

DAMPFDRUCK

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



GRUSS AUS STUTTGART

Neues vom FVME

Montage der Vorratsbehälter

Die Töchter der ME

Die Firma Gebr. Kuhn: Teil II

Zahnradlokomotiven

Die Stuttgarter Zahnradbahn

ME-Brückenbau

Der Wandersteg am Rosenstein

Geschichte der ME

Ablieferung des ersten Esslinger Personenwagens und der ersten Lokomotive der ME an die Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen vor 170 Jahren



Editorial

Titelseite oben: Postkartedieners-tenBetriebderStuttgarterZahnradbahn an einem schönen Aussichtspunktder Wilhelmshöhezeigt. (Slg.: R. Röder)

Titelseite unten: Die Brücke des Schwäbischen Albvereins über den Halsgraben am Rosensteinoberhalb von Heubach. (Slg.:FVME)

Uns ist es doch noch gelungen- quasi „auf den letzten Drücker“ - die 8. Ausgabe unserer „Vereins“-Zeitschrift in 2017 fertigzustellen. Vielen Dank an die Autoren und insbesondere unseren Grafiker/Layouter! Im Verein haben wir ein etwas schwieriges Jahr hinter uns. Die Veränderung in der technischen Leitung, Neukonstruktionsbedarf für unsere Lok und der doch komplizierte Aufbau der Vorratsbehälter hatten Priorität. Nach wie vor suchen wir weitere Aktive, die gern an unserer Lok im Maßstab 1:1 mitarbeiten wollen, besonders einen Niedervoltelektriker. In diesem Heft schließen wir das Kapitel über die ME-Tochter Maschinen-

fabrik Kuhn in Stuttgart-Berg ab. Der besondere eisenbahntechnische Schwerpunkt der ME waren die Zahnradlokomotiven. Sehr wirkungsvoll war in den 80er des 19.Jahrh. der Bau und Betrieb der Stuttgarter „Zacke“. Und wir erinnern uns an die Lieferung der ersten Wagen und Lokomotiven aus der 1846 erst gegründeten ME vor 170 Jahren.

Dr.Schäferam Einfüllstutzen eines Vorratsbehälters für Wasser



FVME-Nachrichten



FVME-Nachrichten

Die T3 des FVME erhält ihre neuen Vorratsbehälter

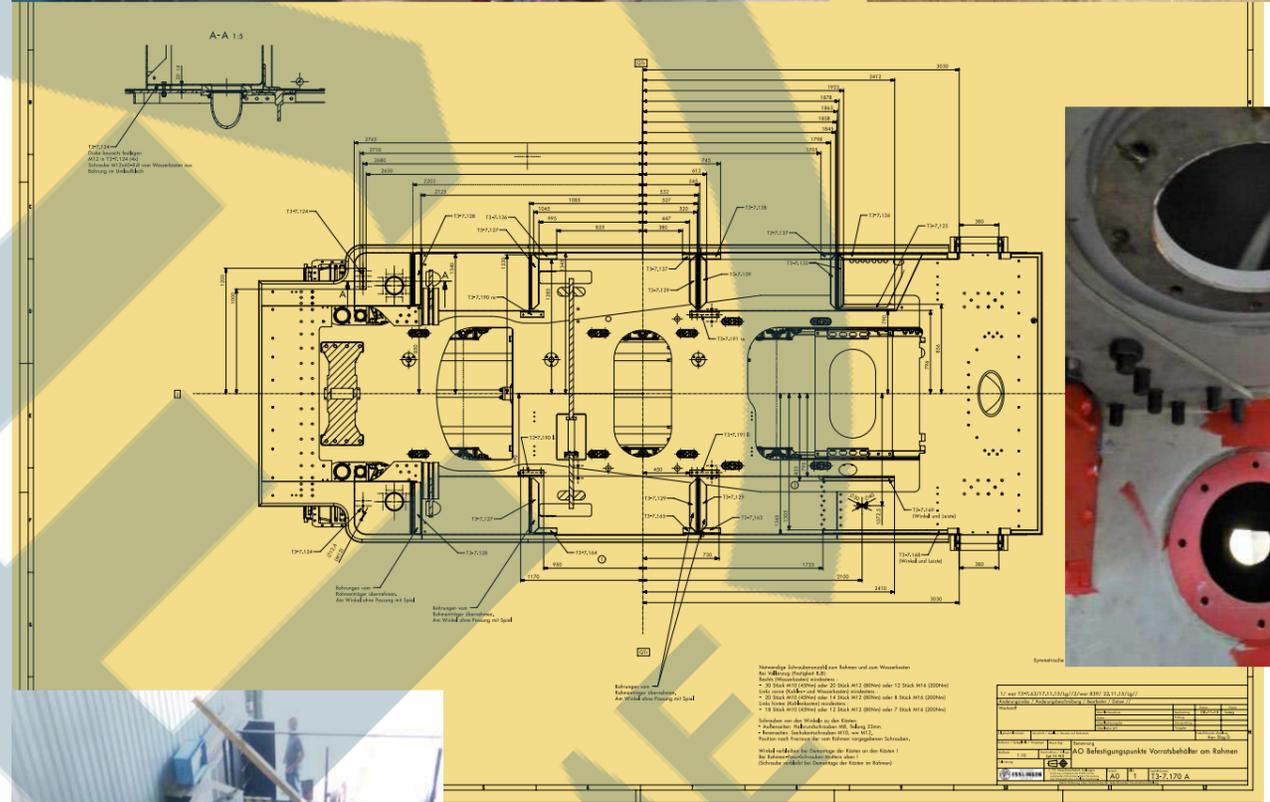


In unserer 6. Ausgabe des ESSLINGER DAMPFDRUCK hat unser ME-Baurath die ersten Schritte zur Aufbereitung der Vorratsbehälter unserer T3 4092 bis hin zur Notwendigkeit einer Ersatzteilkonstruktion und Fertigungsbeauftragung beschrieben. Durch die zwangsläufig gegebene Entscheidung, nicht die alten Kästen zu verwenden, ergaben sich ein paar gute Möglichkeiten einer verbesserten Nutzung umzusetzen. Die alten Kästen benötigen wir als Vorlage für das Erscheinungsbild, denn wir wollen ja mit den neuen Kästen so nah wie möglich an das Original herankommen.



„Da steckt der Teufel im Detail“ meinten unsere Projektverantwortlichen Lothar Mauz und Oliver Dreher. Besonders die Passgenauigkeit zu

den Zuläufen zum Wasserkasten im Rahmen war wegen der Wiederverwendung des alten Bauteiles wichtig.



Konstruktiv bestens vorbereitet konnten auch in der Umsetzung alle Anforderungen erfüllt werden.

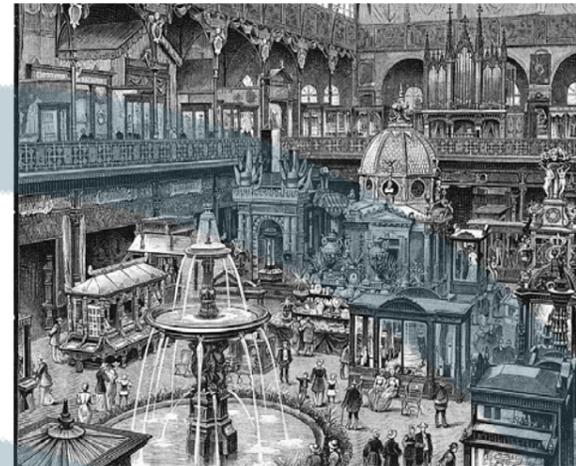
Außenseite anbringen wollen. Aber unsere Tests dauern noch an. Bis demnächst.

