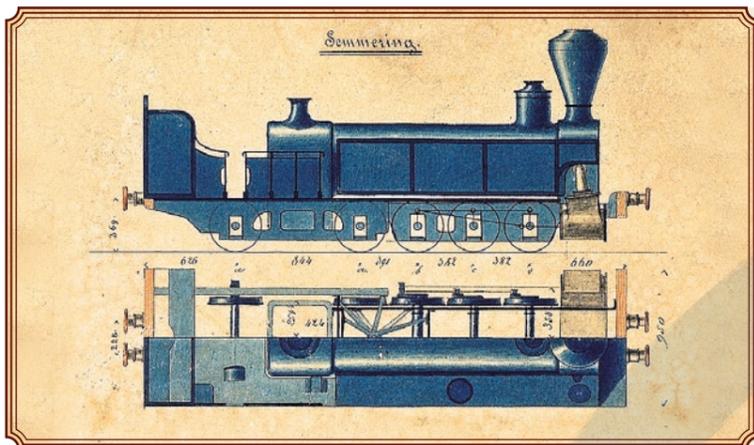
Fachpresse große Aufmerksamkeit. Emil Keßler stellte einige seiner fertiggestellten Engerth-Lokomotiven auf Messen in München und Paris aus. So gingen innerhalb von fünf Jahren 174 Bestellungen für Engerth-Lokomotiven aus Österreich, Frankreich und der Schweiz in Esslingen ein, die mal mit zwei und mal drei gekuppelten Radsätzen ausgeführt wurden. Darunter waren nicht nur Lastzuglokomotiven dabei, sondern auch großrädrige Mixt-Lokomotiven, wie die Lokomotiven für Personen- und leichte Güterzüge damals genannt wurden.

Prinzipbild der ersten Engerth-Lok im Gleisbogen. Der kugelförmig ausgebildete Drehzapfen lag sogar noch vordem ersten Tenderradsatz, so dass dieser in den Gleisbögen bereits nach der Seite ausschlenkte. Die Radsätze von Lok und Tender sind durch Zahnräder gekuppelt. (RR)



Die folgenden zwei Seiten zeigen acht Typenskizzen aus dem bebilderten Lieferverzeichnis der ME. Das Gelenk vordem Stehkessel, um das sich der Stütztender dreht, ist gut sichtbar. (ME-Archiv, Slg.: Wirtschaftsarchiv Baden-Württemberg)

Kesslers Lastzuglokomotiven

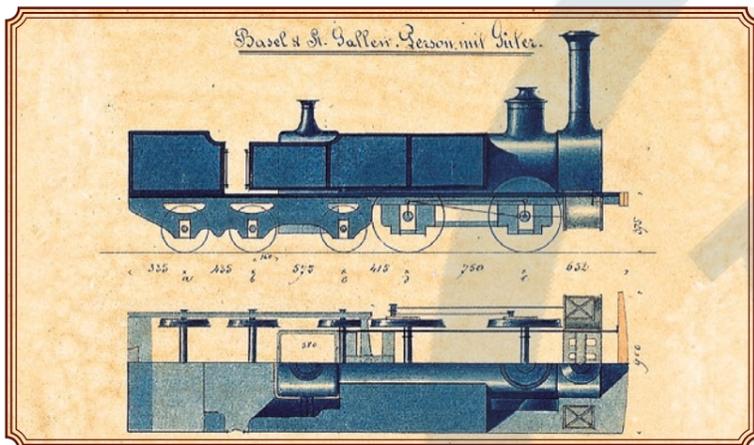


Semmering-Bahn

Bj.: 1854
10 Stück

Die erste Lok trug den Namen
KAPELLEN (s. Seite 8 und 9)

Fabr.-Nr. 232-239
253-254



Schweizerische Centralbahn (S.C.B.)

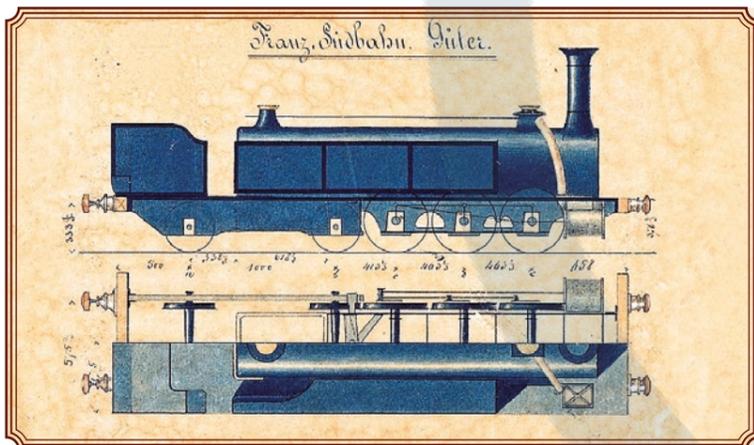
Bj.: 1854-58
26 Stück

Verein Schweizerbahnen (V.S.B.)

Bj.: 1855-56
12 Stück

Jura Industriel (Schweiz)

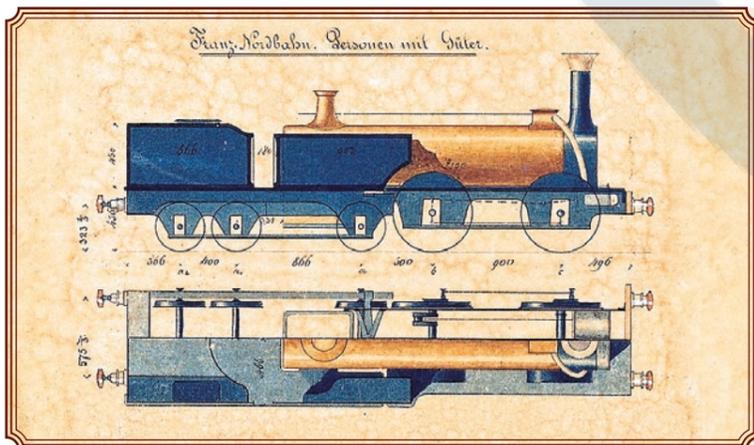
Bj.: 1856-58
3 Stück
Fabr.-Nr. 255-258 307-320
274-279 395-402
300-303 407-411



Französische Südbahn (Midi)

