



Mai 2026

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)

Die und unser Verein FVME in der Esslinger Zeitung

Esslinger Zeitung

ESSLINGER KREISZEITUNG · PLOCHINGER ZEITUNG

159. Jahrgang | Nr. 61 | Woche 11 | 2KZ 2736
Samstag/Sonntag, 14./15. März 2026

Esslingen
Vor 180 Jahren: Der Aufschwung beginnt



Während der anhaltenden Finanzkrise schweigt so mancher gerne in nostalgischen Erinnerungen. Der Gedanke an Zeiten des Aufschwungs gibt Hoffnung. Vor ziemlich genau 180 Jahren begann eine solche Phase in Esslingen: Die Maschinenfabrik Esslingen wurde gegründet. Sie wuchs immer weiter und war zwischenzeitlich der größte Industriebetrieb Württembergs.

Vor 180 Jahren: Der Aufschwung beginnt

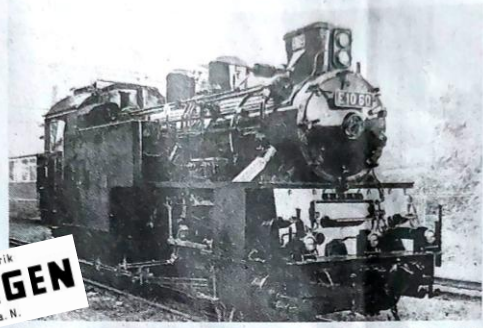


Foto: Archiv

Während der anhaltenden Finanzkrise schweigt so mancher gerne in nostalgischen Erinnerungen. Der Gedanke an Zeiten des Aufschwungs gibt Hoffnung. Vor ziemlich genau 180 Jahren begann eine solche Phase in Esslingen: Die Maschinenfabrik Esslingen wurde gegründet. Sie wuchs immer weiter und war zwischenzeitlich der größte Industriebetrieb Württembergs.

180 Jahre Maschinenfabrik Esslingen

Einmal war das Esslinger Unternehmen der größte Industriebetrieb Württembergs. Die Geschichte dieses Aufschwungs begann vor genau 180 Jahren.

Von Frederic Feicht

Esslingen. Während der anhaltenden Finanzkrise schweigt so mancher gerne in nostalgischen Erinnerungen. Der Gedanke an Zeiten des Aufschwungs gibt Hoffnung. Vor ziemlich genau 180 Jahren begann eine solche Phase in Esslingen: Die Maschinenfabrik Esslingen (ME) wurde gegründet. Für die Industrialisierung der Stadt war das ein Meilenstein. Die ME wuchs zeitweise zum größten Industrieunternehmen Württembergs an. Am 15. März 1846 wurde der Vertrag zur Gründung der Maschinenfabrik Esslingen von Emil Keiler und einem Gründungskomitee mit der Staatsregierung König Wilhelm I. von Württemberg geschlossen, sagt Hans-Thomas Schäfer, Vorstandsvorsitzender der ME. Von da an ging es um die Erhaltung von Lokomotiven der Maschinenfabrik Esslingen und bereits im Oktober 1847 die erste Lokomotive ausgeliefert. 23 Jahre später waren es bereits 1000. Im späten 19. Jahrhundert führen die ME-Lokomotiven auch in Indonesien, Südafrika, Japan und Brasilien.

Am 15. März 1846 wurde der Vertrag zur Gründung der Maschinenfabrik Esslingen von Emil Keiler und einem Gründungskomitee mit der Staatsregierung König Wilhelm I. von Württemberg geschlossen, sagt Hans-Thomas Schäfer, Vorstandsvorsitzender der ME. Von da an ging es um die Erhaltung von Lokomotiven der Maschinenfabrik Esslingen und bereits im Oktober 1847 die erste Lokomotive ausgeliefert. 23 Jahre später waren es bereits 1000. Im späten 19. Jahrhundert führen die ME-Lokomotiven auch in Indonesien, Südafrika, Japan und Brasilien.

Die lesbaren Texte und Bilder sind unter www.fvme.de zu finden



Die Werkhalle Mettingen 1922.