Wie schon berichtet wollen wir eine ganze Reihe an Anbauteilen wiederverwenden. Z.B. auch die Einfüllstutzen und Zuläufe (s.o.) zwischen den Kästen. Allerdings mussten die Kästen bedingt durch die Montagereihenfolge anderer Teile wie die des Fahrwerks und der Federung mehrfach umgesetzt werden. Dies ist natürlich auch wieder nur ein Zwischenbericht. Eine große Herausforderung stellen noch die „Schein“-Nieten dar, die wir an der



Die Töchter der ME

Die Töchter der ME



Kuhn-Messestand auf der Landesgewerbeausstellung 1881 (Slg.: Wirtschaftsarchiv Baden-Württemberg)



Das Unternehmen von Gotthilf Kuhn

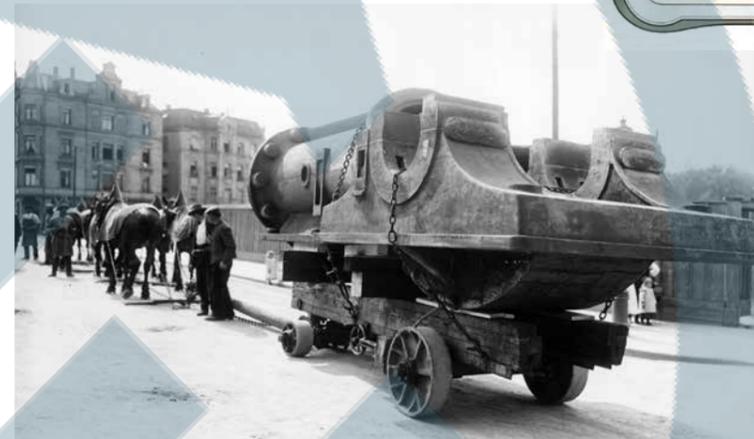
Teil 2

Abbildungen der Maschinen- und Kesselfabrik von G. Kuhn 1887. Im Hintergrund ist die Villa Berg mit ihrem Park zu sehen und rechts unten biegt die Pferdebahn, wie die Straßenbahn heute, von der Neckarstraße zum Mineralbad Berg ein. Das Mineralbad ist links unten außerhalb der Abbildung. (Slg.: Wirtschaftsarchiv Baden-Württemberg)

Eine häufig gestellte Frage lautet: Wo war denn die Firma Kuhn in Stuttgart-Berg? Es ist heute kaum vorstellbar, wo ein so großes Unternehmen in Berg überhaupt seinen Platz hatte. Es war das Gelände zwischen dem Mineralbad Neuner (Mineralbad Berg) und dem Park der Villa Berg. Es verlief zwischen der heutigen Kuhn-Straße im Westen und den Schwanenplatz im Osten. Zu seinen herausragenden Mitarbeitern zählte Rudolf Wolf, der später zu einem europaweit führenden Hersteller von Dampflokomo- bilen gehörte und Max Eyth, der bei Kuhn

lernte und an der Entwicklung eines Gasmotors mitwirken konnte. Ein positives Betriebsklima lag Gotthilf Kuhn sehr am Herzen. Durch seine sozialen Leistungen schaffte er im Unternehmen ein Wir-Gefühl, das 1855 durch eine firmeninterne Krankenkasse, 1860 durch eine eigene Lehrwerkstätte, 1872 durch die Einführung des 10-Stunden-Tags sowie durch Betriebsfeiern mit Theateraufführungen durch Kuhns Familienmitglieder und Direktoren. 1867 zerstörte ein Großbrand weite Teile des Werks, was Kuhn dazu nutzte sein Werk neu und weniger

anfällig zu konzipieren. Für die wirtschaftlich schwierigen Jahre nach 1872 war Kuhn daher gut aufgestellt. 1880 konnte Gotthilf Kuhn seine Teilhaber auszahlen und machte dadurch der Gängelung seiner Geldgeber ein Ende. Er erzielte mit seinen Ausstellungsbeteiligungen lokal in Stuttgart und international mit seinen Dampfmaschinen, Lokomobilen, Straßenwalzen, Dampfkes- seln und Gusswaren große Erfolge. Für seine Verdienste um die württembergische Wirtschaft erhielt Gotthilf Kuhn 1881 den Titel „Kommerzienrat“ verliehen.



Wegen des fehlenden Gleisanschlusses mussten selbst größte Produkte, wie hier das sehr schwere eiserne Gussbett einer großen liegenden Dampfmaschine oder Pumpe,

mit Pferdegespann über die Straße zum Güterbahnhof nach Cannstatt transportiert werden. (Slg.: Wirtschaftsarchiv Baden-Württemberg)



Im Januar 1890 starb Kommerzienrat Gotthilf Kuhn, nicht ohne zuvor seinem Sohn Ernst die Geschäfte zu übertragen. Mit ihm starb der Prototyp eines schwäbisch-bescheidenen Unternehmers.

Sein Sohn baute die Firma rasch weiter auf, die um 1900 bereits über 1200 Mitarbeiter beschäftigte.

Verbunden mit einer allzu breiten Produktpalette häufte das Unternehmen große Verluste auf, die 50 Jahre nach der Gründung der Gesellschaft 1902 auf Druck der Banken zur Übernahme durch die Maschinenfabrik Esslingen führte. Die ME vereinigte als erstes die Produktion von Dampfkes- seln von Kuhn mit der ME-Produktion in Esslingen. Mit Fertigstellung der neuen



Werbeplakat der Firma Kuhn, das die Vielfalt von Kuhns Produktpalette zeigt. (Slg.: Wirtschaftsarchiv Baden-Württemberg)

Beispiel eines Brunnens von G. Kuhn, wie er häufig in den Städten zu sehen war. Hier am Ostendplatz in Stuttgart-Ost

Fabrik der ME in Esslingen-Mettingen 1911/12 wurde der Standort Berg aufgegeben. Die Gebäude wurden zum Teil von anderen Firmen genutzt und erlitten im Zweiten Weltkrieg große Schäden. 1960 wurden die letzten Reste vollends beseitigt. Gegenwärtig wird das Kuhn-Areal überbaut. Nur das Grab des Firmengründers erinnert im nahegelegenen Park der Villa Berg noch an den Firmengründer Kommerzienrat Gotthilf Kuhn.

Die Stuttgarter Zahnradbahn

Die Stuttgarter Zahnradbahn

Zwei, die sich fanden

Emil Keßler jun. (1841-1895) und Niklaus Riggenbach (1817-1899)