Bj.: 1856-57
24 Stück

Fabr.-Nr. 271-273
280-282
297-299
304-306
347-352
381-386

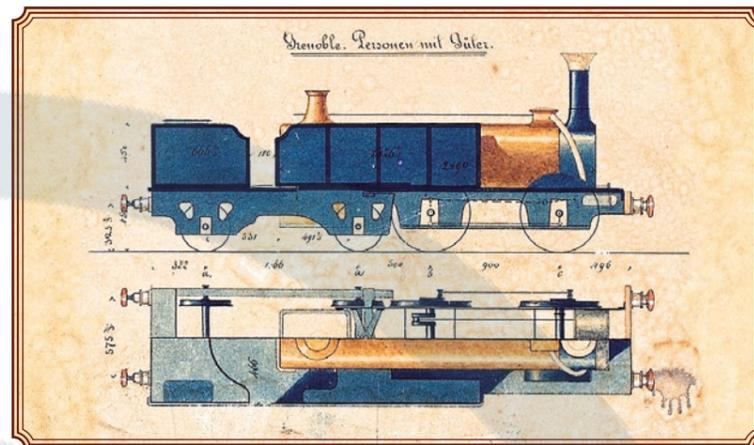


Französische Nordbahn

Bj.: 1856
6 Stück

Fabr.-Nr. 283-288

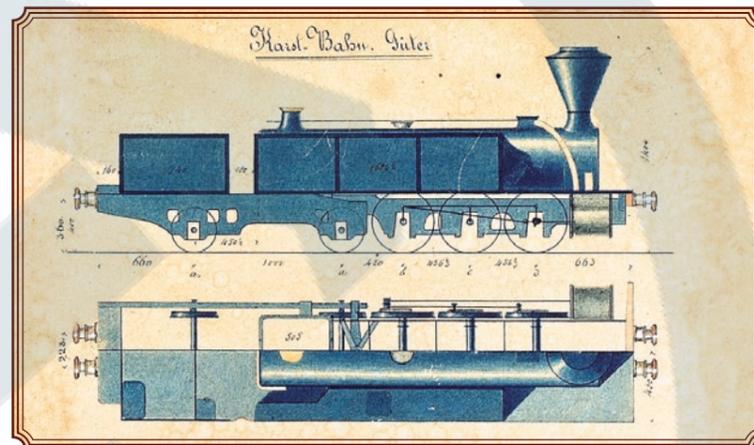
Kesslers Lastzuglokomotiven



Grenoble Dauphiné (später P.L.M.)

Bj.: 1855
6 Stück

Fabr.-Nr. 289-294



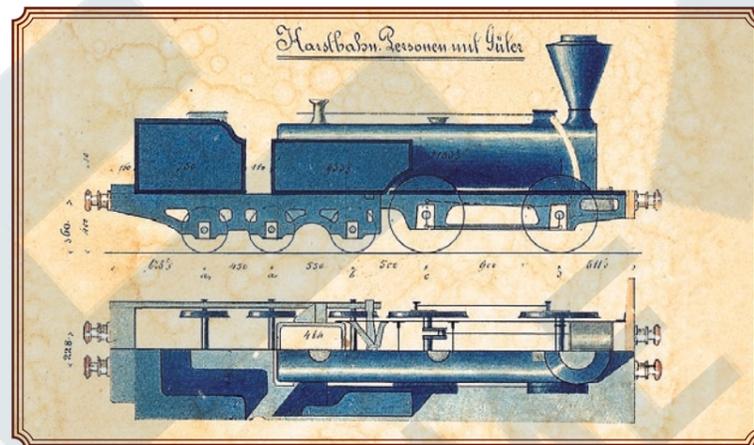
Karst-Bahn (Österreichische Südbahn)

Bj.: 1857
8 Stück

Böhmische Bahn (Österreichische Nordbahn)

Bj.: 1857-58
14 Stück

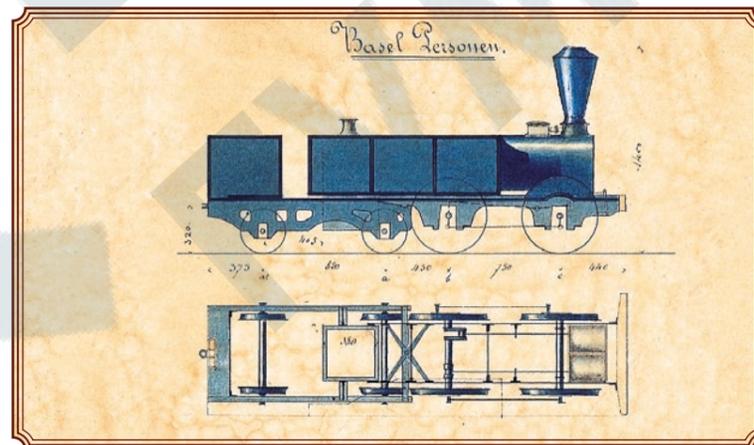
Fabr.-Nr. 321-340
433-434



Karst Bahn

Bj.: 1857
8 Stück

Fabr.-Nr. 341-342
375-380



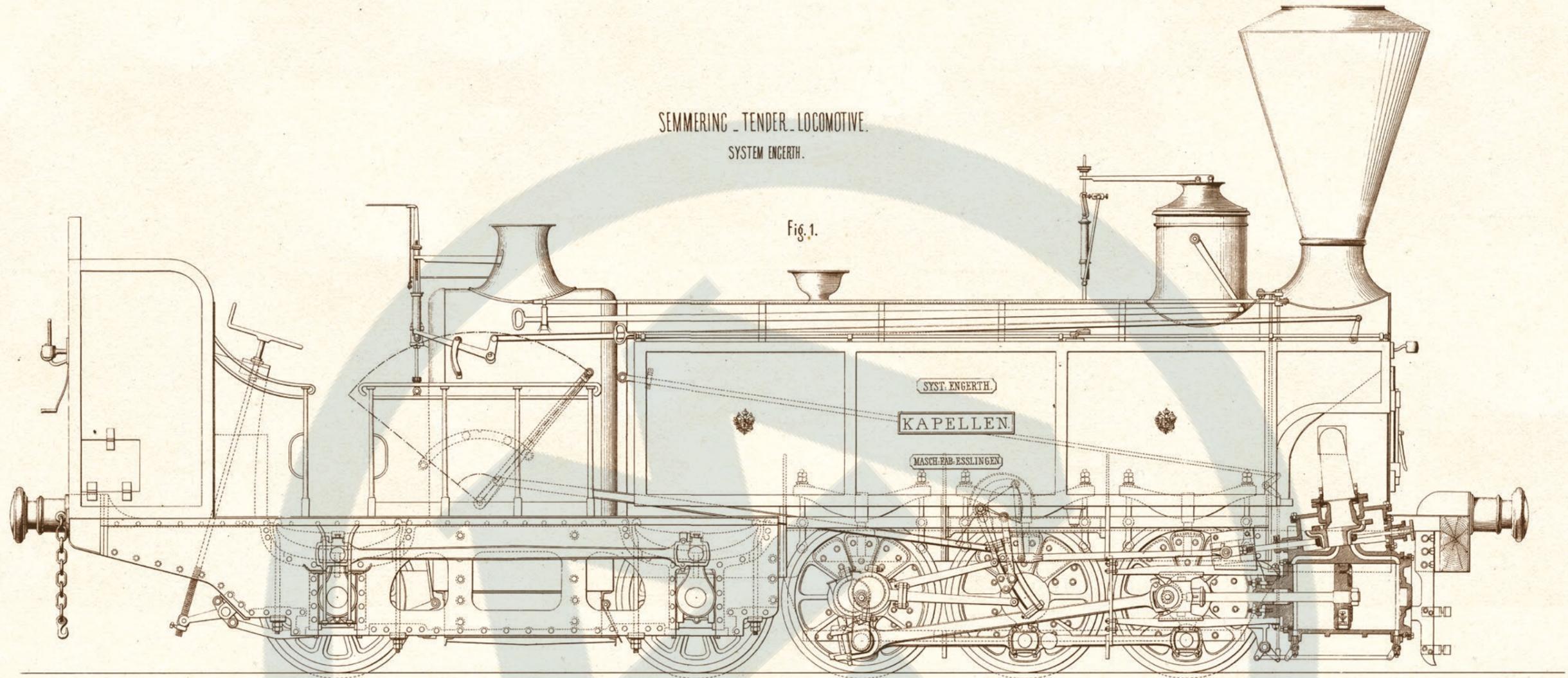
Schweizerische Centralbahn (S.C.B.)

