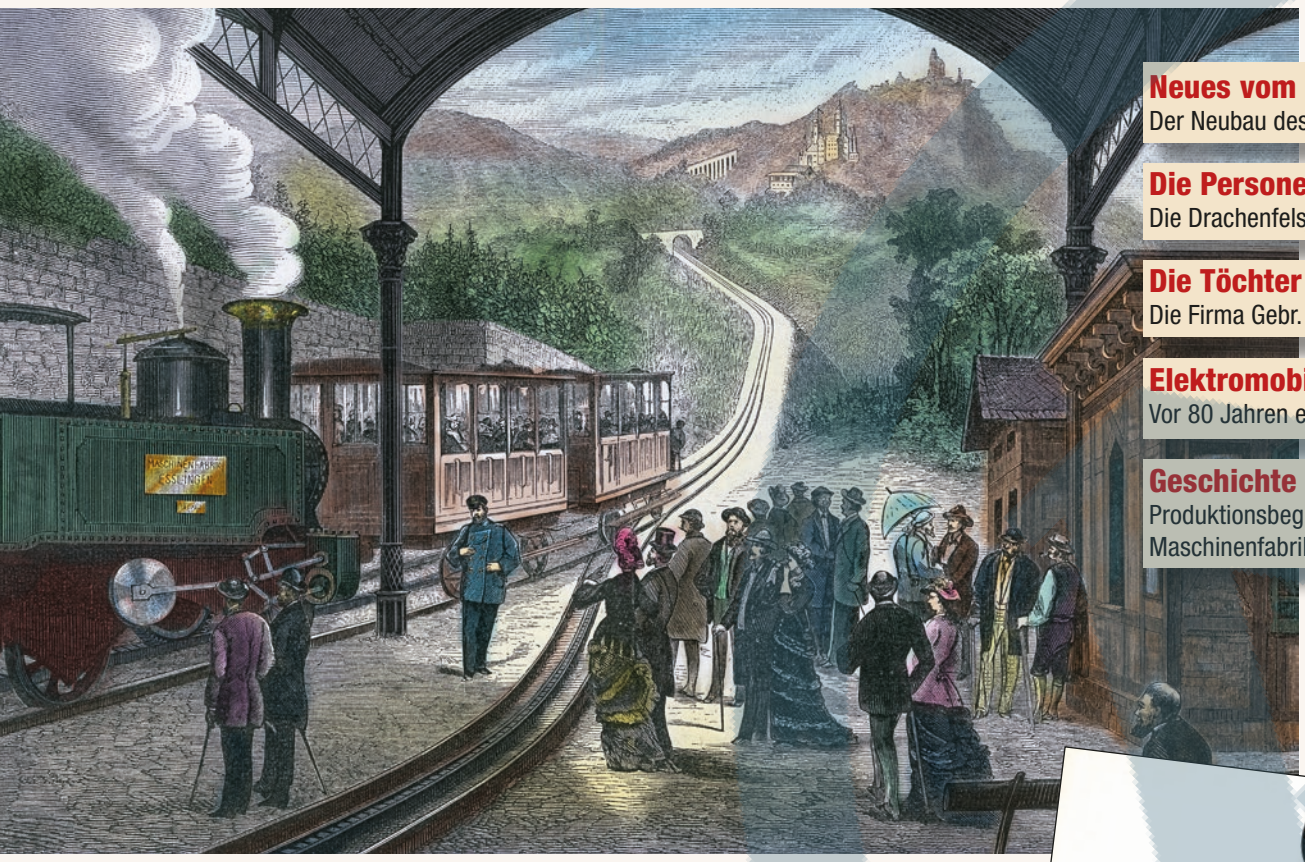
Esslinger

Ausgabe 7 / 2016 € 2,–

DAMPFDRUCK

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



Neues vom FVME
Der Neubau des Aschkastens der ME-T3

Die Personenzugloks der ME
Die Drachenfelsbahn und ihre ME-Lok

Die Töchter der ME
Die Firma Gebr. Kuhn

Elektromobilität durch die ME
Vor 80 Jahren elektrische Lastkraftwagen

Geschichte der ME
Produktionsbeginn vor 170 Jahren in der Maschinenfabrik Esslingen

FVME

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

Editorial

Titelseite oben: In der Talstation Königswinterstehtder ZugzumDrachenfels fertig zur Abfahrt bereit. Der aquarellierteStichnacheiner ZeichnungvonRudolf Lichtenberg.

Titelseite unten: Elektrischbetriebener LKWTypEL1501von 1938 mit Drehleiter von der ME für die Stadtwerke Hanau gebaut.(ArchivFVME)

◄◄

Sie halten bereits die 7. Ausgabe unserer (Vereins-) Zeitschrift in Händen.
Ich bin sehr froh, dass wir mit der Unterstützung unserer Sponsoren und vor allem mit den Beiträgen unserer Autoren einen so großen Leserkreis erreichen können. Damit bleibt insbesondere auch die Geschichte der Maschinenfabrik Esslingen im Blick der Öffentlichkeit. Unsere erneute Mitwirkung am Tag des offenen Denkmals hat dazu auch beigetragen. Ohne die ME wäre im 19. Jh. die wirtschaftliche Entwicklung der Region nicht so stürmisch verlaufen.
In diesem Heft berichten wir aus unserem Verein über die mit viel Engagement geglückte Fertigstellung des Aschkastens unserer ME-T3.
Nach dem Produktionsbeginn der ME vor 170 Jahren hat die Entwicklung von Zahnradbahnen in der ME einen besonderen Stellenwert erhalten: Wir erinnern an die Drachenfelsbahn mit ihren ME-Loks.
Dass die ME neben anderen Firmen 1902 die Maschinenfabrik Kuhn in Stuttgart-Berg übernommen hat, ist uns ein mehrteiliger Bericht über deren Geschichte und Produkte wert.
Die Elektromobilität ist aktuell in aller Munde, aber wussten Sie, dass die ME vor über 80 Jahren bereits Elektro-Lastwagen entwickelt und deutschlandweit verkauft hat?