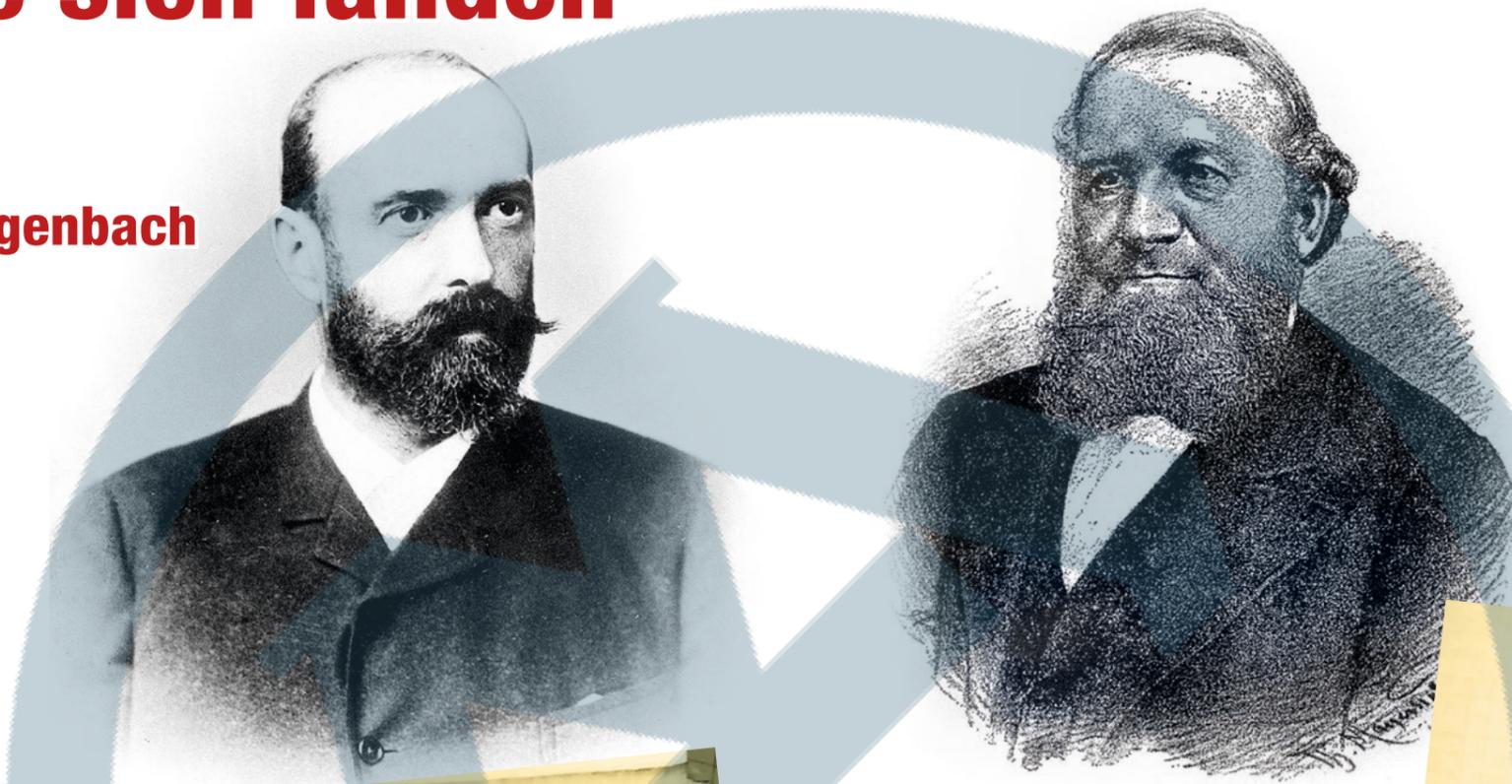
Emil Keßler junior (Slg.: Wirtschaftsarchiv Baden-Württemberg)

In der Schrift zum 50-jährigen Jubiläum der Stuttgarter Zahnradbahn von 1934 heißt es: „Dank seiner hervorragenden Tüchtigkeit brachte er die Fabrik rasch zu hoher Blüte und verhalf ihr zu großem Ansehen weit über die Grenzen Deutschlands hinaus“. Hier ist die Rede von Emil Keßler junior, der erst 26-jährig 1867 die Nachfolge seines Vaters als Direktor der Maschinenfabrik Esslingen (ME) antreten musste.

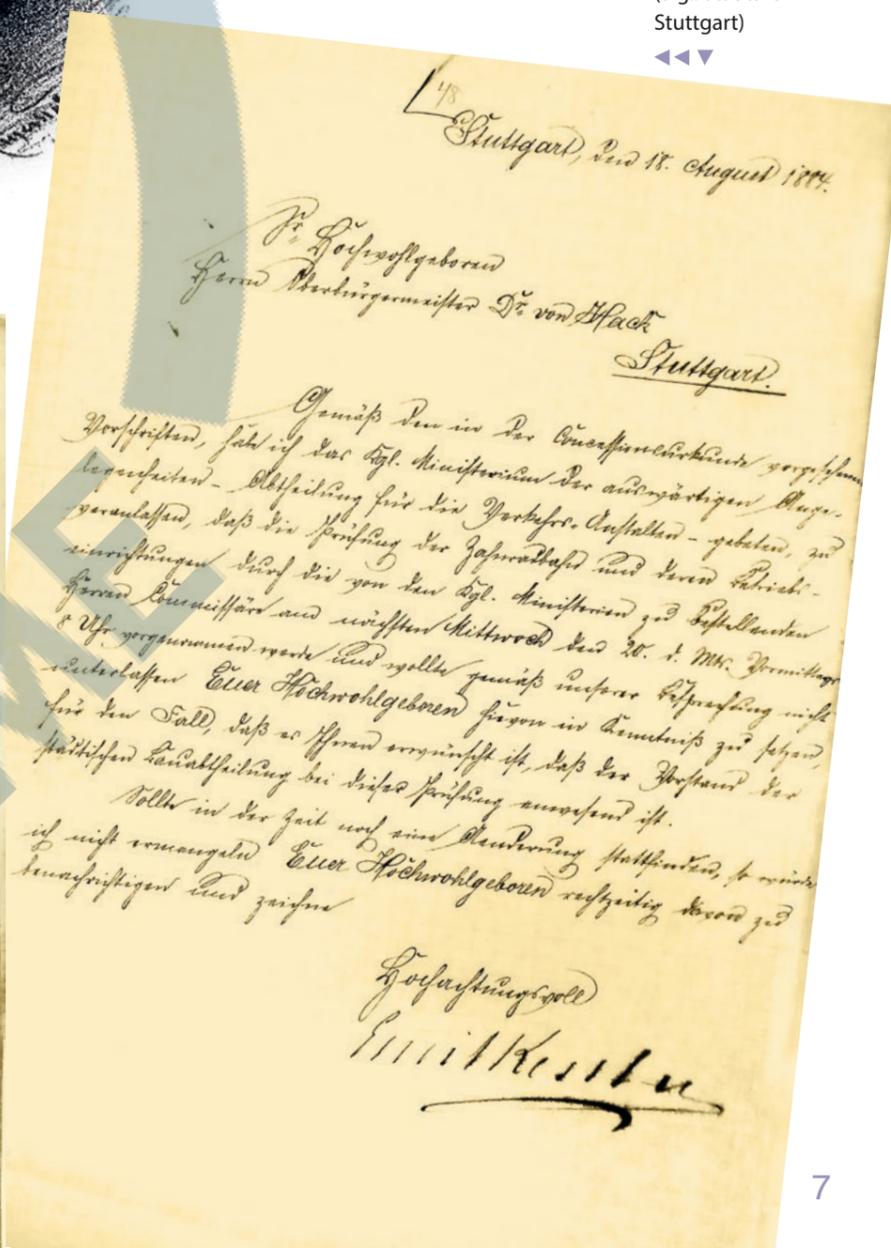
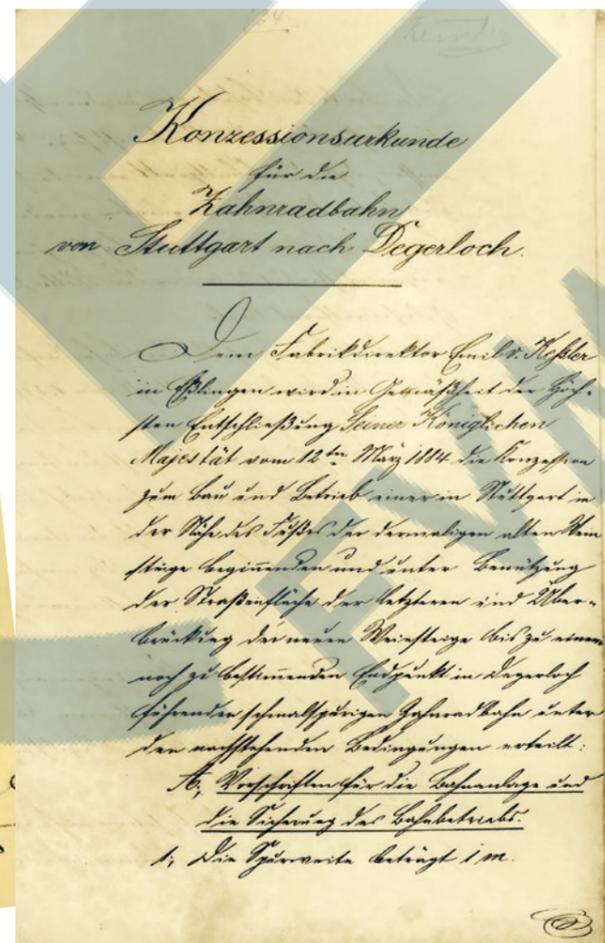
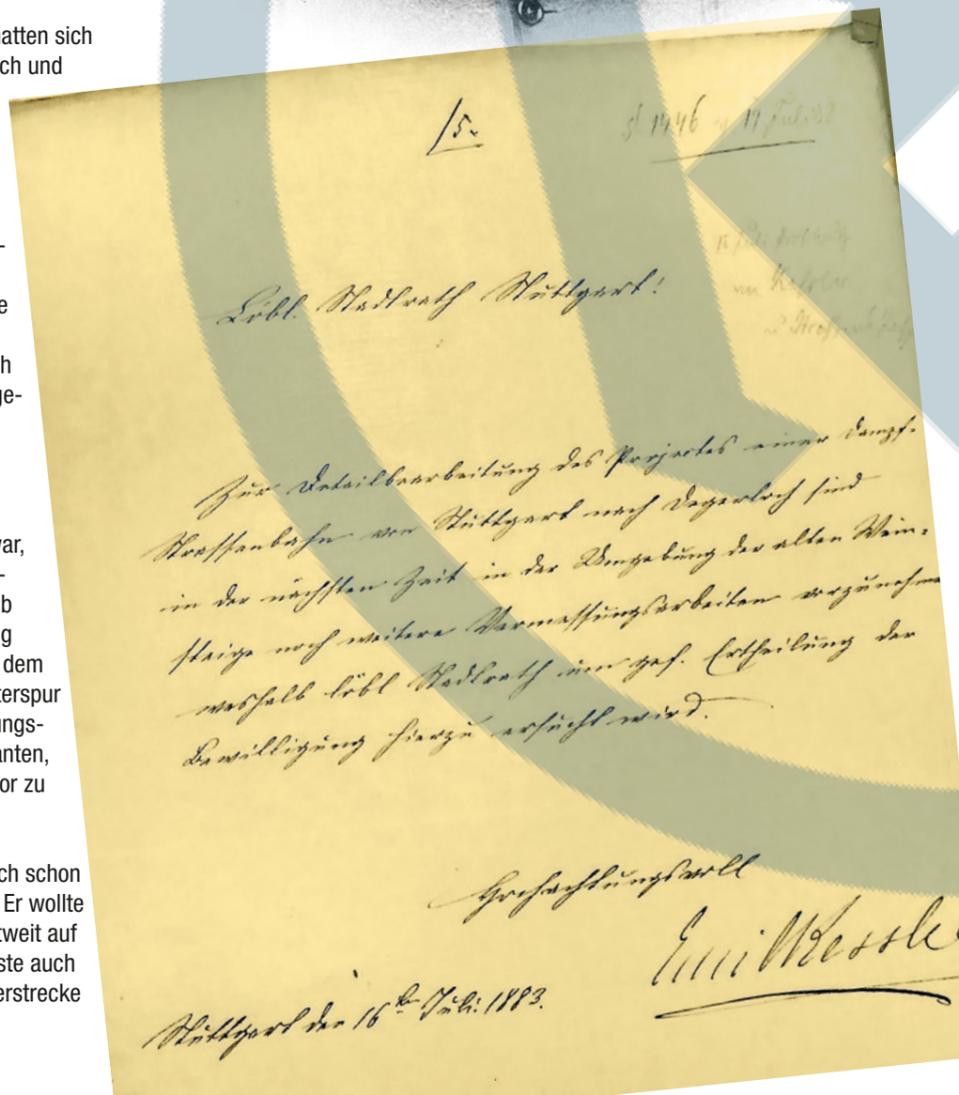
Keine zehn Jahre danach, hatten sich die beiden Tüftler Riggenbach und Keßler unter dem äußeren Zwang der Auftragsnot gefunden: Mit diesem kongenialen Gespann tat sich für die ME ein neues Geschäftsfeld auf, die Zahnradbahnen. Deren Bedarf entwickelte weiter durch die romantisierende Strömung, populäre Ausflugsziele durch entsprechende Verkehrsangebote zu erschließen.