Bj.: 1857
13 Stück

Fabr.-Nr. 353-364
481

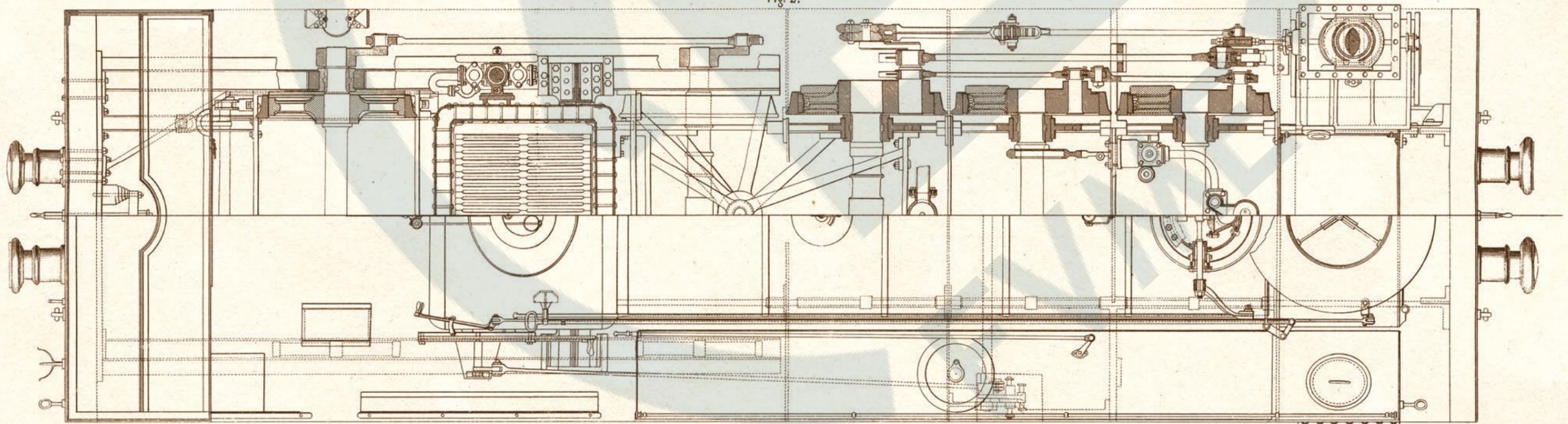
Nächste Doppelseite:
Stahlstich der
ersten Engerth-Lok
KAPELLEN, aus
einer ME-Broschüre
anlässlich der
Ablieferung Baujahr
1854, ME-Nr. 232.
Wegender Zahnrad-
kupplung (siehe Seite
5 unten) hatten alle
Radsätze von Lok und
Tender den gleichen
Durchmesser und an
denen des Tenders
Kuppelstangen.
(Slg.: RR)

SEMNERING TENDER LOCOMOTIVE.
SYSTEM ENGERTH.

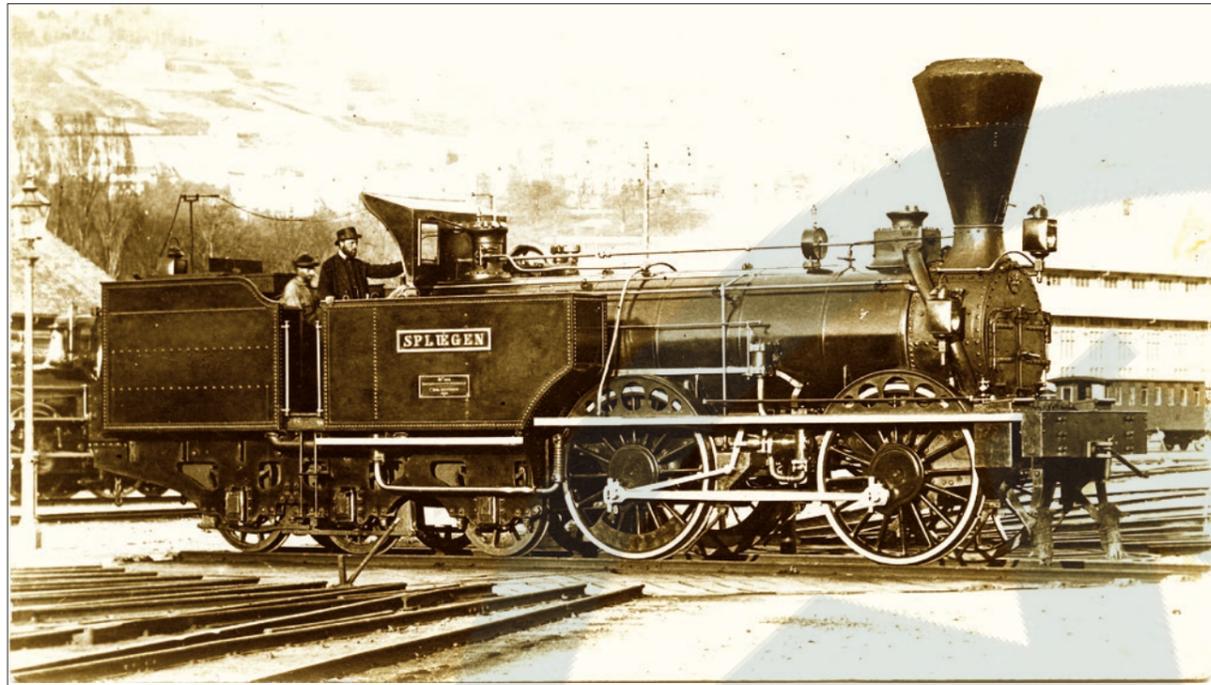


12 9 6 3 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 W. Fuss.

Fig. 2.



Kesslers Lastzuglokomotiven



Die Lokomotive SPLUEGEN der Vereinigten Schweizerbahnen (V.S.B.), Baujahr 1858 und der ME-Fabr. Nr. 404 auf der Drehscheibe im Depot Zürich. (Slg.: RR)

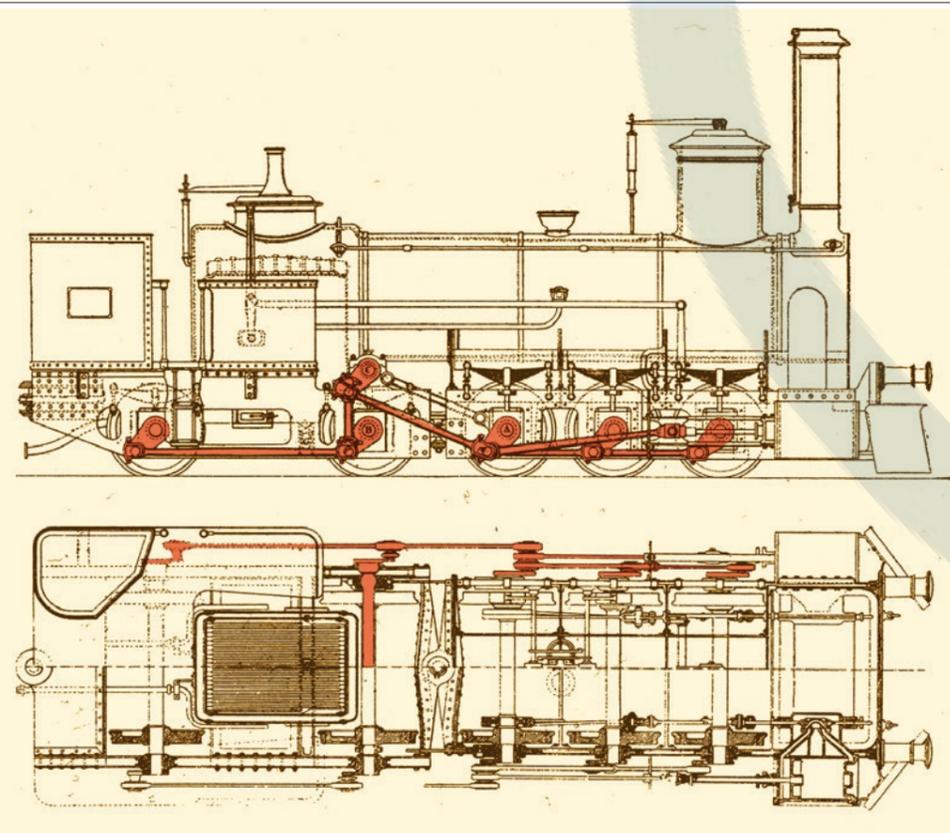
Typenskizzen der Lokomotive STEYERDORF mit der Kupplung der Tender-Radsätze übereine Blindwelle, die über der ersten Tenderachse lag. (Slg.: RR)