159. Jahrgang | Nr. 63 | Woche 15 | 2KZ 2736
Samstag/Sonntag, 11./12. April 2026

Esslingen
Eine alte Lady unter neuem Dampf



Die vor 180 Jahren gegründete Maschinenfabrik Esslingen war ein Unternehmen von internationalem Rang. Über 5000 Lokomotiven hat sie in ihrer langen Geschichte hergestellt. Ihre letzte Werklok der Bauart T3 war bis in die 1960er Jahre im Einsatz – nun wird das Stahlross restauriert. Schrauber wollen der alten Lady neues Leben einhauchen und sie wieder schienentauglich machen.

Esslinger Zeitung

ESSLINGER KREISZEITUNG · PLOCHINGER ZEITUNG

159. Jahrgang | Nr. 63 | Woche 15 | 2KZ 2736
Samstag/Sonntag, 11./12. April 2026

Eine alte Lady unter neuem Dampf



Foto: FVME

Die vor 180 Jahren gegründete Maschinenfabrik Esslingen war ein Unternehmen von internationalem Rang. Über 5000 Lokomotiven hat sie in ihrer langen Geschichte hergestellt. Ihre letzte Werklok der Bauart T3 war bis in die 1960er Jahre im Einsatz – nun wird das Stahlross restauriert. Schrauber wollen der alten Lady neues Leben einhauchen und sie wieder schienentauglich machen.



Tüftler wollen alte Lady retten

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 DE34 6129 0120 0263 4000 00

Der FVME ist als gemeinnützig anerkannt und berechtigt, Spendenbescheinigungen auszustellen

180 Jahre Maschinenfabrik Esslingen

Einst war das Esslinger Unternehmen der größte Industriebetrieb Württembergs. Die Geschichte dieses Aufschwungs begann vor genau 180 Jahren.

Von Frederic Feicht

ESSLINGEN. Während der anhaltenden Finanzkrise schwelgt so mancher gerne in nostalgischen Erinnerungen. Der Gedanke an Zeiten des Aufschwungs gibt Hoffnung. Vor ziemlich genau 180 Jahren begann eine solche Phase in Esslingen: Die Maschinenfabrik Esslingen (ME) wurde gegründet. Für die Industrialisierung der Stadt war das ein Meilenstein. Die ME wuchs zeitweise zum größten Industrieunternehmen Württembergs an.

„Am 13. März 1846 wurde der Vertrag zur Gründung der Maschinenfabrik Esslingen von Emil Keßler und einem Gründungskonsortium mit der Staatsregierung König Wilhelm I. von Württemberg geschlossen“, sagt Hans-Thomas Schäfer, Vorsitzender des Vereins zur Erhaltung von Lokomotiven der Maschinenfabrik Esslingen und der letzte Vorstandsvorsitzende der ME. Von da an ging es schnell: Im Mai wurde der Grundstein des neuen Werks gelegt und bereits im Oktober 1847 die erste Lokomotive ausgeliefert. 23 Jahre später waren es bereits 1000. Im späten 19. Jahrhundert fuhren die ME-Lokomotiven auch in Indonesien, Südafrika, Japan und Brasilien.

Mit der Maschinenfabrik wuchs auch Esslingen: Um die Jahrhundertwende hatte die Stadt 27 000 Einwohner – zur Gründungszeit waren es noch etwa 12 500 gewesen. 1908 wurde ein neues Werk in Mettingen gebaut. Auch das Portfolio wurde erweitert und umfasste beispielsweise Zahnradbahnen für den Einsatz im Gebirge, Straßenbahnen, unter anderem für Esslingen und Stuttgart, die Standseilbahn Stuttgart, Triebwagen, Dieselloks, Straßenwalzen, Generatoren, Brücken und Stahlhochbauten, außerdem elektrisch angetriebene Nutzfahrzeuge.