Während von Seiten der Staatsbahn der Bau lokaler Bahnen nicht vorgesehen war, entstanden viele Tourismus- und Nebenbahnen außerhalb Württembergs kostengünstig als Schmalspurbahnen. Mit dem Zahnradbahnsektor auf Meterspur suchte Esslingen das Leistungsangebot um einen interessanten, bisher verschlossenen Sektor zu erweitern.

Emil Keßler jun. verstand sich schon damals als „Global Player“. Er wollte sein Produktprogramm weltweit auf den Markt bringen. So musste auch für Württemberg eine Musterstrecke



N. Riggenbach



für das Publikum her, möglichst an auffälliger Lage. Noch hatte der Staat Württemberg zu dieser Zeit kein Konzept, ob und wie er den Bau lokaler Bahn angehen sollte.

Referenz in der Residenz, die Stuttgarter Zahnradbahn

Mitte 1883 tritt Emil Keßler jun. mit einem Projekt einer Dampfzahnradbahn für Stuttgart auf den Plan. Damit stieß Keßler mit seinem Stuttgarter Projekt nicht nur in eine technisch-ökonomisch Nische, sondern auch in eine politische.

Niklaus Riggenbach der Bergbahnpionier. (Slg.: R. Röder)

Ergänzung des Konzessionsgesuchs (16.7.1883) von Emil Keßler jun., Abschrift Konzessionsurkunde und Dankeschreiben (18.8.1884) für die Genehmigung der Zahnradbahn von Stuttgart-Heslach nach Degerloch. (Slg.: Stadtarchiv Stuttgart)

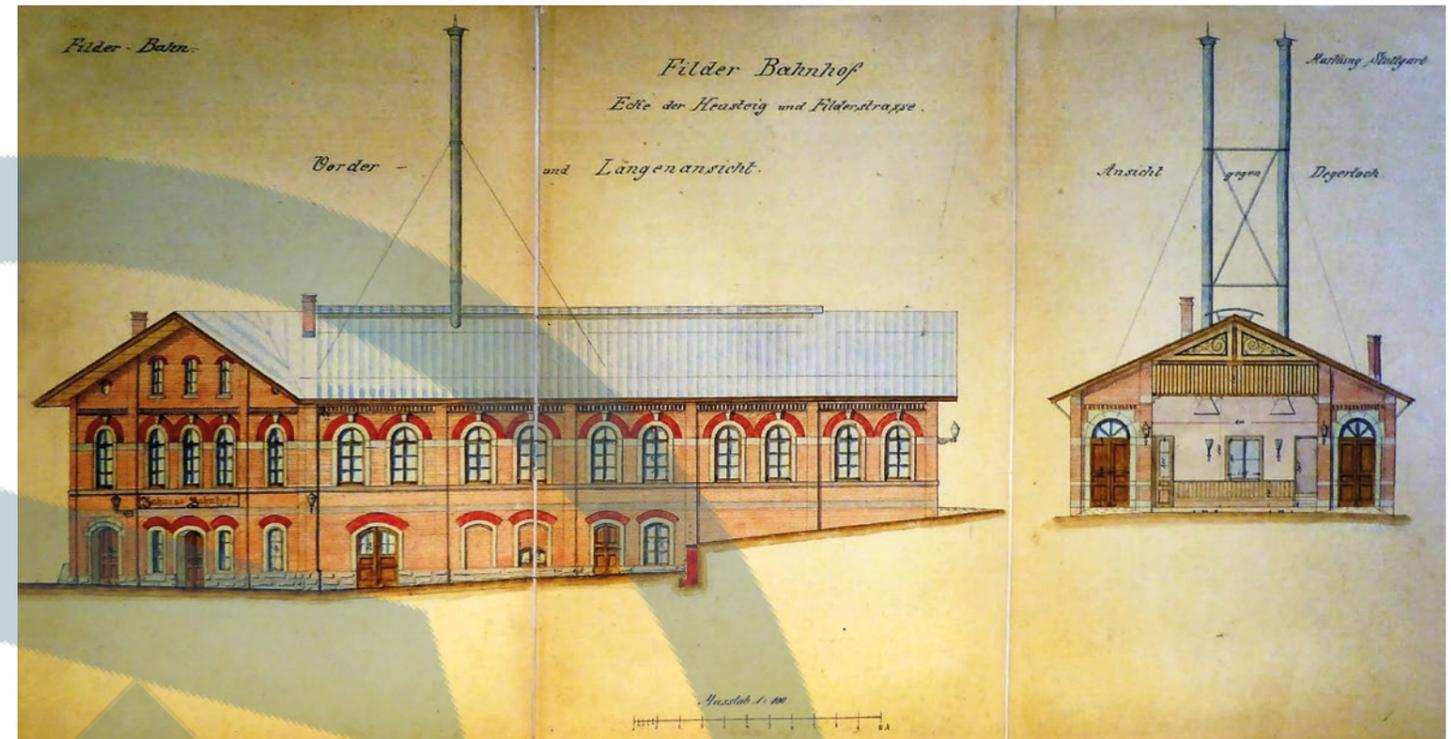
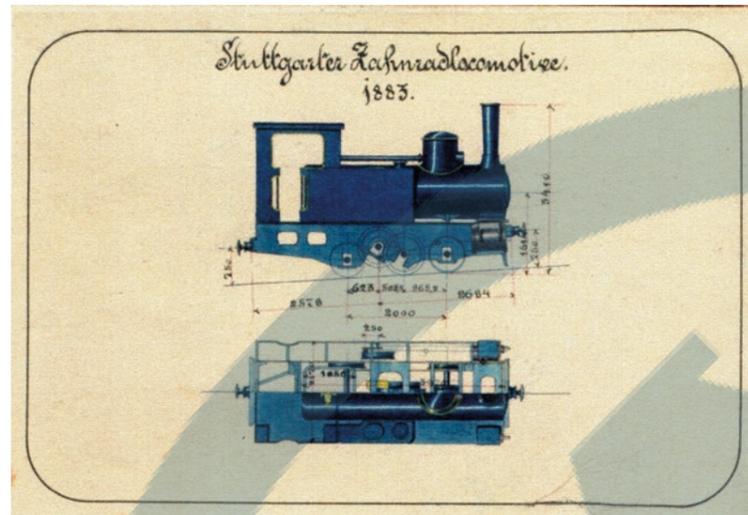
Die Stuttgarter Zahnradbahn