Das Besondere bei der KAPELLEN war der einheitliche Raddurchmesser von Tender und Lokomotive und die Kuppelstangen zwischen den Tender-Radsätzen. Versuchsweise wurde bei einigen Engerth-Lokomotiven, so auch bei der KAPELLEN, die erste Tenderachse über ein Zahnradgetriebe von der hinteren Kuppelachse

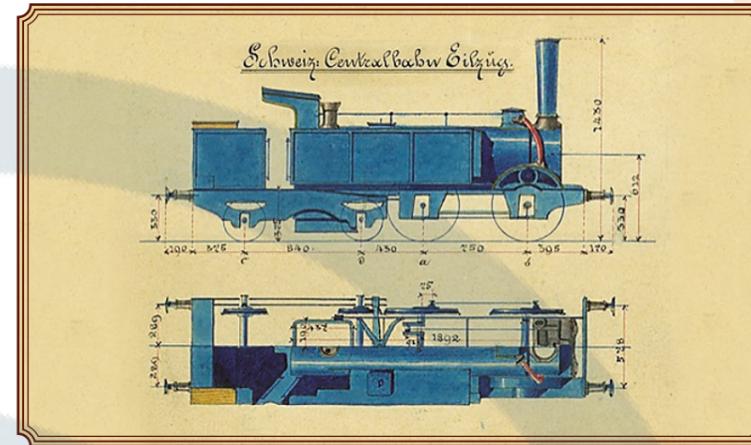
aus angetrieben (siehe Seite 5). Zum Entkuppeln des Tenderantriebs, konnte die mittlere Zahnradwelle seitlich verschoben werden, so dass die Zahnräder nicht mehr im Eingriff waren. Die wegen des Bogenlaufs störanfällige Anordnung wurde bald ausgebaut, weil die Lokomotive auch mit

den drei angetriebenen Radsätzen eine für die damaligen Zuglasten befriedigende Zugkraft entwickeln konnte. Diese Kenntnis hatte Emil Keßler längst, weshalb er auch einen Dreikuppler für das vorgegebene Leistungsprogramm anbot (s. EDD3). Das Wissen darum wurde zwar durch den Wettbewerb bestätigt, aber es blieben wohl noch einige nicht ausgeräumte Bedenken.

Alternativ zur Zahnradkupplung ersannen findige Konstrukteure allerhand andere Möglichkeiten der Kraftübertragung auf die Radsätze des beweglichen Tenders zur Erhöhung des Reibungsgewichts (siehe Zeichnung links). Mit den drei gekuppelten Radsätzen war aber das Traktionsproblem der Semmeringbahn für die erste Zeit gelöst. Erst als die Zuglasten deutlich über das in der Ausschreibung festgelegte Leistungsprogramm hinaus anstiegen und das Reibungsgewicht nicht mehr ausreichte, wurden viele der vorhandenen Engerth-Lokomotiven hinten mit einem weiteren Kuppelradsatz zu D-Kupplern umgebaut und mit einem normalen Schlepptender versehen. Der Stehkessel hing zwar über, was aber die Laufeigenschaften bei den geringen gefahrenen Geschwindigkeiten nicht wesentlich beeinflusste. Nach diesem Umbau waren die Maschinen noch sehr lange in Betrieb. Erst 1929 hat man die KAPELLEN ausgemustert



Kesslers Lastzuglokomotiven



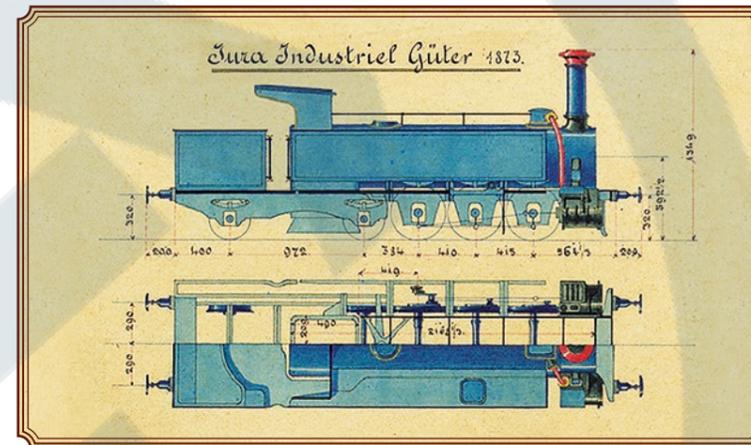
Schweizerische Centralbahn (S.C.B.)

Bj.: 1872
4 Stück

Fabr.-Nr. 1179-1182



ME-Werkfoto der TOESS, Fabrik-Nr. 1182, die für die Schweizerischen Centralbahn bestimmt war. (Slg.: AKEHW)



Jura Industriel (Schweiz)

Bj.: 1873
2 Stück

Fabr.-Nr. 1303-1304

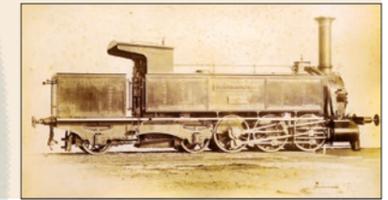


Foto der CHAUX DE FONDS, Fabrik-Nr. 1303, für die Jura Industriel. (Slg.: AKEHW)

und leider verschrottet. Sie fuhr bis zum Schluss mit dem ursprünglichen Kessel und Triebwerk, das lediglich um eine Kuppelstange zum vierten Kuppelradsatz erweitert wurde.

Eine nette Geschichte am Rande: Emil Keßler bezahlte die Lizenzgebühren an Wilhelm Freiherr von Engerth mit den hoch profitablen ME-Aktien der Maschinenfabrik Esslingen. Die Dividende lag in dieser Zeit bei über 20%. Durch diesen Schachzug musste es auch im Interesse von Wilhelm Engerth liegen, dass die Geschäfte der ME weiterhin durch viele Bestellungen so profitabel blieben. Als technischer Rat beim österreichischen Handelsministerium hatte er alle Möglichkeiten dazu. Die Blüte der Engerth-Lokomotiven war nur von kurzer Dauer. Bereits 1858 ging diese Ära dem Ende zu. Lediglich 1872/73 kamen noch zwei Bauarten mit weiteren sechs Maschinen hinzu. Diese Maschinen wurden bereits mit einem rudimentären Führerhaus geliefert. Die Bauart bescherte der ME für kurze Zeit volle Auftragsbücher.