Dr. Hans-Thomas Schäfer

FVME-Nachrichten

Titelseite Insert: Stehwagen wie er früherzumGepäcktransport auf den Bahnsteigenverwendet wurde und ein elektrischbetriebener LKWfürdieAusfuhr vondeninnerstädtischenGüterbahnhöfenzumEndverbraucher 1935. (FVME)

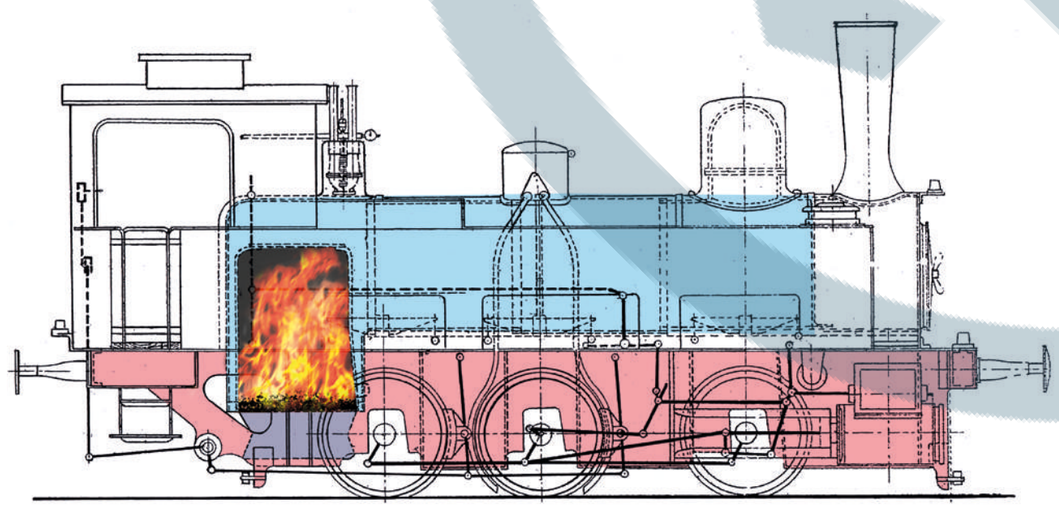
◄◄

Aufarbeitung der ME-Werkslokomotive ME 4092 Heute der Aschkasten

Wie könnte es auch anders sein! Das scheinbar unbedeutende Bauteil Aschkasten war nur noch ein Schatten seiner selbst. Von seiner Substanz war nichts Brauchbares mehr übrig und viele für die Funktion wichtige Teile fehlten. Wieder musste das Technische Bureau des FVME den „alternativlosen“ Entschluss fassen, eine Neukonstruktion mit neuen Funktionen für den veränderten künftigen Betrieb vorzusehen.

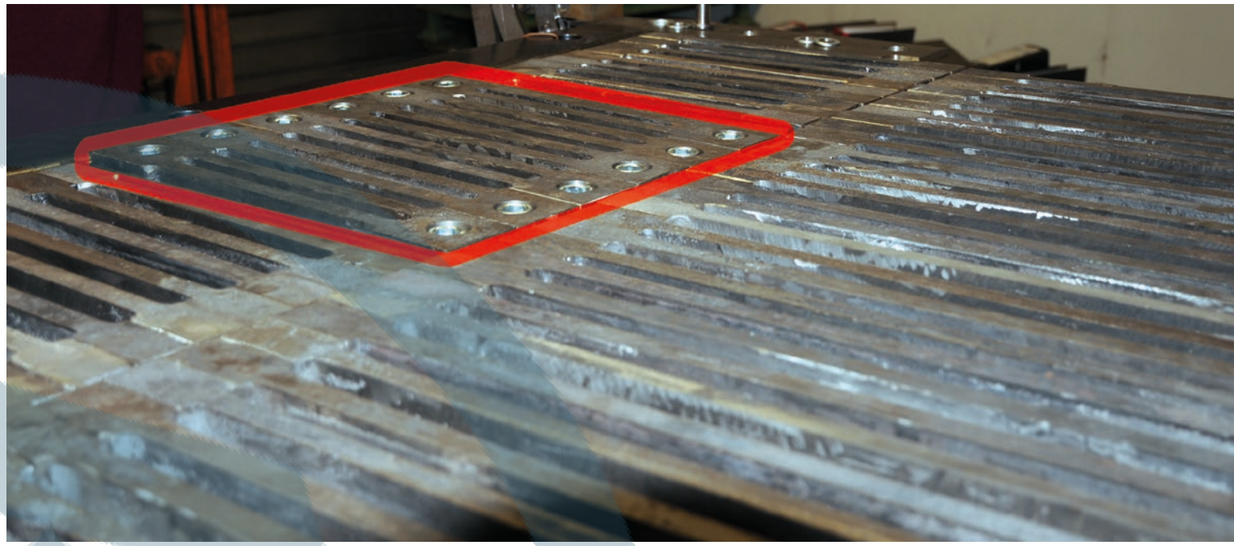
Der Aschkasten der ME 4092 soll zwar wie jeder Aschkasten die Verbrennungsrückstände Asche und Schlacke sammeln, doch im Unterschied zu dem, was man unter einem Aschkasten versteht, ist der für die Lok ME 4092 nicht ganz so trivial, denn er hat noch ganz andere Aufgaben zu erfüllen.
Die württembergische T3, zu der auch die ME-Werkslok zählt, gehörte zu den ganz wenigen deutschen Dampfloks,

DasBildzeigtdas,wasRostundVandalen vombestehendenAschkastenübrigließen.

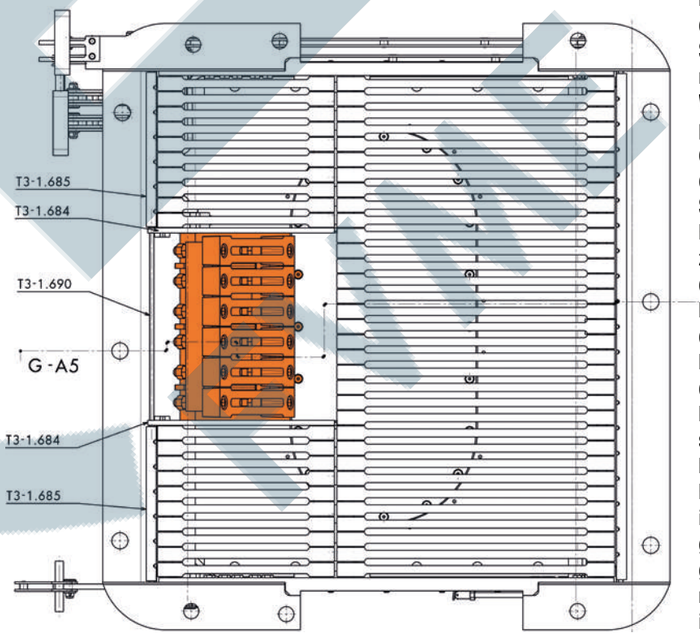


▶
Halbtransparente Ansicht der Lok, die veranschaulicht, wie der Aschkasten unterdemStehkessel zwischen den Rahmenwangenversteckt einzubauen ist.