Werbezeichnung der Zahnradlokomotiven für Stuttgart (Slg.: R.Röder)

Seine schwäbische Bergbahn bildete fast eine Provokation für die Landesregierung, während die Honoratioren im Landtag und die Behörden noch zauderten.

Ein knappes Jahr später am 28. April 1884 erteilte das Innenministerium endlich die Konzession für die Zahnradbahn von Stuttgart-Heslach nach Degerloch. Wenig später gründete Keßler jun. für deren Betrieb die Filderbahngesellschaft.

Der erste Spatenstich für den Zahnradbahnhof in Stuttgart erfolgte am 5. Mai 1884, der zum Bau der Strecke



Die erste Lokomotive Nr. 1 STUTTGART machte sich zur Unterstützung des Baus mit einem geschobenen Flachwagen auf der heute längst verschwundenen Gitterbrücke beim Pfaffenweg nützlich. (Slg.: Archiv der Stuttgarter Straßenbahnen)



am 15. Mai. Am 23. Juni 1884 wurden die ersten Gleise mit der Riggenbach-Zahnstange im Talbahnhof verlegt, von dem erst die Grundmauern zu sehen waren.

Es ging nun Schlag auf Schlag voran. Zum einen war bereits eine Zahnradlokomotive verfügbar, die mit denen der Bahn von Rüdelsheim zum Niederwaldendenkmal nahezu baugleich waren. War sie ob der wirtschaftlichen Flaute als Arbeitsbeschaffungsmaßnahme gebaut worden?

So kam es, dass diese Lokomotive, die stolz die Nr. 1 und den Namen STUTTGART trug, zum raschen Fortgang der Arbeiten sogleich als Baulokomotive eingesetzt werden konnte. Angeliefert wurde sie in Teilen am 3. Juli 1884 an den Talbahnhof. Als die ersten 500 m der Strecke gebaut waren, konnte sie mit einem ebenfalls angelieferten Flachwagen am 7. Juli in Betrieb gesetzt und abgenommen werden.

Weiterhin waren drei Brückenbauwerke zu errichten. Eine 31 m lange

Eisengitterbrücke überquerte den sogenannten „Wassergraben“ unterhalb des Pfaffenwegs. Diese war bereits am 23. Juni fertiggestellt. Eine zweite nur 6 m lange Eisenbrücke musste weiter oben eine Schlammgrube überqueren. Am oberen Ende der „Alten Weinsteige“ musste die Bahn auf einem 110 m langen Viadukt die „Neue Weinsteige“ in einer Linkskurve von 120 m Radius und einer Steigung von bis zu 97 ‰ überbrücken. Diese Brücke war bereits „lagerhaltig“, weil sie von einer türkischen Eisenbahn

Dernoch unfertiger Talbahnhof Stuttgart (Zeichnung: Slg.: Archiv der Stuttgarter Straßenbahnen, Foto: Eberhard Schreiber, Esslingen).

zwar bestellt aber nicht abgenommen wurde, was dieser Vorabfertigung im Volksmund zum Namen „Türkenbrücke“ und zu einem Glücksfall für die rasche Erstellung der Stuttgarter Zahnradbahn führte.

Emil Keßlers Vorzeigestück war bereits am 23. August 1884 als erste für die Personenbeförderung bestimmte Zahnradbahn in Württemberg fertiggestellt. Feierlich umrahmt, konnte der fahrplanmäßige Betrieb der Zahnradbahn aufgenommen werden. Im Volksmund wurde die Bahn der Kürze wegen einfach als „Zacke“ oder auf gut schwäbisch „Zacketse“ bezeichnet. Es war eine Sensation für Stuttgart und für Degerloch. Die in weniger als drei Monaten erstellte Bahn, war eine Meisterleistung der Maschinenfabrik Esslingen. Sie wies auf der nahezu 2 km langen Zahnradbahn eine größte Steigung von 178 Promille auf.

Die erste Lokomotive der „Zacke“ mit der Fabriknummer 2000 und der Bezeichnung STUTTGART an der Talstation der Stuttgarter Zahnradbahn steht fertig zur Abfahrt nach Degerloch bereit. (Slg.: FVME)



Die Stuttgarter Zahnradbahn

Die Stuttgarter Zahnradbahn



Streckenverlauf von Heselach nach Degerloch (Länge 2,2 km, Steigung max. 20%, Höhe 200m) (Slg.: Stadtarchiv Stuttgart)

Wie war dies möglich, dass in so kurzer Bauzeit der Betrieb der Stuttgarter Zahnradbahn aufgenommen werden konnte. Als Ende 1883 die Erteilung einer Konzession in Sichtweite war, gab Emil Keßler den Auftrag für das Gleismaterial und in der Maschinenfabrik Esslingen begann der Bau der Zahnstange und die Fertigung der Lokomotive mit der Nr. 2 und dem Namen DEGERLOCH, die am 8. August 1884 angeliefert und zur Betriebseröffnung fertig montiert bereitstand. Die Zeitgenossen anno 1884 wussten die Bedeutung dieses neuartigen Betriebes zu schätzen. Die Stuttgarter Zahnradbahn Heselach – Degerloch war die zweite vollständig fertiggestellte öffentliche Zahnradbahn in Deutschland nach der zum Drachenfels, die von der ME ebenfalls gebaut wurde (siehe EDD 7). Für die ME war

es auch die zweite aus dem „Baukastensystem“ der ME mit Emil Keßler jun. und Nikolaus Riggerbach. Es war die achte insgesamt in Europa erbaute derartige Anlage. Sie war die erste mit Ganzjahresbetrieb und die erste mit einer Gegensteigung und galt als „Aussichtsbahn ersten Ranges“.