Verwendete Literatur:

- Braitmaier, Dietrich: Emil Keßler, Eine Würdigung zu seinem 100. Todestag; in Lok Magazin Nr. 23, Stuttgart 1967.
- Die Lokomotive: Emil Keßler, Ein Gedenkblatt zu 100. Geburtstag für den Begründer des süddeutschen Lokomotivbaus. Wien 1913.
- Distelbarth, Wolfgang; Hotz, Joachim: Emil Keßler 1813-1867. Ausstellungskatalog Karlsruhe 1967.
- Engerth, Wilhelm: Die Entwicklung der Staatseisenbahn über den Semmering, Wien 1853.
- Groß, Adolf: Fünfzig Betriebsjahre der Maschinenfabrik Esslingen 1846-1897. Jubiläumsschrift der ME.
- Keßler, Ludwig: Emil Keßler sein Leben und Werk; Aus den Anfängen der Maschinenfabrik Esslingen. Esslingen 1938.
- Mayer, Max: Emil Keßler ein Begründer des deutschen Lokomotivbaus; in Beiträge zur Geschichte der Technik und Industrie. Bd. 14. Berlin 1924.
- Messerschmidt, Wolfgang: Von Lok zu Lok, Esslingen und der Lokomotivbau für die Bahnen der Welt. Stuttgart 1969.
- Moser, Alfred: Der Dampfbetrieb der Schweizerischen Eisenbahnen 1847-1922, Basel 1923.
- Rihosek, Johann: Die Semmering-Lokomotiven vor 100 Jahren. Sonderabdruck in der Zeitschrift des Österreichischen Ingenieur- und Architekten-Vereins "Heft 13/14, 1954.
- Sanzin, Rudolf: Die Entwicklung der Gebirgslokomotive, Sonderabdruck eines Vortrags in der Zeitschrift des Österreichischen Ingenieur- und Architekten-Vereins "1905, Nr. 20.
- Wiener, Lionel: Articulated Locomotives; The Evolution of the articulative Locomotives, London 1930.

Die Engerth-Lok L'ADOUR der MIDI, die 1856 von der ME gebaut wurde, rollt entlang des namengebenden Flusses Adour. (Peter Gierhardt)

Führerstand der MIDI-Lok L'ADOUR bei einer Fahrt entlang der Mittelmeerküste. (Peter Gierhardt)



Von den Esslinger Engerth-Lokomotiven sind zwei erhalten geblieben. Die C2'-Lok L'ADOUR, Bahn Nr. 312, der Compagnie du Midi von 1856, ME-Fabr.-Nr. 306. Sie steht im französischen Eisenbahnmuseum Mulhouse im Elsaß, nachdem sie in fünfjähriger Bauzeit ab 1973 restauriert und in ihren Ursprungszustand versetzt wurde.

Weiter ist die B3'-Lokomotive

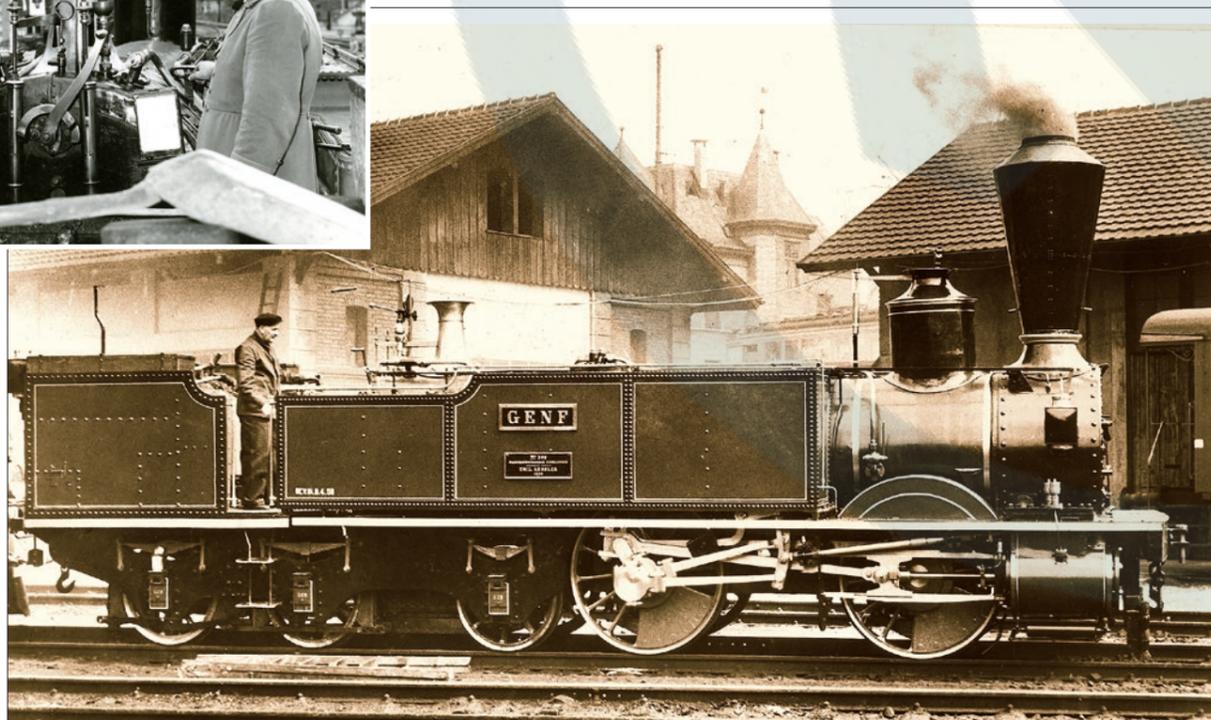
von 1858, ME-Nr. 396, die mit dem Namen GENF, Bahn Nr. 28 der Schweizerischen Centralbahn (S.C.B.), erhalten geblieben. Sie steht heute im schweizerischen Verkehrshaus in Luzern und ist noch betriebsfähig. Sie wird bei besonderen Anlässen angeheizt und ist vor einem historischen Zug im Betrieb zu bewundern.

