



Mai 2023

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

An unsere Mitglieder, Förderer, Sponsoren und Freunde des Fördervereins zur Erhaltung von Lokomotiven der Maschinenfabrik Esslingen e. V. (FVME)



Jetzt haben wir in der **ZV WAIBLINGER KREISZEITUNG** für unser Lokvorhaben werben können, um auch in Schorndorf in der Halle bei Dietmar Haerer regelmäßig an der Lok zu arbeiten:

Schorndorf

Mitstreiter gesucht für Restaurierung einer Dampflok

In einer großen Werkhalle im Hammerschlag in Schorndorf steht derzeit eine echte alte Dampflok: die letzte Werklokomotive, die in der Maschinenfabrik Esslingen von 1923 bis in die 1960er Jahre im Einsatz war. Geht es nach den Plänen von Kesselhaus-Wirt Dietmar Haerer und Dr. Hans-Thomas Schäfer vom Förderverein zur Erhaltung der Lokomotiven der Maschinenfabrik, soll die alte Lok zum Leben erweckt und eines Tages auf der Strecke von Schorndorf nach Welzheim eingesetzt werden. Doch dazu sind noch viele Stunden Arbeit nötig.

Seite B 1

Schorndorf Dampflok wird zu neuem Leben erweckt

Mitstreiter sind gesucht: In seiner Werkhalle im Hammerschlag restauriert Kesselhaus-Wirt Dietmar Haerer eine Lokomotive

Schorndorf. Es ist höchstwahrscheinlich ein junges Unterfangen. In einer großen Werkhalle im Hammerschlag steht derzeit eine echte alte Dampflok: die letzte Werklokomotive, die in der Maschinenfabrik Esslingen von 1923 bis in die 1960er Jahre im Einsatz war. Geht es nach den Plänen von Kesselhaus-Wirt Dietmar Haerer und Dr. Hans-Thomas Schäfer vom Förderverein zur Erhaltung der Lokomotiven der Maschinenfabrik, soll die alte Lok zum Leben erweckt und eines Tages auf der Strecke von Schorndorf nach Welzheim eingesetzt werden. Doch dazu sind noch viele Stunden Arbeit nötig. Ein neuer grauer Eisenrahmen, viele Mitstreiter, die die Lok warten, einbauarbeiten, das ist die Aufgabe der Lokomotivfreunde in Schorndorf. Das bei der Restaurierung nicht nur Know-how gefragt, sondern auch ein Knochenschweiß ist, ist auf die Kinder räumlich, als Spielplatz, auf dem heimer Güterbahnhof gefunden, bevor sie schließlich in den Besitz des Fördervereins kommen. Die Stadt Kornwestheim hat sie uns geschenkt. erzählt Vereinsvorsitz Hans-Thomas Schäfer. Ganz okay habe sie ausgehen – so, als müsse man nur die Augen zu tun. Doch wieder auf die Güter sind. Nicht nur verrostet war die Lok, sondern auch verschoben, die Räder betriebsbereit wurde die Lok. In Kornwestheim wurde die Lokomotive in alle Hohlräume der Lok. Der Sand hatte besonders der Lok. Wässern Wasser für extreme Kosten. Inzwischen wird wieder aufgebaut. Teile sind in der C-Achse montiert. Der Kessel wurde finanziert vom 25 Mitgliedern der ehemaligen Maschinenfabrik Esslingen ist. nur die Sicherung besitzt 250.000 Euro. In Kornwestheim