Seit diesem 23. August 1884 zeigte den staatlichen Stuttgarter „Verkehrsanstalten“ der geschäftstüchtige Emil Keßler mit seiner Meterspur-Zahnradbahn – und halb Deutschland –, wie man künftig den lokalen Bahnbau angehen und fördern könne, wenn man nur wollte. Die Beamten brauchten nur aus dem Fenster zu schauen, dann sahen sie das filigrane Keßlersche Züglein die steile „Alte Weinsteige“ mit 12 km pro Stunde hinaufkriechen – welche Ironie! Dass Keßler nicht auf

staatliche Zuschüsse setzte, sondern das Stuttgarter Bähnle komplett aus eigener Tasche finanzierte (und dies der Staatsverwaltung gegenüber auch diskret betonte), belegt seine unternehmerische Einstellung, Fakten zu schaffen und Verantwortung zu tragen. Dass diese Haltung öffentlich gut ankam, zeigt eine Inschrift vom Eröffnungstag am 23. August 1884, die wohl auch als Wink mit dem Zaunpfahl zu verstehen war: „Des Keßlers Kessel sprengt jede Fessel!“

Runde Nummer, leicht geschummelt

Keßler war sich der Rolle seiner „Referenz in der Residenz“ wohlbewusst: Die erste der beiden Zahnradmaschinen für Stuttgart trug selbstbewusst die Esslinger Fabriknummer 2000. Es ist sicherlich kein Zufall, dass diese

Werknummer, obwohl sie eigentlich erst einige Monate später hätte vergeben werden müssen, von der ME vorzeitig abgehakt wurde. Diese Lok sei „für eine Ausstellung“ gebaut worden, heißt es in einer Quelle. Von einer solchen Sonderschau in jener Zeit ist aber nichts bekannt: Die „Ausstellung“ war die Stuttgarter Bahn selbst, mit der Keßler für Folgeaufträge warb und seine Bergbahntechnik bekannt machte! Dazu passt, dass Keßler zur Eröffnung der Degerlöcher Zahnradbahn kurzzeitig den kompletten Wagenpark einer Lokalbahn präsentierte, obwohl man ihn in dieser Form bei einer Zahnradstrecke nicht brauchte, nämlich neben zwei unterschiedlichen Personenwagen, darunter einem Sommerwagen, auch einen Gepäckwagen und einen gedeckten Güterwagen. Die beiden letztgenannten Gefährte



verschwanden schon nach einem Jahr wieder aus den Listen. Der Erfolg von Keßlers Musterbahn stellte sich auch bald ein. Die Esslinger Schienenfahrzeuge wurden gefragte Exportprodukte.

Nach der Elektrifizierung seit 1904: Szene an der Oberen Weinsteige (ca. 1935) (Slg.: FVME)

(Hans-Joachim Knupfer)

Aus den Archiven

Verbindung zur Burgruine Rosenstein (Slg.: FVME)



ME-Brückenbau

Der Stich aus den Blättern des Schwäbischen Albvereins zeigt die filigrane Ausführung dieses Stegs über „eine Felsschlucht von bedeutender Tiefe“, die bis heute ihren Zweck erfüllt. (Slg.: R.Röder)

Im Mai diesen Jahres jährt sich die Einweihung der eisernen Fußgängerbrücke zwischen dem Burgfels des Rosensteins bei Heubach und dem sogenannten Lärmfels zum 125. Mal. Dieser Wandersteg wurde für den Schwäbischen Albverein errichtet und überwiegend durch Spenden finanziert, bei denen sich auch König Wilhelm II. beteiligte. Die Forstdirektion verlangte für die Brücke eine eiserne Ausführung, zu deren Bau die Maschinenfabrik Esslingen beauftragt wurde. Sie kostete fertig montiert durch die ME 1300 Mark. Weiter entstanden Aufwendungen für den Fuhrlohn von 120 Mark, für die Zimmermannsarbeiten von 157 Mark, für die Löhne der Maurer und Steinhauer von 84 Mark sowie für Aufwendungen für sonstige Löhne von 88 Mark. Das Bauwerk wurde also erstellt für eine Summe von 1749 Mark.

Der Bedeutung dieser Brücke entsprechend fand zur Einweihung ein großes Rosenfest statt. Die Brücke, die eine allseitige Begeisterung für die Sache des Albvereins zeigte, führte Tausende und Abertausende an der klassischen Feststätte zusammen. Die von der Bergeszinne im Winde flatternden Fahnen begrüßten die Festgäste schon von weitem her. Auch das Städtchen Heubach am Fuße der

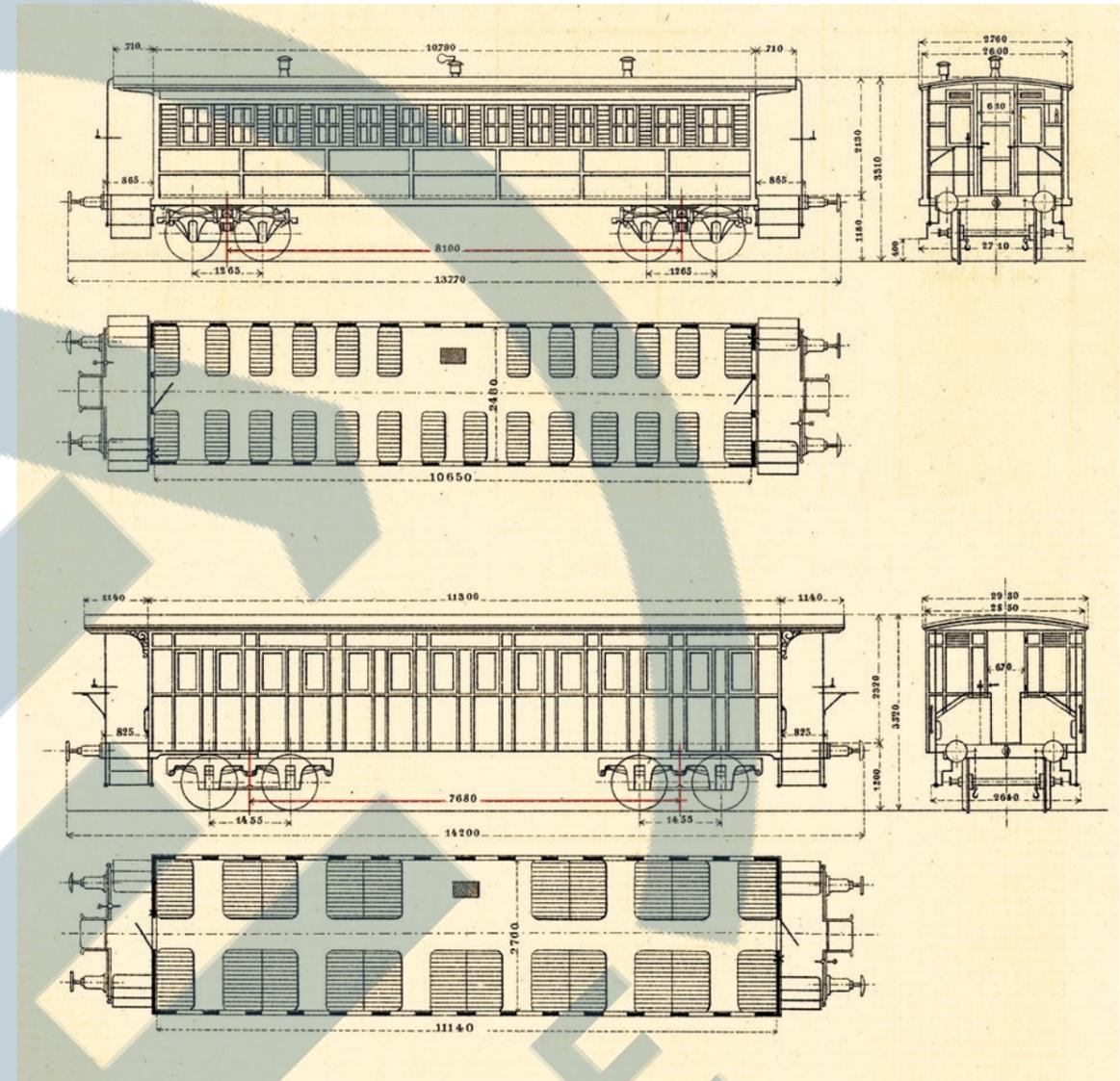


Burgruine Rosenstein hatte sich ins Festgewand gelegt. In einer unübersehbaren Schlange wanderten die Scharen die Steige zur Höhe hinauf zur Brücke selbst, welche nach dem Zimmerspruch aus dem Munde eines Zimmermanns dem Verkehr überge-

ben und durch den ganzen langen Zug wie zur Probe und Weihe überschritten wurde. Bis zur heutigen Zeit zollen die Wanderer zum Rosenstein dem unscheinbaren und filigranen Bauwerk höchstes Lob.

