



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

Gründung der Esslinger Zeitung vor 175 Jahren Die Esslinger Zeitung hat zum 13.3. gratuliert!

Zur besseren Lesbarkeit Seite 2+3

Samstag/Sonntag, 13./14. März 2021

ESSLINGEN

Esslinger Zeitung 19

Blckpunkt: 175 Jahre Maschinenfabrik Esslingen

Der Dampfmacher der Industrialisierung

Esslingen: Das Traditionsunternehmen hat 5300 Lokomotiven gebaut und damit den Wohlstand einer ganze Region angeschoben.

Von Thomas Schorardt

Das ist König Wilhelm I von Württemberg, eine Eisenbahnstrecke bauen, die seine Ober- und Unter-... (text continues)

ter und den zugehörigen Verwaltungsbeschäftigten. Der liege-... (text continues)

ge gefunden. In den Zeiten der deut-... (text continues)

reihe C gilt heute noch als die formvoll-... (text continues)

brücke der Welt über den Maracibo-See... (text continues)

Die Bedeutung für das Bewusstsein der Region entspricht dem Stellenwert, den heute Daimler einnimmt.

Das Geschäft war lukrativ: Die königliche Staatsfinanzverwaltung lockte das junge Unternehmen mit dem Angebot eines kostenlosen Grundstücks nach Esslingen.

Zur Jahrhundertwende gehörte die Maschinenfabrik Esslingen AG neben der Borsig-... (text continues)

und Elektrolokomotiven und Triebwagen aus Esslingen... (text continues)

Das ist eine restaurierte Lokomotive auf der historischen Strecke zwischen Schorndorf und dem Welzheimer Wald... (text continues)

Esslinger Zeitung masthead with logo and address information.



Eine Briefmarkenserie zum Jubiläum trägt der Bedeutung der Maschinenfabrik Esslingen Rechnung

Förderverein Der Förderverein zur Erhaltung von Lokomotiven der Maschinenfabrik Esslingen e.V. stemmt sich nicht nur gegen das Vergessen. Die aktiven Mitglieder des Vereins versuchen in mühevoller Detailarbeit, die letzte Lokomotive, die auf dem Werksgelände in Esslingen-Mettingen ihren Dienst getan hat, wieder auf die Schienen zu setzen. Geplant ist,

das restaurierte Lokomotive auf der historischen Strecke zwischen Schorndorf und dem Welzheimer Wald als Museumsbahn zu Einsatz kommt. Wer sich für Geschichte und Technik aus der Ära der Dampflokomotiven interessiert und womöglich selbst Hand anlegen will, wird auf der Homepage des Vereins, www.FVME.de, fündig.

Esslinger Lokomotiven führen nicht nur auf den Schienen der Württembergischen Staatsbahn und später der Deutschen Reichsbahn und der Deutschen Bundesbahn. Von Peipin aus hatten die Produkte „Made in Esslingen“ auch außerhalb der eigenen Staatsgrenzen ihre Arbeit.

Die Esslinger Lokomotiven führen nicht nur auf den Schienen der Württembergischen Staatsbahn und später der Deutschen Reichsbahn und der Deutschen Bundesbahn. Von Peipin aus hatten die Produkte „Made in Esslingen“ auch außerhalb der eigenen Staatsgrenzen ihre Arbeit.

Esslinger Lokomotiven führen nicht nur auf den Schienen der Württembergischen Staatsbahn und später der Deutschen Reichsbahn und der Deutschen Bundesbahn. Von Peipin aus hatten die Produkte „Made in Esslingen“ auch außerhalb der eigenen Staatsgrenzen ihre Arbeit.

Advertisement for the 'MACHINENFABRIK ESSLINGEN' stamp series, showing various locomotive stamps.

BWPost Die BWPost Esslingen legt anlässlich des 175. Geburtstags der Maschinenfabrik Esslingen nicht nur einen auf 150 Exemplare limitierten Ersttagsbrief für Sammler auf, sondern auch eine Briefmarkenserie für ganz „normale“ Anwender. Brief und Marken mit den Abbildungen von historischen ME-Lokomotiven sind vom 1. April an erhältlich.

Förderverein Der Förderverein zur Erhaltung von Lokomotiven der Maschinenfabrik Esslingen e.V. stemmt sich nicht nur gegen das Vergessen. Die aktiven Mitglieder des Vereins versuchen in mühevoller Detailarbeit, die letzte Lokomotive, die auf dem Werksgelände in Esslingen-Mettingen ihren Dienst getan hat, wieder auf die Schienen zu setzen. Geplant ist,

Alles Gute in 2021! Ihr/Euer HTS

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.foerderverein-me.de; www.FVME.de



Der FVME ist als gemeinnützig anerkannt und berechtigt, Spendenbescheinigungen auszustellen

Der Dampfmacher

Esslingen: Das Traditionsunternehmen hat 5300 Loko

Von Thomas Schorrardt

Da lässt König Wilhelm I. von Württemberg eine Eisenbahnstrecke bauen, die seine Oberamtsstadt Cannstatt mit dem Wengertendorf Untertürkheim verbindet – und die erste Fahrt auf den noch jungfräulichen Schienen macht eine Lokomotive aus Philadelphia! Amerikanische Lokomotiven auf schwäbischen Schienen? Das entsprach nun gar nicht dem Selbstverständnis eines Königreichs im Jahr 1845, an der Schwelle des Industriezeitalters. Noch im selben Jahr schrieb die Staatsregierung ihrer königlichen Hoheit die Gründung einer Fabrik aus, die Lokomotiven, Wagen, Weichen und Drehscheiben bauen sollte. Die Ausschreibung mündete in einen Wettlauf zwischen dem Münchener Eisenwerksbesitzer Joseph Anton Ritter von Maffei und dem Karlsruher Maschinenfabrikanten Emil Keßler.