FVME-Nachrichten



bei denen der Rost im oberen Teil des Aschkastens und nicht im unteren Teil der Feuerbüchse angebracht ist. Damit wird der Aschkasten hier um ein vielfaches aufwendiger als sonst. Warum die Konstrukteure dies im 19. Jahrhundert so machten ist nicht überliefert. Zum Ende der Dampflokzeit erkannte man aber wieder die Vorzüge dieser Anordnung für die Lebensdauer des Kessels. So ist erst 1951/52 „als neue Erkenntnis“ in Konstruktionslehrbüchern zu lesen, dass die Absenkung der Rostoberkante auf Höhe der Bodenring-Unterkante des Kessels unter Vermeidung von kalter Verbrennungsluft an dem empfindlichen Bodenring dessen Lebensdauer erhöht und damit die Betriebskosten senken hilft.
Tja, da war unsere „alte“ T3 wohl moderner als so manche „Endzeit-Dampflok“.
Weil der Stehkessel durch die niedere Kessellage sehr weit zwischen die Rahmenwangen hinabreicht, bleibt für den Aschkasten nur wenig Bauhöhe übrig. Im Vergleich zu modernen Aschkästen ist es eine „flache Schachtel“, die trotzdem die Verbrennungsrückstände aufnehmen und gleichzeitig für die erforderliche Verbrennungsluft unter dem Rost sorgen soll, damit das Feuer für alle Leistungsanforderungen genügend angefacht wird. Durch die vorn und hinten angebrachten Luftklappen, die vom Führerstand aus immer in Fahrtrichtung nach vorne zu öffnen sind, kann bei Vorwärts- wie bei Rückwärtsfahrt durch den Fahrtwind genügend Verbrennungsluft unter den Rost geleitet werden.
Weil der Aschkasten so tief heruntergragt ist hier keine klassische „Bodenklappe“ zur Entleerung vorhanden, der Platz für einen Falltrichter und den Schwingweg einer Klappe ist einfach nicht da.
Wir haben uns deswegen für „doppelte Klappen“ entschieden, bei denen unter den Luftklappen jeweils eine zweite Klappe, die so genannte Siebklappe liegt, die ebenfalls vom Führerstand aus aufklappbar ist und zum Entleeren des Aschkastens mit den Luftklappen zusammen hochgeklappt werden kann. Von Vorteil ist dabei, dass wir dabei keine Grube brauchen und der Heizer von hinten den Aschkasten mit einem Schieber komplett auskratzen kann. Dieser ist somit (hoffentlich) viel einfacher sauber zu halten als bei anderen Loks.
Für die Revision der Feuerbüchse ist im Bodenblech des Aschkastens ein großes verschraubtes Mannloch vorgesehen durch das man bei herausgenommenem Rost von einer Grube aus in die Feuerbüchse einsteigen kann.



FotodesRostfeldsmit denverschiedenlangenRoststäbenund demKipprost(imBild rotumrandet),dessen Stäbefestgeschraubt sind, während die übrigen lose auf der Unterkonstruktion liegen.

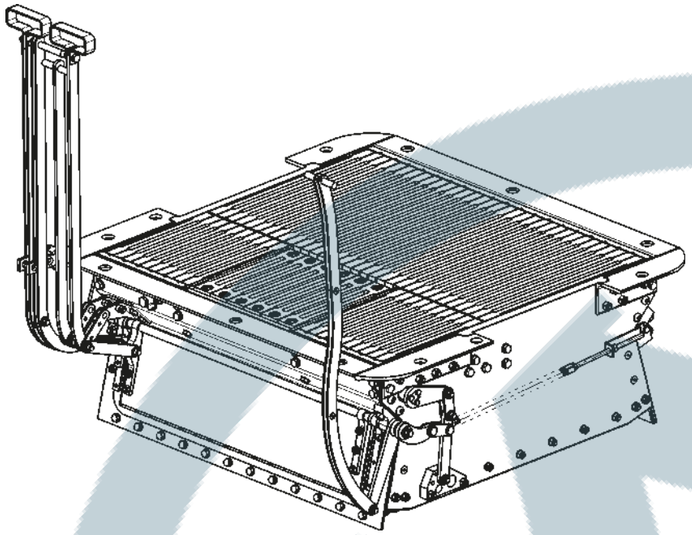
◄
Draufsicht auf das Rostfeld des Aschkastens mit dem nach unten geklapptenKipprost und dem durch den Rostsichtbarenovalen Mannloch im Boden des Aschkastens.

FVME-Nachrichten

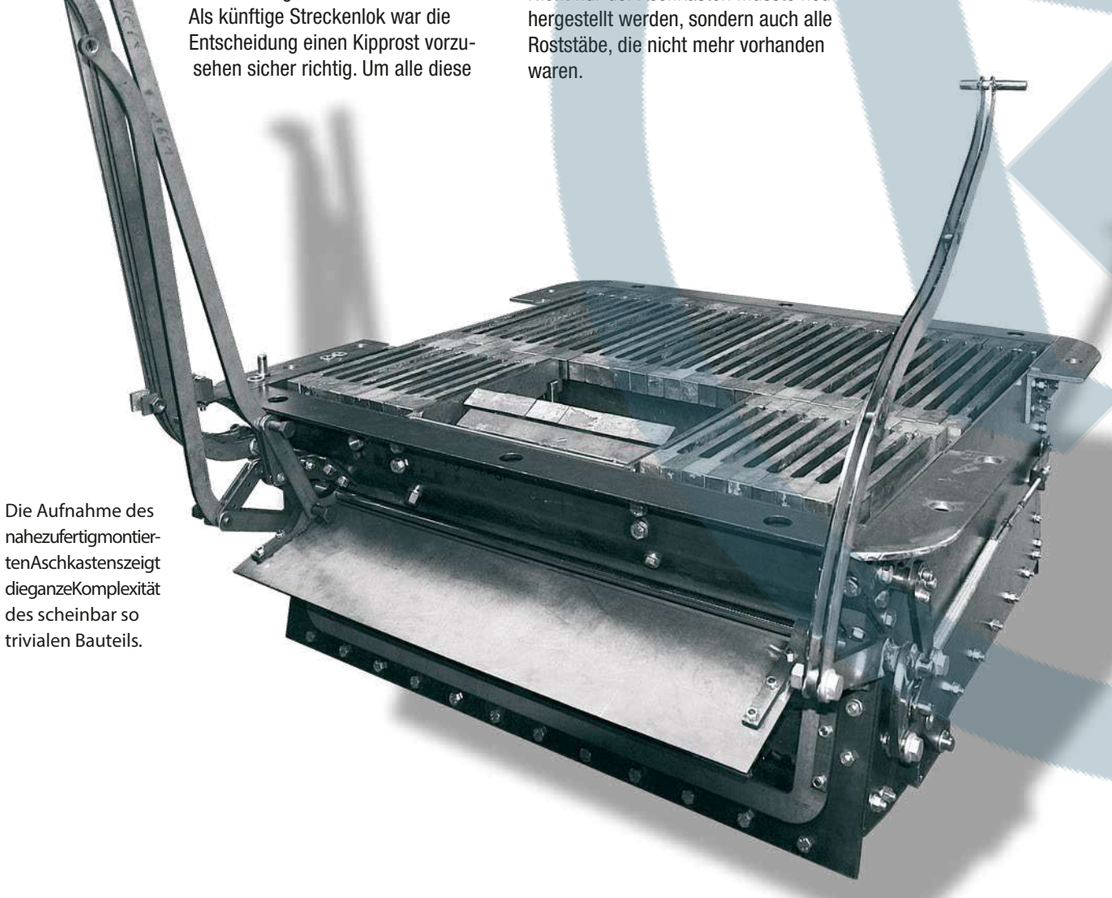
Ist im Betrieb Gefahr im Verzug, zum Beispiel bei Wassermangel im Kessel oder bei unzulänglich funktionierenden Speisepumpen, muss der Heizer in der Lage sein, das Feuer vom Rost in den Aschkasten zu befördern, damit es dort abgelöscht werden kann. Dazu bedarf es eines nach unten kippbaren Rostfeldes, das vom Führerstand aus geschwenkt, dem Feuermann die Möglichkeit gibt, mit seinem Schürwerkzeug das Feuerbett in den Aschkasten zu ziehen. Die Werkslok der ME, die nur auf den Werksgleisen oder allenfalls bis zum nächsten Bahnhof „herumrutschte“, hatte keinen Kipprost. Der neue Aschkasten hat einen solchen erhalten.