Aber der Erfolg hielt nicht an. Laut Alexander Weber, Autor eines mehrbändigen Werks über die Fahrzeuge der ME, hat die neugegründete Reichsbahn (Gründung 1920) „die großen Hersteller wie Borsig, Krupp, Henschel bevorzugt“. Die Aufträge blieben aus. Es folgte die Übernahme durch den Konzern Gute Hoffnungshütte. Dies konnte die finanzielle Schieflage des Esslinger Unternehmens aber nicht auffangen. 1966 rollte die letzte Zahnrad-Dampflokomotive aus dem Werk. Dann war nach 120 Jahren, 5000 Lokomotiven und circa 20 000 Wagen Schluss. Die Daimler-Benz AG übernahm die Gebäude sowie Anlagen und beschäftigte die ME-Mitarbeiter in ihren Werken weiter.

„Die ME existierte bis 2008 noch als eigenständige Grundstücksgesellschaft“, erklärt deren letzter Chef Hans-Thomas Schäfer. Heute kümmert sich der 78-jährige gemeinsam mit anderen Mitgliedern des Fördervereins zur Erhaltung von Lokomotiven der Maschinenfabrik Esslingen um den Wiederaufbau der letzten Werkslokomotive der ME, eine T3 von 1922. Eine Erinnerung an den großen Aufstieg eines Esslinger Unternehmens. Bis sie wieder fahrbereit ist, könnte es allerdings noch mehrere Jahre dauern.

Von Esslingen hinaus in die Welt

Stahlbau Die Maschinenfabrik Esslingen hat in ihrer langen Geschichte vieles hergestellt – auch für den globalen Markt. Stahlbau der Maschinenfabrik Esslingen wurde laut Hans-Thomas Schäfer etwa für das Breuninger-Gebäude 1936, den Winterbau des Circus Althoff, den Berliner Anhalter Bahnhof oder den Hafbahnhof in Friedrichshafen verwendet.

Internationalität Lokomotiven made in Esslingen gingen laut Hans-Thomas Schäfer hinaus fast auf den ganzen Globus. Die damals stärkste Lok der Welt etwa sei 1954 für Argentinien gebaut worden. Brücken wurden ebenfalls hergestellt – etwa über die Enz bei Neuenbürg, die Tauberbrücke in Weikersheim oder das Kochertal-Viadukt bei Tullau bis 1973. Schmucksäulen wurden auch für den Bereich der Inneren Brücke, die Neckarstraße oder die Ecke Pliensau- und Lederstraße in Esslingen produziert.

→ **Mehr Informationen** zu dem Förderverein stehen unter: www.fvme.de

„Das ist die letzte Werklokomotive der Maschinenfabrik Esslingen“, sagt Hans-Thomas Schäfer. Und liefert noch den Lok-Steckbrief nach: „Bauart T3, Achsfolge C, Fabrikationsnummer 4092, von 1923 bis in die 1960-er Jahre in Mettingen im Einsatz.“ Nach ihrer Ausmusterung landete die Lok über Umwegen bei der Stadt Kornwestheim – sie nutzte die alte Lady zunächst als Kinderspielzeug auf einem Spielplatz. Doch Verletzungsgefahren bargen Sicherheitsrisiken. Die Lokomotive wurde auf dem Güterbahnhof Kornwestheim geparkt, bis sich der 2003 gegründete Förderverein ihrer annahm. Nun steht sie in der Werkshalle bei Schorndorf. Dietmar Haerer, ein Einheimischer mit einem Herz für Eisenbahnostalgie, stellt die Örtlichkeit zur Verfügung – zum Schrauben, Restaurieren und Tüfteln.



Lokfan: Hans-Thomas Schäfer Foto: Roberto Bulgrin

Hans-Thomas Schäfers Blick schweift weg von dem Lok-Torso hin in weite Ferne: „Ziel ist es, die Lok wieder fahrtüchtig zu machen.“ Er und seine Vereinskameraden träumen davon, dass die letzte Werklok der Maschinenfabrik Esslingen später auf den Schienen der „Schwäbischen Waldbahn“, einer historischen Museums-Dampf- und Dieselzugstrecke, unterwegs sein könnte. Die Strecke von Schorndorf über Rudersberg nach Welzheim ist etwa 23 Kilometer lang. Getragen und finanziert wird das Projekt T3 seinen Worten zufolge aus Mitgliedsbeiträgen des Fördervereins, der ehrenamtlichen Arbeit seiner Schrauberkollegen, Spenden oder freiwilligen Beiträgen, die ihm Besucher etwa nach Vorträgen geben. Manche Firmen lassen sich auch von der Begeisterung des Vereins anstecken und unterstützen etwa durch die kostenlose Lieferung von Ersatzteilen.