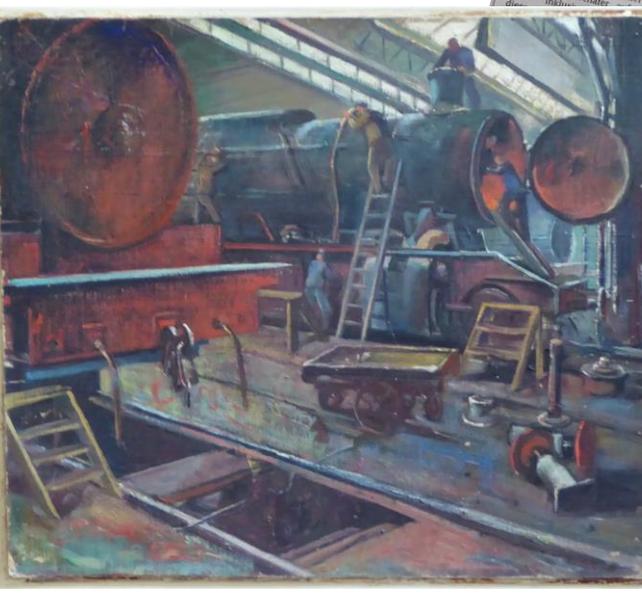
Hans-Thomas Schäfer (links) kam über die Traditionspflege zum Verein zur Erhaltung von Lokomotiven der Maschinenfabrik Esslingen, der 2002 gegründet wurde. Kesselhaus-Wirt Dietmar Haerer (rechts) liebt Eisenbahnen und Technik.



Arbeiten am Wasserkraton

Seine Enkelin Katja hat uns das Bild von der ME-Lokfertigung BR50 (1942) überlassen: Emil Glücker (1896-1971)

Der aus Untertürkheim stammende Kunstmaler war im Weltkrieg zu Tarnbemalungen von Industrieanlagen abgestellt und so in der ME. Von mehreren hat dieses Bild 80 Jahre überdauert. Glücker hat u.a. 1938 das Stadtwappen in die heutige Form gebracht. Besten Dank für das Ölbild!



Verein zur Erhaltung von Lokomotiven der Maschinenfabrik Esslingen e.V.
c/o Schäfer, Kastanienweg 24, 73732 Esslingen, Tel. 0711-3180535;
ME-Vorstand@t-online.de; www.FVME.de
Spendenkonto: Volksbank Mittlerer Neckar DE34612901200263400000
Der FVME ist als gemeinnützig anerkannt und berechtigt, Spendenbescheinigungen auszustellen

Dampflok wird zu neuem Leben erweckt

Mitstreiter sind gesucht: In seiner Werkhalle im Hammerschlag restauriert Kesselhaus-Wirt Dietmar Haerer eine Lokomotive

VON UNSEREM REDAKTIONSMITGLIED
JUTTA PÖSCHKO-KOPP

**Hier der lesbare Text des langen Artikels.
Nicht alles ist so gesagt bzw. gemeint gewesen, aber wir können so auf eine
Resonanz hoffen! Danke für die Unterstützung der Waiblinger Kreiszeitung!**

Es ist buchstäblich ein riesiges Unterfangen. In einer großen Werkhalle im Hammerschlag steht derzeit eine echte alte Dampflok: die letzte Werklokomotive, die in der Maschinenfabrik Esslingen von 1923 bis in die 1960er Jahre im Einsatz war. Geht es nach den Plänen von Kesselhaus-Wirt Dietmar Haerer und Dr. Hans-Thomas Schäfer vom Förderverein zur Erhaltung der Lokomotiven der Maschinenfabrik, soll die alte Dampflok zum Leben erweckt und eines Tages auf der Strecke von Schorndorf nach Welzheim eingesetzt werden. Doch dazu sind noch viele Stunden Arbeit nötig. Mitstreiter werden gesucht.