Um die Betätigung der Klappen und des Kipprosts von der Wärmeausdehnung des Kessels unabhängig zu machen, wurde der Antrieb und die Endlagensicherung nach dem Kniehebelprinzip ausgeführt. Federn erleichtern insbesondere beim schweren Kipprost die Betätigung und sichern seine Endlage zusätzlich ab.

Als künftige Streckenlok war die Entscheidung einen Kipprost vorzusehen sicher richtig. Um alle diese Funktionen vom Führerstand bedienen zu können, ragen im eingebauten Zustand die Stellhebel links und rechts hinter dem Kessel aus dem Boden des Führerstands heraus. Nicht nur der Aschkasten musste neu hergestellt werden, sondern auch alle Roststäbe, die nicht mehr vorhanden waren.

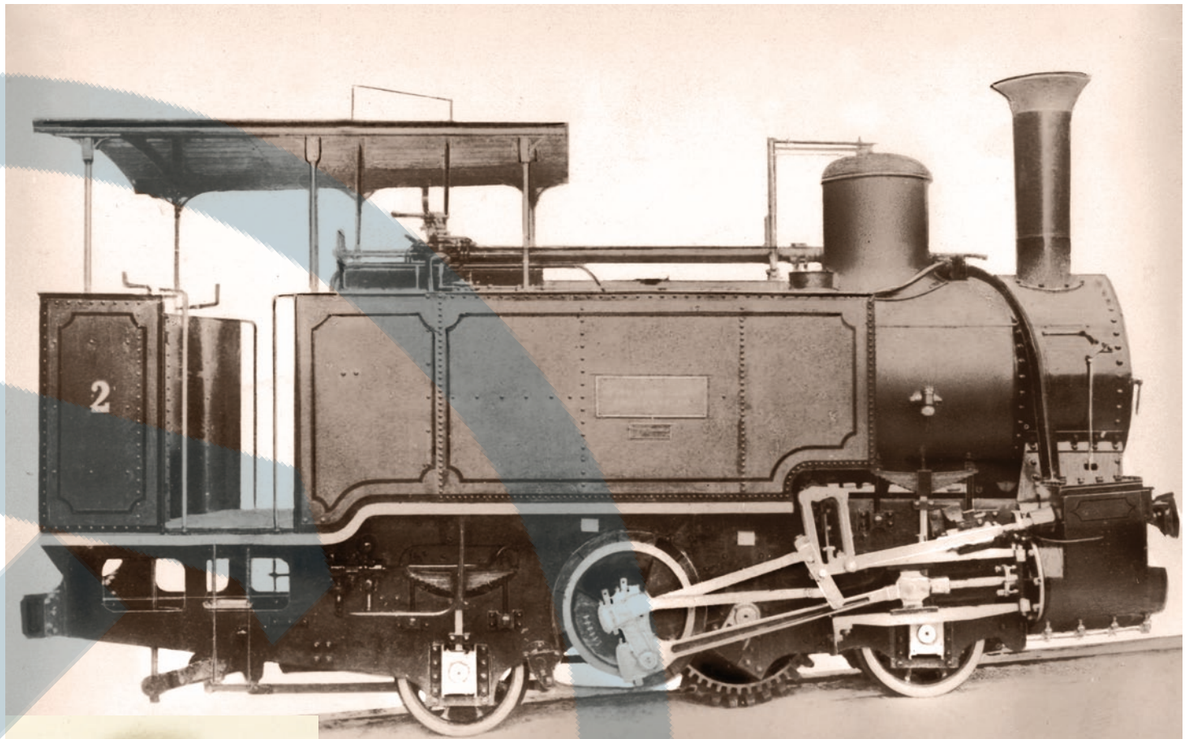


3D-Darstellung der Neukonstruktion des Aschkastens mit geschlossenem Kipprost und seinen Stellhebeln für alle bedienbare Funktionen.



Die Aufnahme des nahezu fertig montierten Aschkastens zeigt die ganze Komplexität des scheinbar so trivialen Bauteils.

Kesslers Personenzuglokomotiven



Die Zahnradlokomotiven der Drachenfelsbahn

Die Drachenfelsbahn war die erste Zahnradbahn Deutschlands zur Personenbeförderung. Sie half den Touristen, den beschwerlichen Aufstieg vom Rheintal in Königswinter zur Burgruine Drachenfels zu ersparen. Die Bahntrasse mit 1 m Spurweite und einer Länge von 1520 m überwindet dabei 220 Höhenmeter bis knapp unterhalb des Drachenfelsgipfels mit bis zu 20 % Steigung. Betreiber war die „Deutsche Lokal- und Straßenbahngesellschaft, Berlin“.

Nach dem Debakel mit den ersten Bergbahnlokomotiven der ME für die Strecke von Wädenswil am Züricher See nach Einsiedeln, bei dem anstelle einer Leiterzahnstange das System „Wetli“ verwendet werden musste (siehe EDD 6), blieb es bei der ME mit Bestellungen für Bergbahnlokomotiven äußerst ruhig. Es dauerte sechs lange Jahre bis eine weitere Bestellung für solche Lokomotiven 1882 bei der ME einging. Geplant wurde die Bergbahn von dem Schweizer Ingenieur Nikolaus Riggenbach, dessen Maschinenfabrik in Aargau auch die Leiterzahnstange lieferte.

Inwieweit Riggenbach hier bei dieser Lokomotivbestellung nachgeholfen hatte, lässt sich nicht eindeutig klären. Riggenbach war der ME wohl gesonnen (schließlich war er in Emil Keßlers Karlsruher Fabrik auch sein Werkleiter) und hat der ME nachweislich durch die Vermittlung solcher oder anderer Aufträge des Öfteren einen wertvollen Dienst erwiesen.

Die Maschinenfabrik Esslingen lieferte 1883 die drei Zahnradlokomotiven mit den Fabriknummern 1982 bis 1984, vier Personenwagen und einen Güterwagen an die Drachenfelsbahn. Die Lokomotiven waren in ihrem Antriebskonzept ein Abbild der Lokomotiven von Riggenbach an die Arth-Rigi-Bahn. Riggenbach lieferte auch eine Lokomotive samt der Zahnstange für Deutschlands erste Zahnradbahn. Die ebenfalls meterspurige Bahn diente nicht dem Personenverkehr sondern war ausschließlich für den Gütertransport bestimmt. Sie beförderte Erz vom Braunenberg hinab

Werkfoto der ME von der ersten Generation von Zahnradlokomotiven mit der Radsatzfolge 2a (zwei Laufradsätze und einem Zahnrad) von 1883 für die Drachenfelsbahn mit der Betriebsnummer 2 und der ME Fabriknummer 1983. (Archiv FVME)

◄ Portrait von Nikolaus Riggenbach (1817-1899).