Die noch 1947 erhaltene Engerth-Lok

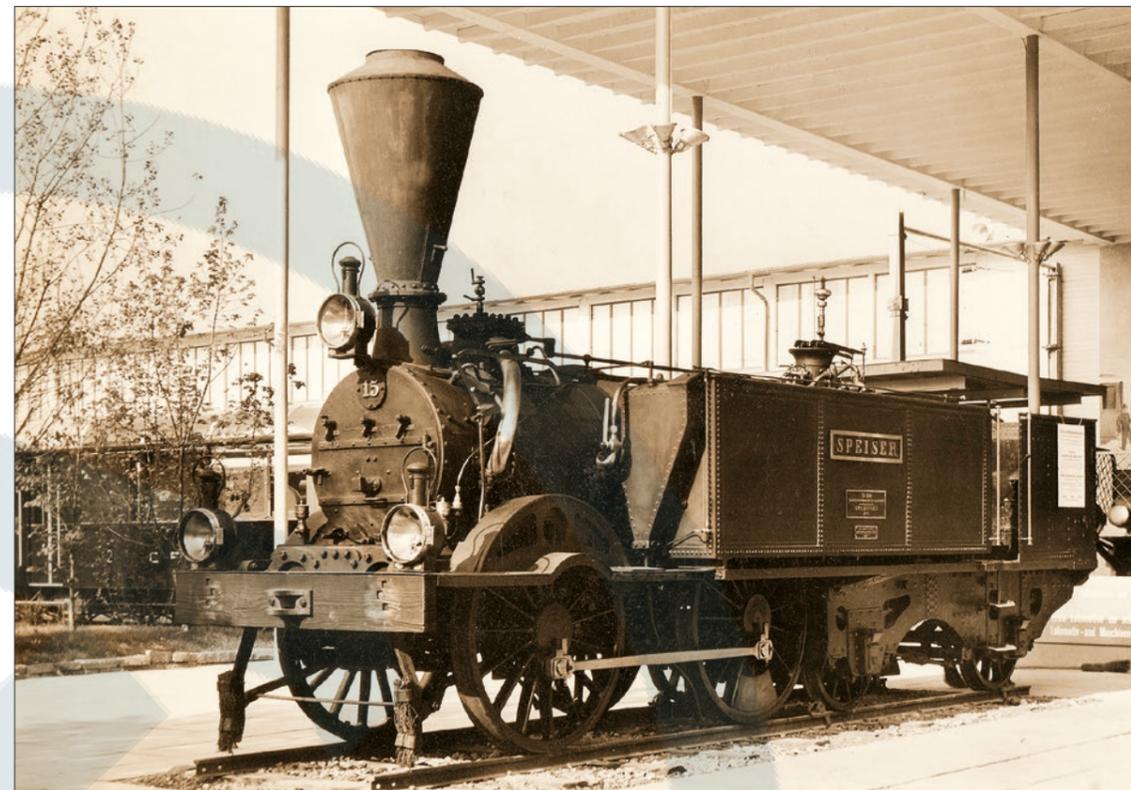


So stand das Lokpersonal der GENF ungeschützt auf dem Führerstand während der Fahrt. (Foto: Bauer, Waldshut)

Die GENF der Schweizerischen Centralbahn ist die älteste heute noch betriebsfähige originale Lokomotive der ME. (AKEHW)



Blick ins Archiv



SPEISER mit der Radsatzfolge B2' der Schweizerischen Centralbahn mit der ME-Fabriknummer 353 von 1857 musste dafür herhalten, um mit einigen ihrer Bestandteile, wie den Radsätzen und Armaturen, anlässlich des

100jährigen Jubiläums der Schweizerischen Eisenbahnen die erste Lokomotive LIMMAT nachzubauen. Das Original der LIMMAT wurde 1847 von Emil Keßler in Karlsruhe für die erste schweizerische Eisenbahn von Zürich

nach Baden, der Spanisch Brötli-Bahn gebaut. Der Name stammt von den Spanisch Brötli, einem Gebäck aus Baden, das die Züricher durch die Bahn stets frisch auf den Tisch bekamen.

Aktuelles

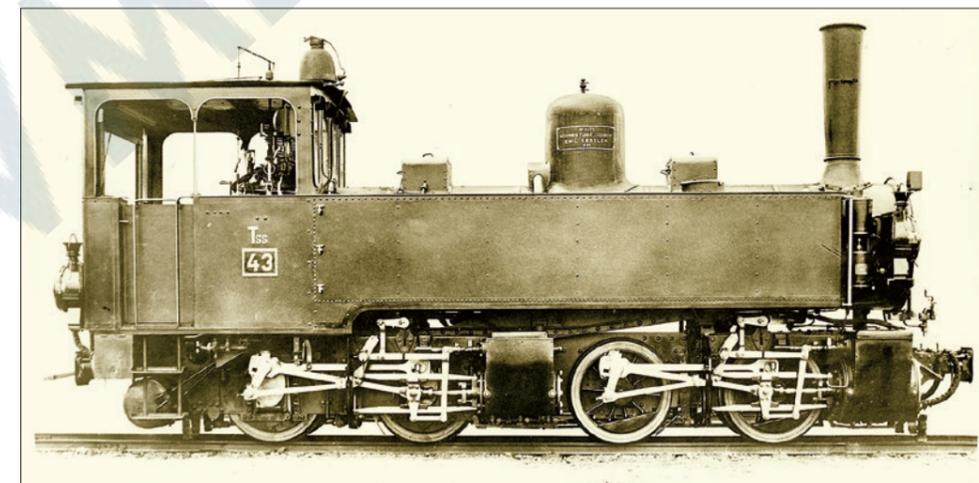
Die württembergische Tssd dampft wieder

Die Esslinger Schmalspurlokomotive 99 633 hat eine 115 jährige Geschichte auf dem Buckel. Für die 750 mm Schmalspurbahnen Biberach-Ochsenhausen und Beilstein-Heilbronn bestellten die Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen (K.W.St.E.) am 1. Dezember 1898 drei Lokomotiven bei der Maschinenfabrik Esslingen zum Preis von je 33.200 Mark. Die bahnamtliche Abnahme der dritten Lokomotive mit der Betriebsnummer 43 durch die K.W.St.E. erfolgte am 20. Januar 1900 als württembergische Klasse Tssd. Die Tssd ist eine Lok der Bauart Mallet mit einem gelenkigen Untergestell, bei der das vordere Triebwerk mit seinen zwei Radsätzen nach der Seite ausschwenken kann. Durch den Zusammenschluss der Länderbahnen zur Deutschen

Reichsbahn wurde die Lokomotive 1925 umbenannt und erhielt die Nummer 99 633. Sie verrichtete ihren Dienst noch bei der Bundesbahn bis zu ihrer Ausmusterung am 18. März

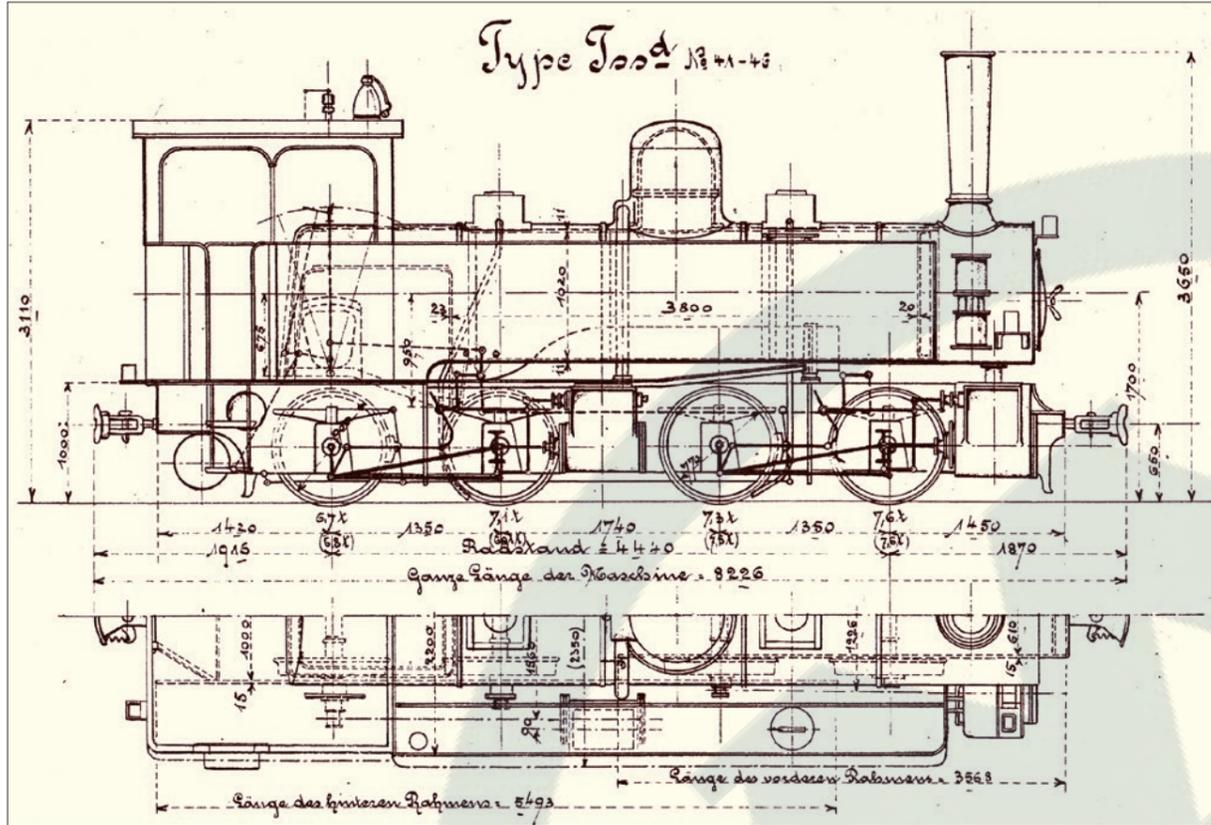
1969 fast 70 Jahre lang und einer Laufleistung von rund 3 Millionen Kilometer. Bereits im Herbst 1969 übernahm die Deutsche Gesellschaft für