Zügig geht das nicht. Zug um Zug wird die Lok auf Vordermann gebracht. Hans-Thomas Schäfer streicht dem Stahlross liebevoll über die eisernen Formen. Wichtig sei auch die Beibehaltung des historischen Aussehens. Für ihn ist die Restaurierung der Lok zudem ein Stück Traditionspflege, eine Erinnerung an die Maschinenfabrik Esslingen. Dabei gibt es sie nicht mehr: „1968 wurde die Maschinenfabrik von der Daimler-Benz AG zur Werkserweiterung übernommen und als eigenständige Vermietungsgesellschaft der

ESSLINGEN/SCHORNDORF. Ein bisschen Fantasie braucht's schon. Manche Teile wurden ausgebaut. Andere werden ersetzt oder woanders instandgesetzt. Bleibt ein riesiger, rechteckiger Kasten. Doch sogar im teilweise zerlegten Zustand macht er etwas her. Eine schicke Dampflok ist er gewesen. Das soll er auch wieder werden. Irgendwann. In späteren Jahren. Zehn Idealisten wollen dafür sorgen. Sie möchten die letzte Werklok der vor 180 Jahren gegründeten Maschinenfabrik Esslingen (ME) restaurieren und wieder auf die Schiene bringen.

In der großen Montagehalle im Gewerbegebiet Hammerschlag bei Schorndorf geht es zu wie auf vielen Baustellen dieser Welt. Männer stecken die Köpfe zusammen. Diskutieren über mögliche Lösungen. Beugen sich über Pläne. Hantieren mit Werkzeug. Schrauben hier, werkeln da. Sie sind ein eingespieltes Team, die

„Die Maschinenfabrik Esslingen hat in den vielen Jahren fast alles gebaut.“

Hans-Thomas Schäfer,
Vorsitzender des
ME-Fördervereins.

leidet auch am Lokomotiven-Virus. Als Vereinsvorsitzender darf er aber nicht nur schrauben. Er muss auch Öffentlichkeitsarbeit machen. Das kann er, da kennt er sich aus. Die Maschinenfabrik Esslingen, sagt der Eisenbahnfan, sei eine Weltfirma voll schwäbischem Pioniergeist mit Ausstrahlung fast auf den ganzen Globus gewesen. Ein Wahrzeichen der Industrialisierung des mittleren Neckarraums.

Dann zeigt er Fotos, Dokumente, Urkunden, Papiere. Fast 200 Jahre Geschichte im Zeitraffer. Der württembergische König Wilhelm I., sagt Hans-Thomas Schäfer, träumte ab etwa 1830 von einer Verbindung der Räume Neckar, Donau und Bodensee per Eisen-

bahn oder Schleuse. Stuttgart oder Ulm sollten rasch erreicht, Mobilität geschaffen werden. Strecken zwischen Cannstatt, Untertürkheim und Esslingen sowie Pragsattel, Rosensteintunnel und Bahnhof Bolzstraße entstanden. Die erste Lok kam im Jahr 1845 aus den USA.