Kesslers Personenzuglokomotiven

▲ Abfahrbereiter Zug zur Fahrt auf die Höhen zum Drachenfels. Der kolorierte Stich fand sich zum 125jährigen Bahnjubiläum 2008 auf einer Sonderbriefmarke wieder.

▶ Foto anlässlich der ersten Probefahrt 1883 vor der Betriebsaufnahme für das Publikum am 17. Juni 1883. (Archiv Bellingrodt)

▶ Die Zahnradlokomotive Nr. 4, die sowohl bei der Petersbergbahn und bei der Drachenfelsbergbahn eingesetzt wurde, ist 1928 von der ME mit der Radsatzfolge 1b2 gebaut worden. (Foto Bellingrodt)

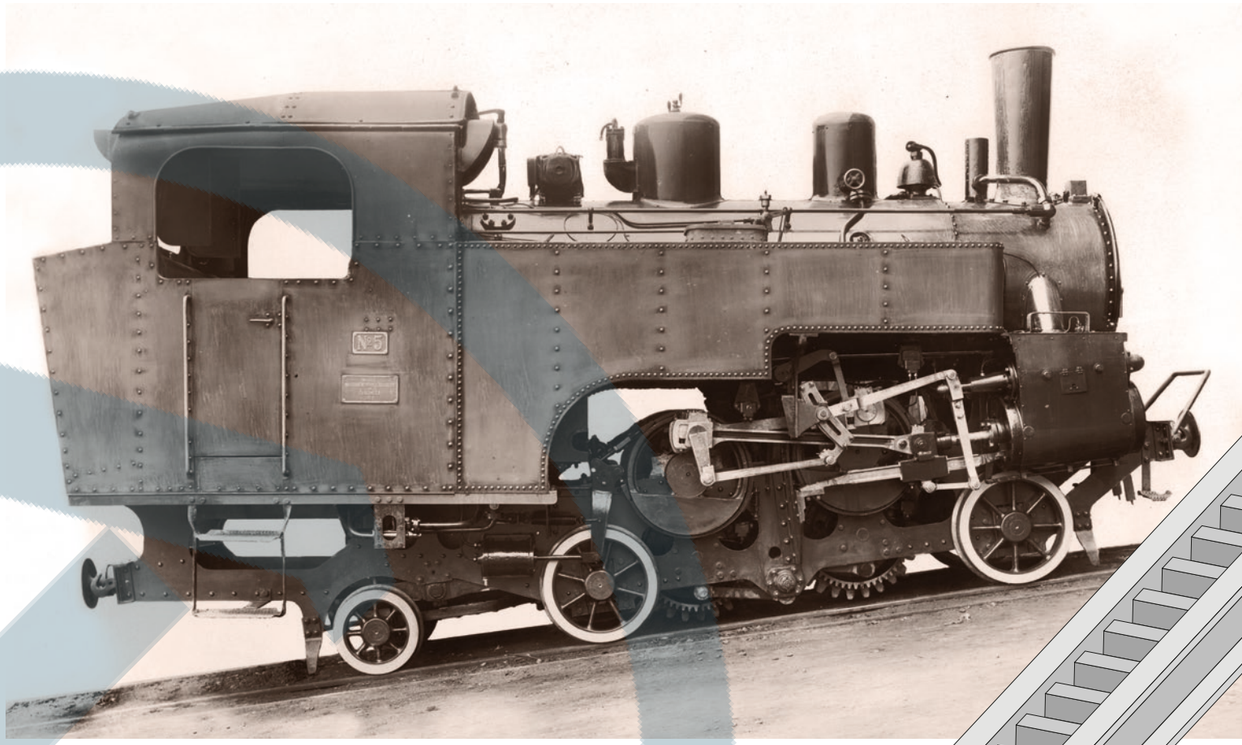
in das Hüttenwerk Wasseralfingen und die Schlacken wieder hinauf zur Deponie auf den Braunenberg.

Am 13. Juli 1883 erfolgte die erste Probefahrt am Drachenfels mit Personen und am 17. Juli wurde der reguläre Bahnbetrieb feierlich eröffnet. Gefahren wurde mit zwei Personen- oder auch Vorstellwagen genannt, denn sie wurden stets von der Lokomotive hinauf geschoben.

Mit dieser Fahrzeugausstattung lief der Betrieb als Attraktion für das Publikum und als ein technischer Meilenstein bis 1927. Dann wurden neue, stärkere Lokomotiven von der ME angeschafft.

Zwischen 1926 und 1929 lieferte die ME als zweite Generation fünf größere und stärkere Zahnradlokomotiven an die 1923 fusionierte neue Gesellschaft, der „Bergbahnen im Siebengebirge AG“, zu der auch die Petersbergbahn gehörte. Diese führte von Königswinter zum Petersberghotel, heute Gästehaus der Bundesregierung. Die

Kesslers Personenzuglokomotiven



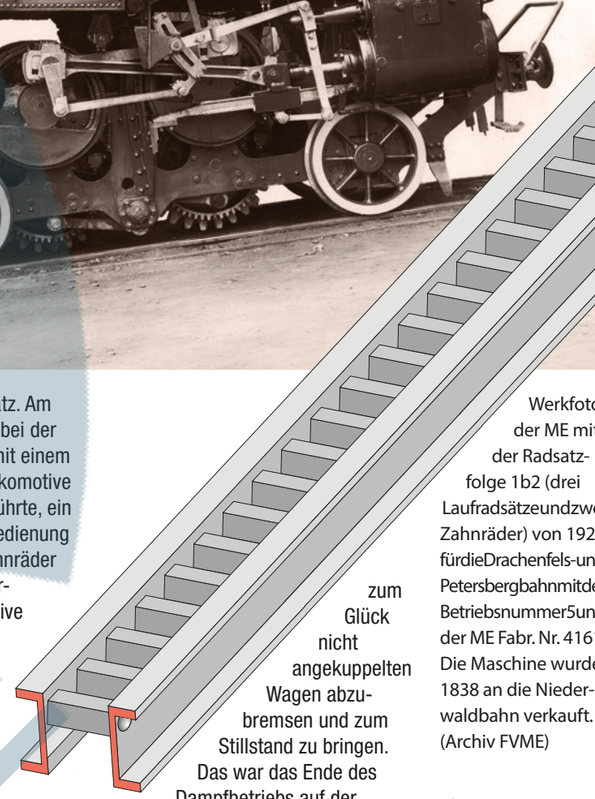
Petersbergbahn hatte eine Streckenlänge von 1350 m und eine Steigung von bis zu 26 %. Sie wurde 1889 von der „Petersberg Zahnradbahn AG“ gebaut. Die fünf neuen Lokomotiven wurden je nach Bedarf von beiden Bahnen genutzt. Die Lokomotiven erhielten die Betriebsnummern 1 bis 5 und wurden mit den Fabriknummern 4161, 4185, 4187, 4220 und 4225 hergestellt. Allle Lokomotiven hatten nun zwei Antriebszahnräder.