Werkfoto der 99 633 noch mit der Nummer 43. (Slg.: RR)



Typenskizze der Tssd aus dem „Illustrierten Lokomotivenpark-Verzeichnis“ der K.W.St.E. (Slg.: RR)

Eine Streichel-einheit für die Sinne war für die Mitfahrenden die Parallelfahrt der 99 633. So konnte die arbeitende Maschine aus der Nähe und nicht nur bei einer Vorbeifahrt erlebt werden. (Foto: Hans-Joachim Knapfer)



Eisenbahngeschichte (DGEG) die Maschine zur musealen Erhaltung. Schon 1973 begann die DGEG mit der Aufarbeitung in betriebsfähigen Zustand, die am 6. November 1982 mit der ersten Fahrt unter Dampf ihren Abschluss fand. Zum 100jährigen Jubiläum der Öchsle-Bahn kam die 99 633 wieder nach Ochsenhausen, blieb dort auf Mietbasis und wurde ab dem 31. Januar 1992 nach einer Ausbesserung in Möckmühl betriebsfähig abgestellt.

Vom 1. Juni 2002 an war sie in Ochsenhausen im Betriebseinsatz bis zu ihrem Fristablauf. Einer Wiederinbetriebnahme stand der altersschwache Kessel im Wege, der durch einen Neubau ersetzt werden musste. Nach einer mehr als drei Jahre dauernden Ausbesserung der Lokomotivteile wurde sie in den Werkstätten der Zillertalbahn montiert. Dort stand die Maschine zur Abnahme und Lastprobefahrt von Jenbach nach Mayrhofen bereit. Sie bestand diese mit Bravour

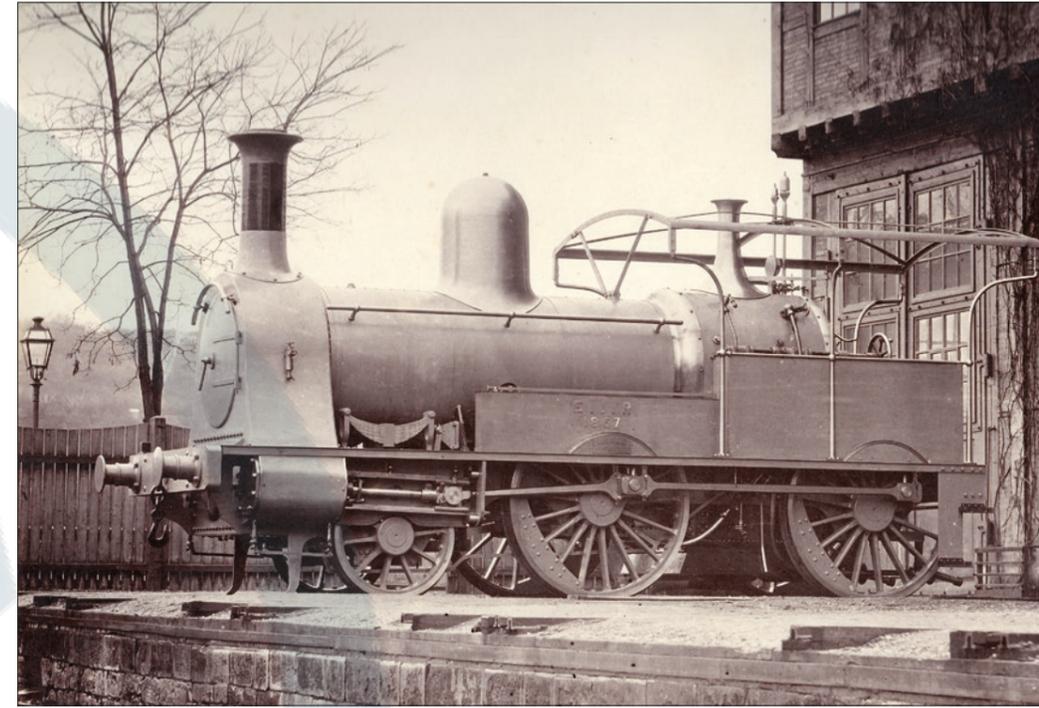
und erreichte spielend eine Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h. Die Überführung der Lokomotive nach Warthausen steht kurz bevor. Allgemein bekannt wurde die 99 633 als „Titel“-Lokomotive der Kultsendung „Eisenbahn Romantik“ des SWR. In dieser Filmsequenz wird die gelenkige Bauart der Lok sichtbar. Bei der Einfahrt in den Gleisbogen schwenkt das vordere Triebgestell nach der Seite aus. Seit 27. März 2015 steht die 115 Jahre alte Tssd wieder auf den Gleisen der Öchsle-Museumsbahn.



Historie

Emil von Keßlers letzte Lokomotive

Der Fund von zwei Bildern aus privaten Archiven war der Anlass für diesen Beitrag. Emil von Keßler war nicht nur unter den ersten drei Fabriken die 1841 erfolgreich den Serienbau von Lokomotiven in Deutschland aufnahmen. Seine Unternehmensgründung in Karlsruhe 1837 und später seine Maschinenfabrik Esslingen fertigten stets maßgeschneiderte Lösungen für die spezifischen Bedürfnisse der Auftraggeber. Darunter fanden sich die unterschiedlichsten Bauarten, wie Crampton- und Engerth-Lokomotiven., die aufgrund von Zeitströmungen nur eine vergleichsweise kurze Blüte hatten und nach kurzer Zeit wieder aus den Bestellkladden verschwanden. Hinzu kamen spezielle Lösungen für den Betrieb im Flachland, im Gebirge, sowie für die Beförderung von Güter-, Personen- und Schnellzüge. Es war



eine Pionierzeit, bei der sich erst durch Versuche und Betriebserfahrungen bestimmte bessere Konstruktionsmerkmale herauskristallisierten. Manche Irrtümer wichen erst um die Jahrhundertwende neueren Erkenntnissen.