Frühe ME-Geschichte

Vor 170 Jahren



Typenskizzen des amerikanischen Wagens von Eaton Gilbert & Company. (Slg.: R. Röder)

Typenskizze des ersten ME-Wagens. Deutlich sichtbar ist der geringere Abstand der beiden Drehgestelle voneinander bei dem etwas längeren Wagenkasten. Die aufwändigen Drehgestelle des Vorbildes wurden für Württemberg stark vereinfacht. Offensichtlich ging man davon aus, dass in Württemberg die Gleislage der Eisenbahn besser als in den USA ausgeführt wird. (Slg.: R. Röder)

Nachdem die Maschinenfabrik Esslingen nominell 1846 als Aktiengesellschaft gegründet wurde, konnten bereits 1847 die ersten Schienenfahrzeuge ausgeliefert werden.

In Anlehnung an den ersten Personenwagen, den Ludwig Klein, bei der Eisenbahn Commission für die betrieblichen Belange Zuständige, aus den Vereinigten Staaten von Nordamerika von Eaton Gilbert & Company in Troy bei New York als Muster für Württemberg beschaffte, lieferte die ME als erstes Schienenfahrzeug einen ersten Personenwagen im Frühjahr 1847 an die Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen (K.W.St.E.) ab. Sieben Lokomotiven der Klasse III

lieferte Emil Keßler 1846 und 1847 aus seinem Karlsruher Werk an die Königlich Württembergische Staatseisenbahnen (K.W.St.E.), weil seine Esslinger „Filiale“ noch im Bau war. Diese Keßlerschen Maschinen waren keine Kopie der amerikanischen Muster der Firmen Norris und Baldwin aus Philadelphia, sondern eine Weiterentwicklung in fast allen ihren Teilen. Lediglich die Radsatzfolge blieb, weil Ludwig Klein von der K.W.St.E. diese Radsatzfolge zur Vorgabe für alle Bestellungen bei Keßler zur Vorgabe machte. Bereits am 12. März 1846 bestellte die Königlich Württembergische Eisenbahnkommission bei Keßler neun weitere Maschinen der Klasse III, diesmal jedoch bei der Maschinenfabrik Esslingen.

Abweichend von den Lieferungen aus Karlsruhe fallen äußerlich zwei Änderungen ins Auge: die veränderte Form des Funkenfänger-Schornsteins, die einfacher in der Herstellung war und der vergrößerte Sandkasten auf dem Kessel, der bereits im Vertrag zur Bestellung von der Eisenbahnkommission festgelegt wurde. Ferner sind in diesem Vertrag folgende Verstärkungen vorzunehmen:

- ▶ An den Kugelgelenken der Wasserverbindung zwischen Lokomotive und Tender,
- ▶ den Kuppelisen zwischen Lokomotive und Tender,
- ▶ dem „Bufferbrett“ (die Pufferbohle bestand damals aus Holz) an der Lokomotive und

Frühe ME-Geschichte

► den Schrauben, die nach der Bearbeitung im Einsatz gehärtet werden sollen.

Weiter sind die Schieberstangen so anzuordnen, dass sie beim Ausbau des Drehgestells nicht im Weg sind und optional sind für die Maschinen dampfbetriebene Speisepumpen vorzusehen.

Für eine neu gegründete Lokomotivfabrik sind die Liefertermine nach dem Vertrag vom 12. März 1847 mit der Beilage vom 26. Februar 1846, die auch schon für die Bestellungen aus der Kesslerschen Fabrik in Karlsruhe galten, sehr eng gesetzt. Die erste Maschine mit dem Namen ESSLINGEN soll vollendet, am 1. August 1847 frei auf den Bahnhof in Ravensburg zu liefern sein, obwohl erst 1850 eine durchgängige Schienenverbindung von Esslingen bis Ravensburg vorhanden war. Daher kamen drei Lokomotiven aus dem Werk Anton Ritter von Maffei aus München nach Ravensburg. Tatsächlich ist die erste Lokomotive der ME erst am 8. Oktober 1847 der K.W.St.E. übergeben worden. Die anderen Lokomotiven sind „je nach dem Willen der K. Eisenbahnkommission“, in vollendetem Zustand am Bahnhof in Cannstatt oder Esslingen anzuliefern. Das lag wohl daran, dass die Bahnwerkstätte in Esslingen noch nicht fertiggestellt war und deshalb auf die kleine Werkstätte am Cannstatter Bahnhof zurückgegriffen werden musste. Die nächsten zwei

Modell einer Lokomotive der Klasse III wie sie von den ME-Lehrlingen 1938 als Geschenk zum 70jährigen Geburtstag des Chefs der Gutehoffnungshütte Paul Reusch (1868-1956). Die Gutehoffnungshütte besaß die Aktienmehrheit an der ME. Dieses Modell ist leider verschollen. Gut sichtbar ist am Modell der ellipsoide Querschnitt des Langkessels. (Slg.: R. Röder)

Maschinen sollten bis 15. September abgeliefert werden. Von den übrigen sechs Lokomotiven sind drei bis Ende Oktober 1847 und die anderen bis Ende November 1847 auszuliefern. Interessant ist laut Vertrag die äußere Gestaltung aller Lokomotiven. Dort steht zu lesen: „Der Kessel in seiner ganzen Länge, sowie der Feuerkasten (Stehkessel) muss mit einer Holzverschalung umgeben und die Verkleidung an der tiefsten Stelle nach der ganzen Länge des Kessels zwei Fuß breit mit Eisenblech überzogen werden. Die Holz- und Blechverkleidung ist sorgfältig zu verkitten, und dunkelgrün anzustreichen. Die Dampfkuppel und die Ventile müssen eine Verkleidung aus getriebenem gedrehtem und poliertem Messingblech erhalten. Auch die Zylinder müssen mit Kupfer oder mit Messingblech überkleidet sein und jeder Lokomotive ist an jeder Längsseite der Kuppelverschalung eine messingene Tafel mit dem

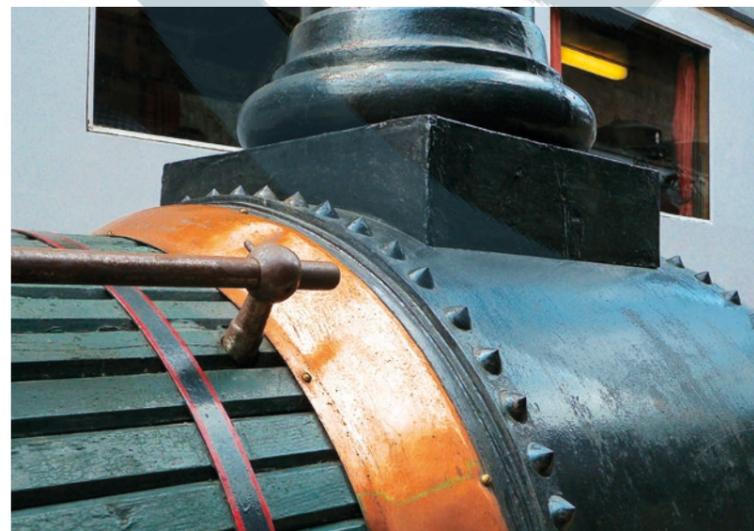
Namen der Lokomotive anzubringen, welche letzterer dem Fabrikanten später angegeben werden wird. Alle Eisenbestandteile welche nicht poliert sind, müssen einen zweimaligen Anstrich von Oelfarbe erhalten und vorher mit Menning grundiert werden.“ Und zum Tender steht im Vertrag: „Alle Bestandteile des Tenders sind für den Anstrich mit Menning zu grundieren und die von außen sichtbaren Teile mit dunkelgrün, alle übrigen mit schwarzer Farbe anzustreichen.“ Quelle: Abschrift aus den Originalunterlagen durch Max Mayer für seine Dissertation um 1919. (Slg.: R. Röder)



Bauart der ersten Lokomotivkessel von Emil Keßler

► Kesselbekleidung aus grün gestrichenen Holzleisten. An dem Übergang zur Rauchkammer befindet sich der Ring aus Kupferblech. Alle Nieten hatten kegelförmige Köpfe. (Foto R. Röder)

Wie auf dem Modellfoto zu erkennen, ist der Langkessel dieser Lokomotiven nicht kreisrund sondern oval. Das wurde auch bei allen Lieferungen aus Karlsruhe so ausgeführt.