Trotz dem seit Juni 1953 eingerichteten elektrischen Betrieb auf der Drachenfelsbahn kamen bei hohem Verkehrsaufkommen zusätzlich Dampflokomotiven zum Einsatz. Am 14. April 1958 ereignete sich bei der letzten abendlichen Talfahrt mit einem vollbesetzten Zug, den die Lokomotive Nr. 3 mit drei Vorstellwagen führte, ein schwerer Unfall. Durch Fehlbedienung stiegen die überbremsten Zahnräder der Lokomotive aus der Leiterzahnstange aus. Die Lokomotive und der erste Wagen sprangen aus dem Gleis und blieben zerschellt im Wald liegen, 18 Menschen starben 112 wurden verletzt. Dem Personal des restlichen Zugs gelang es mit Hilfe des Bremszahnrads an den Wagen die zum Glück nicht angekuppelten Wagen abzubremsen und zum Stillstand zu bringen. Das war das Ende des Dampfbetriebs auf der Drachenfelsbahn und das Ende der Petersbergbahn nach fast 70 Jahren.

Bis heute wird der Betrieb auf der Drachenfelsbahn mit elektrischen Triebwagen weitergeführt. Die Drachenfelsbahn ist somit die älteste noch betriebene Zahnradbahn Deutschlands.

In der nächsten Ausgabe des **Esslinger Dampfdruck** berichten wir, wie eine Zahnradbahn der ME nach Stuttgart kam.

RR



Werkfoto der ME mit der Radsatzfolge 1b2 (drei Laufradsätze und zwei Zahnräder) von 1926 für die Drachenfels- und Petersbergbahn mit der Betriebsnummer 5 und der ME Fabr. Nr. 4161. Die Maschine wurde 1838 an die Niederwaldbahn verkauft. (Archiv FVME)

◀ Leiterzahnstange Typ Riggenbach

◀ Auch auf der am 30. Mai 1884 eröffneten Zahnradstrecke von Rüdesheim zum Niederwalddenkmal kam die Zahnradlokomotive mit der ME-Fabr. Nr. 2067-69 von 1884 in ähnlicher Bauart wie beider Drachenfelsbahn zum Einsatz. (Archiv Bellingrodt)

DAMPFDRUCK

Das Relief wurde von den Angestellten der ME und ihren Tochtergesellschaften zum Einzug in das neue Werk in Esslingen-Mettingen und zur Vereinigung der Fabriken gewidmet. Unten am Stammbaum ist links die ME am Stammsitz in Esslingen dargestellt und rechts die G. Kuhn GmbH in Berg. Darüber ist links die Firma der Gebr. Decker in Cannstatt abgebildet und rechts die italienische Filiale der ME in Saronno. Über allem prangt als Krönung das neue Werk in Esslingen-Mettingen.

(Foto: Peter Gierhardt)

Aus den Archiven

Die Töchter der ME 1911

Mit der aufblühenden Industrialisierung in den Jahren von 1840 bis 1870 entwickelten sich mehr und mehr Industrieunternehmen in Württemberg, die nicht selten im Wettbewerb zueinander standen. Häufig als Familienunternehmen gegründet, war die Kapitalausstattung im Vergleich zur ME oft gering, so dass die Produktion mit nur wenig Personal und wenigen Maschinen aufgenommen werden musste.
Um wettbewerbsfähig zu bleiben, mussten auch diese Unternehmen investieren und Fremdmittel in einem Umfang aufnehmen, die den Eigenanteil an Kapital meist weit überstiegen. Dies schaffte in immer größerem Maß geschäftliche Abhängigkeiten von den Geldgebern, die sich nicht immer zum Vorteil für die Unternehmen auswirkten.

Bei der kleinsten wirtschaftlichen Flaute kamen diese Unternehmen leicht ins Straucheln. So kam es, dass die Hausbanken der ME diese nicht selten zur Fusion mit dem einen oder anderen Unternehmen drängten, was für die ME die Zahl der Wettbewerber verringerte und die Präsenz am Markt stärkte. So kamen zum Beispiel die im Kasten rechts stehenden Firmen zur Maschinenfabrik Esslingen.
Neben diesen Töchtern im Innland gründete die ME eine Filiale mit einflussreichen Kapitalgebern in Italien, um dem steigenden Bedarf an Eisenbahnmaterialien – vor allem in Italien - besser gerecht zu werden. In der neu erbauten Fabrik im oberitalienischen Saronno, der Construzione Meccaniche Saronno, konnte der Betrieb 1888 aufgenommen werden.

Starker und Münch,
Stuttgart
Waggonfabrik

Gebr. Decker & Co.,
Cannstatt
Maschinenfabrik, Eisengießerei, Kesselschmiede, Stahlhoch- und Brückenbau

Schwerd & Scharnweber,
Karlsruhes
Elektrotechnische Fabrik

G. Kuhn,
Berg
Maschinen- und Kesselfabrik, Eisen- und Gelbgießerei

PortraitvonKommerzienratGotthilfKuhn (Archiv FVME)

Das Unternehmen von Gotthilf Kuhn Teil 1

Die erfolgreichen schwäbischen Unternehmer der Gründerzeit lebten von ihren Tüftlertum, ihrem Grips und ihrer Pflichterfüllung in aller Bescheidenheit, die sie als Vorbild auch von ihrer „Gefolgschaft“ (Belegschaft) erwarteten.
Gotthilf Kuhn (1819-1890) war der Prototyp eines schwäbischen Pionierunternehmers. Als vierzehntes Kind, bereitete die Schwangerschaft der bereits 45jährigen Mutter große Schwierigkeiten. Da konnte nur Gott dabei helfen, was ihm zu seinem Vornamen Gotthilf verhalf. Mit zehn Jahren starb sein Vater, mit zwölf seine Mutter. Ein Bruder, der als Lehrer in Gingen wirkte, nahm Gotthilf zu sich und unterrichtete ihn.
Nach seiner Schulzeit absolvierte er eine Schlosserlehre und ging danach auf Wanderschaft über München und Wien weiter nach Berlin. Dort wurde er von Carl Hoppe von der Berliner Firma Lindner & Hoppe eingestellt. Rasch stieg Gotthilf Kuhn durch seine praktische Gabe und seinen Fleiß zum Werkmeister für die 200 Mitarbeiter auf. Hoppe unterrichtete Kuhn nach Feierabend in Mathematik und Mechanik. Mit seinen Aufgaben bei der Firma Lindner & Hoppe lernte er unter anderem die Bereiche Entwicklung, Konstruktion und Betriebsorganisation kennen.
1851 machte sich Kuhn mit seiner neuvermählten Ehefrau, seinem Ersparten und einigen Zeichnungen auf den Weg nach Stuttgart-Berg zu einer Zeit, als gerade mal 30 Dampfmaschinen im Königreich Württemberg in Betrieb waren. Dort gründete er mit einem Partner eine eigene Werkstätte in einem Bierkeller. Nachdem das Geschäft nicht besonders gut lief, schied sein Partner aus. 1852 gründete Kuhn eine neue Gesellschaft für die er von Carl Jobst einen Kredit von 4000 Gulden erhielt für den sogar Kuhns Verwandte bürgen mussten. Es war eine große Summe, denn das Jahreseinkommen eines Arbeiters betrug zu dieser Zeit rund 300 Gulden.
Die Ausstattung der Firma bestand aus einer Dampfmaschine, zwei Bohr- und vier Hobelmaschinen sowie vier Drehmaschinen und achtzehn Schraubstöcken. Die Gründung war so erfolgreich, dass Gotthilf Kuhn noch im selben Jahr eine Kesselschmiede einrichten konnte.
Die große Nachfrage nach den Erzeugnissen der Fabrik von Gotthilf Kuhn machte eine Ausweitung der Produktionskapazität erforderlich. Mit der Fürsprache durch König Wilhelm I. erhielt Gotthilf Kuhn für die notwendigen Investitionen von Friedrich Jobst, dem Bruder seines bisherigen Kreditgebers, nach Abschluss eines Gesellschaftervertrags 1855 eine Einlage von 100.000 Gulden. So konnte Kuhn eine