Wir danken der Firma **WASTA GmbH, Stuttgart** (Strategie-, Prozess-, Personalberatung) verstaucht@googlemail.com für die Finanzierung dieser Ausgabe des Esslinger Dampfdrucks.

Die Weltausstellung von 1867 in Paris stand vor der Tür, bei der Emil Keßler mit seiner 800. Lokomotive für die ME werben wollte, als er an Herzversagen im Alter von 54 Jahren starb. Er durfte es nicht mehr erleben, dass die Ausstellungslokomotive der ME eine Goldmedaille bekam. In den 21 Jahren seit der Gründung der Maschinenfabrik Esslingen erwarb sich die ME unter seiner Leitung einen hervorragenden Ruf, nicht nur in Württemberg, sondern in ganz Europa und darüber hinaus. So gehörte die Maschine mit der Nummer 800 zu einer Bestellung von 20 Lokomotiven für die Bahn von Kalkutta nach Delhi in Britisch Indien. Die ME gehörte, zur Zeit von Emil Keßlers Tod, zu den ganz großen Lokomotivfabriken in Deutschland.

Die Lokomotive mit der Fabriknummer 800stehtabfahrbereit vordentorenderME. Das fehlende Dach des Führerhauses wurde wegen der besonderen klimatischen Bedingungen durch eine Segeltuchplane ersetzt. (Slg.: AKEHW)

Eine historische Abbildung aus der Weltausstellung in Paris von 1867. Am Stand rechts der ME präsentierte die Maschinenfabrik Karlsruhe, eine Gründung Emil Keßlers von 1837, einen C-Kuppler. (Slg.: Ulrich Volkmer)

Impressum:

DAMPFDRUCK Nummer 4/2015

Herausgeber: Förderverein zur Erhaltung von Lokomotiven der Maschinenfabrik Esslingen e.V. (FVME)

Dr. Hans-Thomas Schäfer (V.i.S.d.P.)

Redaktion: Rudolf Röder (RR)
Dr. Hans-Thomas Schäfer

Mitwirkung: ME-Baurat Georg Kurtz (GK)
Wolfgang Rabus Archiv
Hans-Joachim Knapfer
Ulrich Volkmer

Grafische Gestaltung und Layout: Peter Gierhardt

Kontakt: www.foerderverein-me.de
FVME
c/o Schäfer
Kastanienweg 24
73 732 Esslingen



Zur betriebsfähigen Restaurierung unserer 90jährigen Dampflokomotive, der württembergischen T3 sind wir auf Ihre Unterstützung angewiesen: Über eine Zuwendung an unseren Verein freuen wir uns besonders. Dieser Ausgabe liegt ein Überweisungsformular an das Spendenkonto IBAN: DE26 6119 0110 0263 4000 00. BIC: GENODES1ESS bei der Volksbank Esslingen bei. Wir sind als gemeinnützig anerkannt. Wenn Sie Ihre Fachkenntnisse bei uns einbringen wollen, melden Sie sich doch einfach unter der Nummer 0711-31 80 535. Für Spenden über 100,- € erhalten Sie als Dankeschön eine Original-Aktie der Maschinenfabrik Esslingen von 1963.

Bitte um Unterstützung

Werden Sie Fördermitglied im FMVE e.V.:

Der jährliche Mindestbeitrag beträgt 50,-€ dabei ist der Bezug des Esslinger DAMPFDRUCK enthalten.

Das Einzelheft des Esslinger DAMPFDRUCK ist zum Preis von 2,- € erhältlich:

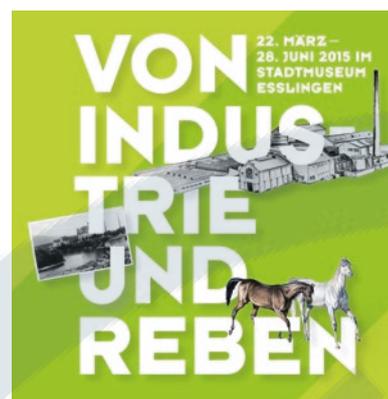
Stadtmuseum im Gelben Haus
Hafenmarkt 7
73 728 Esslingen am Neckar
Tel.: 0711-35 12-32 40

Stadtmarketing & Tourismus
Marktplatz 2
73 728 Esslingen am Neckar
Tel.: 0711-39 69 39-69

Eisenbahn-Treffpunkt Schweickardt
Biegelwiesenstraße 31
71334 Waiblingen-Beinstein
07151 93793 0

Der Esslinger DAMPFDRUCK ist gegen eine kleine Spende über den Siedentop-Verlag mit der Online-Adresse www.brenzbahn.de zu erhalten.

Ausstellung



Im Stadtmuseum Esslingen findet derzeit die Ausstellung „Von Industrie und Reben“ mit Bildern aus Mettingen, Weil und Brühl statt. Dort sind auch historische Dokumente der Industriebetriebe Maschinenfabrik Esslingen und der Württembergischen Baumwoll-Spinnerei und -Weberei, die Emil Keßler mit gegründet hat, zu sehen.

Dienstag – Samstag 14–18 Uhr
Sonntag und Feiertag 11–18 Uhr
Stadtmuseum im Gelben Haus
Hafenmarkt 7, 73728 Esslingen
www.museen-esslingen.de



Volksbank
Esslingen eG



Eberhard-Bauer-Straße 30
D-73734 Esslingen
Tel. +49 711 489093-0
Fax +49 711 489093-120

- ✦ PROZESSAUTOMATION
- ✦ SCHALTSCHRANKBAU
- ✦ ROBOTIK & HANDLING SYSTEME
- ✦ PROJEKTIERUNG & AUSFÜHRUNG

www.mafu-wenness.de



THE EXCELLENT SCREW



Stahlbau und Schlosserei
Anlagenbau/Montage
Edelstahlverarbeitung
Komplettbau

E. Roleff GmbH & Co. KG
Stahlbau & Schlosserei
Kieswiesen 6-8
73776 Altbach

☎ 07153/994-0
☎ 07153/994-11
🌐 www.roleff.com
✉ info@roleff.com



Kiesel
...klebt am Bau®

www.modelleisenbahn.com

Hier gibt es die größte Auswahl an Modelleisenbahnen und Zubehör:



Eisenbahn-Treffpunkt
SCHWEICKHARDT

Waiblingen | Reutlingen



„Bei uns schlägt das Herz für die Eisenbahn, denn – Eisenbahn sind WIR!“

PAULE macht Schweres und Schwieriges leicht

- Schwertransporte
- Internationale Projektentwicklung
- Maschinentransporte
- Kranarbeiten
- Fabrikumzüge
- Montagen aller Art

Hermann Paule GmbH & Co. KG

Augsburger Straße 704
Telefon: (07 11) 3 20 16 - 0
www.hermann-paule.de

70329 Stuttgart
Fax: (07 11) 32 40 47
info@hermann-paule.de

Weinkeller Einhorn
Einhorn
Einhornstübe

Schwäbische Gastronomie in historischen Gemäuern

Moritz-Leander Weiß
Weinkeller Einhorn
Heugasse 17
73728 Esslingen a.N.

Tel.: 0711 / 35 35 90
Fax: 0711 / 35 91 26

www.weinkeller-einhorn.de
info@weinkeller-einhorn.de