Frühe ME-Geschichte



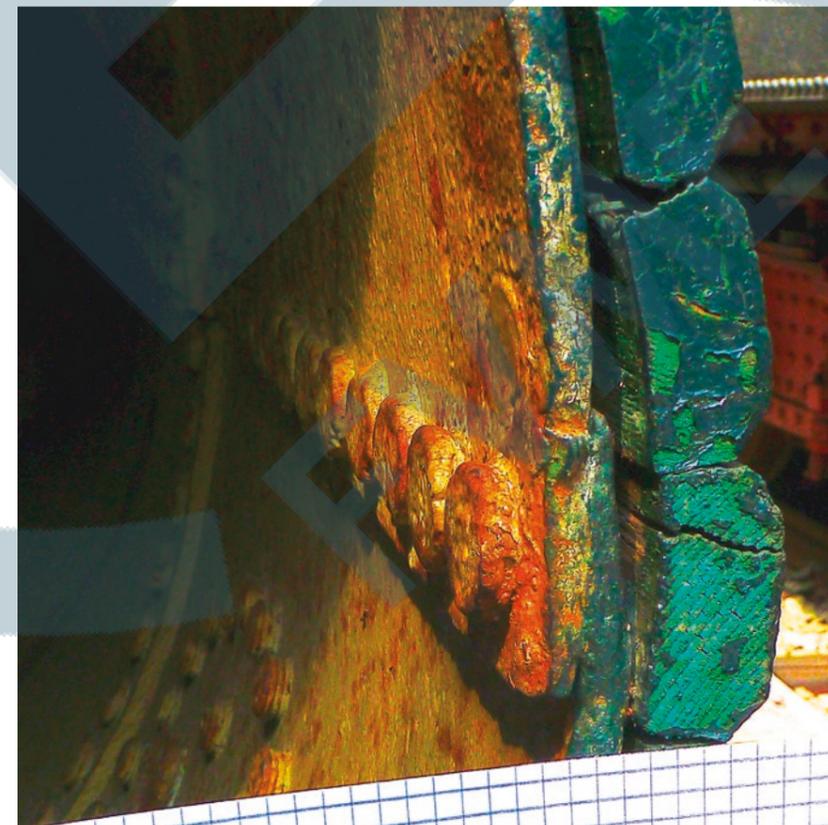
► Blick in den halben Langkessel zur Rauchkammer-Rohrwand. Hier wird deutlich, dass der Lokomotivkessel oval war und deshalb mit einem Querstreifen oberhalb des Rohrspeigels versteift werden musste. Der Kesselmantel ist aus den verfügbaren kleinformigen Blechen zusammengesetzt. (Foto R. Röder)

Im Museum der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte in Neustadt an der Weinstraße befindet sich ein Kesselfragment der ersten Personenzuglokomotive der pfälzischen Eisenbahn mit dem Namen HAARDT und der Radsatzfolge 1A1. Sie zog 11. Juni 1847 den Eröffnungszug

auf der Strecke von Ludwigshafen nach Neustadt.

Die Lokomotive wurde 1846 von Keßler in Karlsruhe gebaut. Ihr Kessel entsprach der ovalen Bauart aller Lokomotiven der württembergischen Klasse III. Er war aus mehreren Kesselschüssen

zusammengenietet, wobei die kleinen Kesselbleche jeweils eine obere und untere Halbschale bilden. Oberhalb des Rohrsatzes befindet sich wegen des ovalen Querschnitts ein oder mehrere Queranker im Langkessel. Wegen des geringen Kesseldrucks von 6 bar genügte eine Blechstärke von 10 mm.



Impressum:

DAMPFDRUCK Nummer 8/2017

Herausgeber: Förderverein zur Erhaltung von Lokomotiven der Maschinenfabrik Esslingen e.V. (FVME)
Dr. Hans-Thomas Schäfer (V.i.S.d.P.)

Redaktion: Dr. Hans-Thomas Schäfer
Rudolf Röder

Grafische Gestaltung und Layout: Peter Gierhardt

Kontakt: www.foerderverein-me.de

FVME
c/o Schäfer
Kastanienweg 24
73 732 Esslingen
ME-Vorstand@t-online.de

◀ Im Innern ist der Nietschafteinfachs Kopfplattgestaucht oder geschlagen worden ohne eine weitere Ausformung. Die Blechstärke wurde aus Ermangelung von geeigneten Messwerkzeugen durch ein kariertes Blatt Papier mit 5 mm Raster ermittelt. (Foto R. Röder)

Bitte um Unterstützung

Zur betriebsfähigen Restaurierung unserer 90jährigen Dampflokotive, 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. Für Spenden über 100,-€ erhalten Sie als Dankeschön eine Original-Aktie der Maschinenfabrik Esslingen von 1963.

Werden Sie Fördermitglied im FMVE e.V.:

Der jährliche Mindestbeitrag beträgt 50,-€ dabei ist der Bezug des Esslinger DAMPDRUCK enthalten. Wenn Sie Ihre Fachkenntnisse bei uns einbringen wollen, melden Sie sich doch einfach unter der Nummer: 0711-31 80 535



Das Einzelheft des Esslinger DAMPDRUCK 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

Verlag Uwe Siedentop
Der DAMPDRUCK ist gegen eine kleine Spende über die Online-Adresse www.brenzbahn.de zu erhalten.

Wir danken

MÖBEL RIEGER

für die Finanzierung dieser Ausgabe des Esslinger DAMPDRUCK und allen unseren Unterstützern und Sponsoren:

KAATSCH
recycling
ENTSORGUNG FÜR ALLE!
Weitere Infos unter www.kaatsch.de

SCHLIENZ
FREUDE AM REISEN
71394 Kernen / Stuttgart • www.schlienz.info

SCHREIBER
mks Metallbau Schreiber GmbH, Benzstr. 5, 72649 Wolfschlugen
Tel. 07022-95 55-0, www.metallbau-schreiber.de

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

GROSS
SEIT 1864

Volksbank Esslingen eG

Weinkeller Einhorn
Moritz Weiß
Schwäbische Gastronomie
in historischem Gemäuer
Heugasse 17
73728 Esslingen am Neckar
0711 353590
info@weinkeller-einhorn.de
www.weinkeller-einhorn.de

MAFU-WENNESS
ELEKTROAUTOMATION

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

- ❖ PROJEKTION
- ❖ SCHALTWERKBAU
- ❖ ROBOTERHANDLING SYSTEME
- ❖ PROJEKTUNG & AUSFÜHRUNG

www.mafu-wenness.de

roleff

- Stahlbau · Schlosserei
- Industriestandhaltung
- Schlüsselfertiges Bauen

Kiesel
...klebt am Bau®

Biegelwiesenstr. 31 - D-71334 Waiblingen
Eisenbahn-Treffpunkt SCHWEICKHARDT
"Bei uns schlägt das Herz für die Eisenbahn - denn Eisenbahn sind WIR."
www.modelleisenbahn.com

Ihr Partner für Modelleisenbahn