Die Neugründung derMaschinenfabrik von Gotthilf Kuhn am Fuße des Parks der Villa Berg 1852. (Wirtschaftsarchiv Baden-Württemberg)

Katalogblattgusseisernerspringbrunnen der Gießerei Kuhn. (Wirtschaftsarchiv Baden-Württemberg)

So stellte sich die Kessel-Fabrik, Eisen &Gelb-Gießereivon Gotthilf Kuhn 1859 dar.RauchendeSchlotestandenalsZeichen eines prosperierenden Unternehmens. (Wirtschaftsarchiv Baden-Württemberg

Aus den Archiven

eigene Gießerei bauen. In der Folge fanden seine Gussprodukte reißenden Absatz weit über die Landesgrenzen Württembergs hinaus. Offiziell hieß nun die Firma „Maschinen- und Kesselfabrik, Eisen- und Gelbgießerei“.
Dank seiner Zeichnungen und seiner Weiterentwicklungen konnte er bis Ende 1856 bereits über 50 Dampfmaschinen verschiedener Leistungsklassen verkaufen. Zu seinen Kunden zählten kommunale sowie staatliche Institutionen und auch die Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen.

Wie sich das Unternehmen Gotthilf Kuhn weiterentwickelte und wie das Unternehmen zur ME kam, darüber berichten wir in einer der nächsten Ausgaben des **Esslinger Dampfdruck**.

RR

KatalogblattderFirma G. Kuhn für Kunst- oder Schmuckguss. (Wirtschaftsarchiv Baden-Württemberg)

Historie

Elektromobilität durch die ME
Vor 80 Jahren fuhren längst elektrische Lastkraftwagen

▲
DHL-StreetScooter (Foto DHL)

Auf der Nutzfahrzeug-IAA in diesem Jahr ist von mehreren Herstellern als neuer „Megatrend“ die Elektromobilität auch von Lastkraftwagen ausgemacht worden: „Die Urbanisierung erfordere vollelektrische LKW“ um bessere Luftqualität, geringeren Lärmpegel und die Umgehung von Einfahrverboten sicherzustellen.
Die Daimler AG präsentierte einen Urban eTruck „emissionsfrei“ und „flüsterleise“ und die gemeinsame Tochter mit Mitsubishi die FUSO stellte den eCanter vor, einen Klein-Lkw, der speziell für den Kurzstreckenverkehr in der Stadt entwickelt worden sei. Auslieferung in 2017.

Beim Blick in die Vergangenheit überrascht die Maschinenfabrik Esslingen mit ihrem Angebot an Elektro-

▲▲
Verteil-Fahrzeuge derReichspost1936 geliefertvonderME (Archiv FVME)

FUSOeCanteraufder IAA 2016 (Daimler AG/FUSO)

Historie

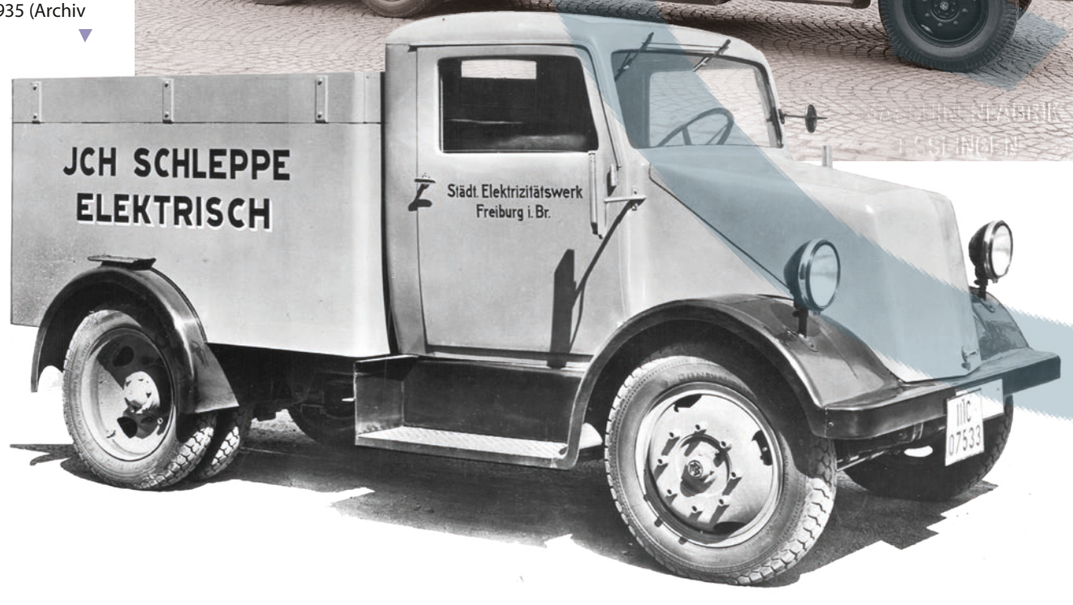
Lastwagen genau für diesen jetzt entdeckten Absatzmarkt und diese Zielgruppe …vor mehr als 80 Jahren!! Die ME gehörte zwar nicht zu den Pionieren des Elektroantriebs für Fahrzeuge (die Daimler-Motoren-Gesellschaft hatte die Motorfahrzeug- und Motorengesellschaft Berlin-Marienfelde übernommen, die bereits 1898 E-Mobile produzierte),aber dann in den 30er Jahren gemeinsam mit Bergmann und Hansa Lloyd zu den bekannten Anbietern am Markt. Bereits 1936 waren in Deutschland ca.10.000 Elektro –Lastwagen (bei insgesamt 214.000) im Einsatz. 1939 waren es 20.000. Die Type EL 2501 mit 2,5 t Nutzlast hatte bei 40 Batteriezellen (75 Volt Spannung) 12 PS (8,8 KW) Leistung und konnte bis zu 60 km mit einer Geschwindigkeit von max. 30 km/h fahren. 1938 kostete ein solches Fahrzeug 7725 RM.