Doch für Wilhelm galt, was heute auch noch gilt: „The Land macht es lieber selbst.“ Der Monarch wollte Württemberg unabhängig machen, weiß Hans-Thomas Schäfer. Eine Fabrik zur Herstellung von Lokomotiven und Eisenbahnequipment sollte auf royalen Wunsch gegründet werden. Eine Ausschreibung folgte. Die Firma Maffei in München unterlag. Der junge Emil Kessler bekam den Zuschlag. Die Maschinenfabrik Esslingen wurde im März 1846 als Aktiengesellschaft für den Bau von Lokomotiven und Eisenbahnwagen gegründet. Zuerst befand sie sich nahe des Bahnhofsareals am Neckar. Anfang der 1910er Jahre zog sie in ein neues Fabrikgelände in Esslingen-Mettingen. Gründe waren Strecken- und Kapazitätserweiterungen, Verbesserungen der Abläufe und Subventionen der Stadt. Mehr als 5000 Lokomotiven hat die „ME“ in ihrer langen Geschichte produziert, rechnet Schäfer vor.

Eine davon steht in der Werkhalle bei Schorndorf – teilweise auseinandergelagert. Der Kessel zum Beispiel wird in einer Fachfirma in Waiblingen auf Vordermann gebracht. Doch immer noch beeindruckend:



Der Lok-Torso wird restauriert. Foto: FVME

Der Kessel zum Beispiel wird in einer Fachfirma in Waiblingen auf Vordermann gebracht. Doch immer noch beeindruckend:

Eine davon steht in der Werkhalle bei Schorndorf – teilweise auseinandergelagert. Der Kessel zum Beispiel wird in einer Fachfirma in Waiblingen auf Vordermann gebracht. Doch immer noch beeindruckend:

Eine davon steht in der Werkhalle bei Schorndorf – teilweise auseinandergelagert. Der Kessel zum Beispiel wird in einer Fachfirma in Waiblingen auf Vordermann gebracht. Doch immer noch beeindruckend:

Grundstücke und Gebäude bis 2003 weitergeführt.“ Die Herstellung von Eisenbahnfahrzeugen wurde eingestellt: „Die letzte von der ME 1966 ausgelieferte Lok war für die Padang-Bahn auf Sumatra bestimmt.“

Die Maschinenfabrik war Geschichte. Doch nach Ansicht von Hans-Thomas Schäfer ist sie auch ein Stück starke Geschichte. Nicht allein Lokomotiven wurden hergestellt: „Die ME hat in ihren vielen Jahren fast alles gebaut.“ Dampfmaschinen, Schiffe, Brücken, Schmucksäulen, Kältemaschinen, Brunnen, Straßenbahnen, Fahrzeuge, Waggons, sogar Gullideckel gingen vom Band. Spuren sind geblieben. Die Agnesbrücke in Esslingen, der Brunnen vor dem Ebershaldenfriedhof oder der Dachstuhl der Frauenkirche seien alle made by Maschinenfabrik Esslingen. Diesen Glanz möchte er im kollektiven Gedächtnis bewahren. Durch die letzte Werklok. Sie steht auseinanderggebaut in Schorndorf. Doch sie soll wieder in Fahrt kommen.

„Die Beibehaltung des historischen Aussehens der Lok ist uns wichtig.“

Hans-Thomas Schäfer zur T3

Tüftler wollen alte Lady retten

Das bisschen Schrauben macht sich von allein? Von wegen. Eisenbahnfreunde bringen die letzte Werklok der vor 180 Jahren gegründeten Maschinenfabrik Esslingen auf Vordermann. Mit Know-how und viel Geduld.

[Zusätzliches Video unter www.instagram.com/p/DXG6h7ijK4N/](https://www.instagram.com/p/DXG6h7ijK4N/)

Tüftler mit Herz und Herzblut: Armin Haußmann (links), Peter Liebner und weitere Mitglieder des „Fördervereins zur Erhaltung von Lokomotiven der Maschinenfabrik Esslingen (FVME)“ arbeiten in ihrer Freizeit an der alten Lok. Die Lokomotive der Bauart T3 war die letzte Werklok aus der Produktion der Maschinenfabrik Esslingen, die vor 180 Jahren gegründet wurde. In einer Werkhalle in Schorndorf wird die alte Lady auf Vordermann gebracht. Ziel ist es laut Förderverein, die Lok wieder fahrtüchtig zu machen und auf die Schiene zu bringen. Zu diesem Zweck werden auch Teile ausgebaut, ersetzt und woanders bearbeitet. Foto: Roberto Bulgrin