Ein neuer grauer Eisenrahmen, viele Einzelteile, die darauf warten, eingebaut zu werden: So steht die Dampflok in der Halle von Dietmar Haerer. Dass bei der Restaurierung nicht nur Know-how gefragt, sondern das Ganze auch ein Knochenjob ist, ist auf den ersten Blick zu sehen. Eine Zeit lang hatte die Lok auf einem Spielplatz in Kornwestheim gestanden, als Spielgerät, auf dem die Kinder rumturnen und spielen konnten. Später hatte die Lok Asyl auf dem Kornwestheimer Güterbahnhof gefunden, bevor sie schließlich in den Besitz des Fördervereins kam. „Die Stadt Kornwestheim hat sie uns geschenkt“, erzählt Vereinsvorstand Hans-Thomas Schäfer. Ganz okay habe sie ausgesehen – so, als müsse man nur den Rost runterkratzen, um sie wieder auf die Gleise setzen zu können. Doch schnell zeigte sich: Das Präsent war in einem schlechten Zustand. Nicht nur verrostet war der Rahmen, sondern auch verschoben, die Lok zerstört und nicht mehr zu benutzen.

Der Spielplatzsand war fatal

In Obertürkheim wurde die Lokomotive auseinandergenommen und untersucht. Der von den Kindern in alle Hohlräume der Lok verbrachte Sand hatte besonders in den Rahmenwasserkästen zusammen mit dem darin enthaltenen Wasser für extreme Korrosionsschäden gesorgt. Inzwischen wird die Lokomotive wieder aufgebaut. Viele Teile mussten instandgesetzt werden. So wurden die Radsätze im Dampflokwerk Meiningen überarbeitet und in die C-Achse neue Kuppelbolzen eingesetzt. Der Kessel wurde vom Rost befreit. Ein ganz neuer Rahmen wurde angefertigt, alles finanziert vom 35 Mitglieder starken Verein, der wiederum über eine großzügige Spende der ehemaligen Maschinenfabrik Esslingen verfügt, die 1965 in der Daimler-Benz AG aufgegangen ist.

Die Kosten für die Sanierung beziffert Hans-Thomas Schäfer auf rund 250 000 Euro – inklusive Arbeitsleistungen. Doch diese Arbeitsstunden müssen erst mal erbracht werden. Einmal in der Woche arbeiten derzeit zehn Vereinsmitglieder daran, dass die Lok irgendwann wieder fröhlich dampfen und fahren kann, allerdings nicht in Schorndorf, sondern in Esslingen. Das soll sich ändern. „Wir wollen hier Leute erreichen, die sich auskennen“, sagte Dietmar Haerer. „Aktive vom Fach und Metallbau, aber auch Leute zum Anlernen, aus dem Umkreis von Schorndorf.“ Die Werkstatt neben der Manufaktur, in der Haerer früher eine Firma für Küchenmietgeräte betrieben hat, steht offen: „Unter meiner Regie soll die Lok aufgebaut werden“, erklärt er. „Wir brauchen jede Hand.“

Interesse an Technik, Freude an Eisenbahnen

Warum steht eine historische Lokomotive in der Halle eines Wirts? Im Falle des Schorndorfers Dietmar Haerer war es sein Interesse an Technik, dazu kam seine Begeisterung für Eisenbahnen. 2010 lernte er Mitglieder des Vereins DBK – Dampfbahn Kochertal – kennen, die im Kesselhaus eine Sitzung hatten. So entdeckte er seine Freude an historischen Loks und ein neues Hobby. Schon sein Vater hatte eine Modelleisenbahn, die seit dessen Tod aber in Kartons verpackt ist, erzählt Haerer – er selbst lebt seine Begeisterung nun im großen Maßstab aus.



Seit 2003 wird an der Lokomotive gearbeitet. Bis sie fertig sein wird, wird es noch Jahre dauern, schätzt Hans-Thomas Schäfer. Denn viele Teile müssten neu konstruiert und vergeben werden, was angesichts fehlender Kapazitäten in den Firmen nicht einfach sei. Und immer wieder treten bei der alten Dampflok Überraschungen zutage: So ist zum Beispiel die eingebaute Bremse heute nicht mehr genehmigungsfähig. Das Ziel ist klar: „Wir wollen die Szene aufleben lassen, wie es früher war“, sagt Schäfer. Doch bis dahin ist noch viel zu tun.