Die ME bot eine breite Fahrzeugpalette an von 1t Nutzlast bis hin zu schweren Dreiachs-Lastwagen mit 10t Nutzlast mit verschiedenen Sonderaufbauten wie Turm-, Leiter-, Spreng-, Müll- oder Kanalreingungs-Wagen.

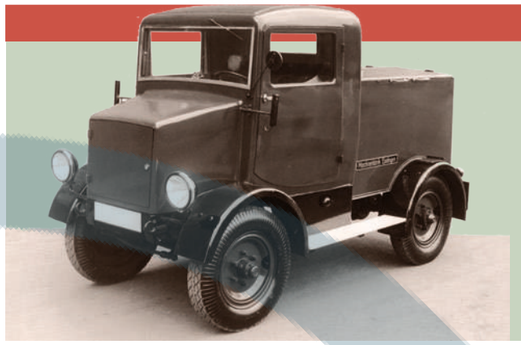
Auch die aktuelle Schlagzeile „Der DHL-Streetscooter liefert mit 41 PS (30 KW) eine Last von 650kg Paketen aus“ beschreibt eigentlich einen alten Hut : Die Reichspost hatte 1935 bereits 2.400 Elektro-Fahrzeuge mit ¾ bzw. 2t Nutzlast im Einsatz. Auch Fahrzeuge

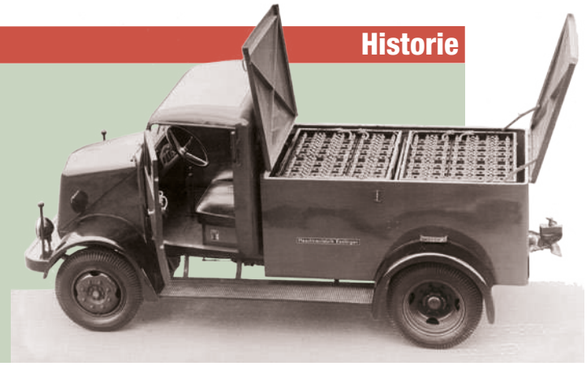
Auch das Kaufhaus Breuninger wird in den 1930er Jahren durchME-LKWbeliefert. (Archiv FVME)

10t-Lastwagen ▶ (EL5001) und Zugmaschinen der ME von 1935 (Archiv FVME) ▼



Historie





▲ Zugmaschinen unterschiedlicher Leistungsklassendes ME-Angebots von 1935. Die schweren und voluminösen Bleiakkus nehmen einen großen Raum ein. (Archiv FVME)

von der Maschinenfabrik Esslingen, wie das Bild Seite 13 oben beweist.

Bis Mitte der 50iger Jahre belieferten die Maschinenfabrik Esslingen , Lloyd (Borgward) und andere die Post mit Elektrofahrzeugen, die bis in die 1970iger im Einsatz waren.
Fazit: Das Thema Elektromobilität – auch vor dem Hintergrund der Fragen zur Umweltbelastung - ist keineswegs neu .

Die Maschinenfabrik Esslingen war schon damals am Puls der Zeit!!

HTS

Buchvorstellung

Mit der Veröffentlichung dieses hochinteressanten Buches unseres Mitgliedes Rudolf Röder, der auch schon viele Beiträge hier in dieser Zeitschrift geschrieben hat, wirft er bei der Leserschaft zunächst einige Fragen auf, denn man erkennt nicht auf den ersten Blick welchen Inhalt er uns hier präsentiert:

Ist es eine Biografische Skizze der beiden Herren Etzel und Klein?
Ist es ein Eisenbahnbuch?
Handelt es sich um Technik und Wirtschaftsgeschichte?
Geht es um die Entwicklung des Königreichs Württemberg?
Oder ist es ein Stück politische Kulturgeschichte des Landes?

Es ist von allem etwas! In der Ganzheitlichkeit liegt das Besondere dieses Buchs.
Beide Männer haben in ihrem Leben Großartiges geleistet und in den zehn Jahren ihrer unmittelbaren Zusammenarbeit mit ihrer Tatkraft in Württemberg eine Entwicklung angestoßen, die aus dem armen Agrarstaat einen anerkannten Industriestaat gemacht hat. In Württemberg, dem die Nachbarländer damals nicht zutrauten eine eigene Eisenbahn zu bauen, entstand in kurzer Zeit ein Verkehrssystem, das einen Spitzenplatz in Deutschland einnahm. Während Etzel sich dabei verstärkt der baulichen Seite widmete, war Klein für die Beschaffung und den Erhalt der für den Betrieb notwendigen Infrastruktur verantwortlich.
Rudolf Röder schildert entlang ihrer Lebenslinien diese Entwicklung auf 320 Seiten ergänzt um viele z.T. selbst kolorierte Abbildungen und 28 Kurzbiografien von Männern, die auch diese Zeit des Aufbruchs geprägt haben.
HTS

Vorausblick

Produktionsbeginn vor 170 Jahren in der Maschinenfabrik Esslingen

Seit der Grundsteinlegung am 4. Mai 1846 waren die Bauarbeiten an den Gebäuden der Maschinenfabrik in vollem Gange. Doch schon ab November 1846 lief in den bereits fertiggestellten Bereichen die Produktion an. Was dabei herauskam, darüber berichten wir in einer der nächsten Ausgaben des **Esslinger Dampfdruck**.

Impressum:

DAMPFDRUCK Nummer 7/2016

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 (HTS)

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

Bitte um Unterstützung

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.
Für Spenden über 100,- € erhalten Sie als Dankeschön eine Original-Aktie der Maschinenfabrik Esslingen von 1963.

Werden Sie Fördermitglied im FVME e.V.:

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

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

Wir danken

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

MÖBEL RIEGER

MAFU-WENNESS ELEKTROAUTOMATION
Eberhard-Bauer-Straße 30
D-73734 Esslingen
Tel. +49 711 489093-0
Fax +49 711 489093-120
❖ PROZESSAUTOMATION
❖ SCHALTSCHRANKBAU
❖ ROBOTER HANDLING SYSTEME
❖ PROJEKTIERUNG & AUSFÜHRUNG
www.mafu-wenness.de

KAATSCH recycling

Volksbank Esslingen eG

GROSS SEIT 1864

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

roleff
Stahlbau · Schlosserei
Industrieinstandhaltung
Schlüsselfertiges Bauen

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

Kiesel ...klebt am Bau®

PAULE macht Schweres und Schwieriges leicht
• Schwertransporte • Kranarbeiten
• internationale Projektabwicklung • Fabrikumzüge
• Maschinentransporte • 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
Moritz Weiß
Schwäbische Gastronomie in historischem Gemäuer
Heugasse 17
73728 Esslingen am Neckar
0711 353590
info@weinkeller-einhorn.de
www.weinkeller-einhorn.de

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