Die Bedeutung für das Bewusstsein der Region entspricht dem Stellenwert, den heute Daimler einnimmt.

Thomas Schäfer



Das Geschäft war lukrativ: Die königliche Staatsfinanzverwaltung lockte das junge Unternehmen mit dem Angebot eines kostenlosen Grundstücks nach Esslingen. Die Stadt, auf deren Schenkung die königliche Großzügigkeit beruhte, verpflichtete sich zudem, die Wasserkraft der am Neckar gelegenen Pliensaumühle bereitzustellen. Ein Staatsdarlehen in Höhe von 200 000 Gulden und die Zusicherung der Staatsbahn, 15 Jahre lang alle in Esslingen gefertigten Produkte abzunehmen, zeugten von vorausschauender Wirtschaftsförderung.

Emil Keßler machte das Rennen, auch weil er zusicherte, in Esslingen ein eigenständiges Unternehmen betreiben zu wollen – und nicht, wie sein Münchener Konkurrent, lediglich ein Zweigwerk. Am 13. März 1846 unterzeichnete Keßler den Gründungsvertrag für die Maschinenfabrik Esslingen (ME), nicht ohne zuvor einen weiteren Kredit in Höhe von 300 000 Gulden aufgenommen zu haben.

Die Maschinenfabrik war, einmalig für ihre Zeit, nicht organisch aus einem Handwerksbetrieb herausgewachsen. Vielmehr wurde auf dem heutigen Esslinger Bahnhofsgelände vor 175 Jahren eine Anlage aus dem Boden gestampft, die vom ersten Tag ihrer Produktion an 500 Arbei-

ter und den zugehörigen Verwaltungsapparat beschäftigte.

Der fliegende Start sollte sich bezahlt machen. Schon ein dreiviertel Jahr nach der Gründung verließ der erste Eisenbahnwagen das Werksgelände. Die zugehörige Lokomotive, auf den Namen „Esslingen“ getauft, folgte ein knappes Jahr später. Ihre amerikanischen Gene, gute Kurvenläufigkeit gepaart mit einer hohen Kletterfähigkeit, waren unverkennbar. „Emil Keßler war gut im Abkupfern“, sagt Hans-Thomas Schäfer, der als Vorsitzender des Fördervereins zur Erhaltung von Lokomotiven der Maschinenfabrik Esslingen deren Erbe verwaltet. Die Arbeit Schäfers und seiner Mitstreiter ist umso verdienstvoller, als dass heute kaum noch etwas an das Unternehmen erinnert, das die Industrialisierung im Südwesten zwar nicht begründet, aber sprichwörtlich mit Vollampf auf die Schiene gesetzt hat.

„Die Bedeutung der Maschinenfabrik für die wirtschaftliche Entwicklung und das Bewusstsein der Region entspricht in etwa dem Stellenwert, den heute der Daimler-Konzern einnimmt“, sagt Schäfer. Die Mitarbeiter der Maschinenfabrik waren nicht nur hoch qualifiziert und gut bezahlt, sie genossen auch die sozialen Wohltaten des Unternehmens: Fabrikkrankenkasse, Unterstützungsfonds, Bibliothek und nicht zuletzt den Gesangsverein Vulkania.

Zur Jahrhundertwende gehörte die Maschinenfabrik Esslingen AG neben den Borsig-Werken in Berlin und Maffei in München zu den großen Lokomotivherstellern in Deutschland. In den 120 Jahren bis zur Einstellung des Lokomotiven- und Wagenbaus im Jahr 1966 haben 5300 Lokomotiven und 26 000 Wagen die Werkhallen in Esslingen verlassen. Unterm Strich fanden die Dampf-, Zahnrad-, Diesel- und Elektrolokomotiven und Triebwagen aus Esslinger Produktion Abnehmer in 35 Ländern in Europa und Übersee.

Die Esslinger Lokomotiven führen nicht nur auf den Schienen der Württembergischen Staatsbahn und später der Deutschen Reichsbahn und der Deutschen Bundesbahn. Von Beginn an hatten die Produkte „Made in Esslingen“ auch außerhalb der engen Staatsgrenzen ihre Abneh-



► Eine

Fördervereins von Lokomotiven e.V. sind genossen. Die suchen in Lokomotiven-Museen der auf di

der Industrialisierung

lokomotiven gebaut und damit den Wohlstand einer ganze Region angeschoben.

mer gefunden. In den Zeiten der deutschen Kleinstaaterei dampften Esslinger Lokomotiven in Hessen und Bayern, später wurden sie in Chile, Brasilien und Argentinien aufs Gleis gesetzt. Erst im Jahr 1963 wurde die letzte Dampflok der Königlich Württembergischen Staatsbahn aufs Abstellgleis geschoben – nach 44 Jahren und 2,8 Millionen zurückgelegten Kilometer. Bis in die 2000er Jahre hinein trat eine im Jahr 1966 ausgelieferte Zahnradlokomotive des Typs E 10 auf der Padangbahn in Sumatra Dienst. Die im Jahr 1909 erstmals auf die Gleise gehobene Bau-

reihe C gilt heute noch als die formvollendetste Lokomotivenfamilie, die je unter Dampf gesetzt wurde. Nicht umsonst wird sie in Eisenbahnerkreisen als die „Schöne Württembergerin“ verehrt.

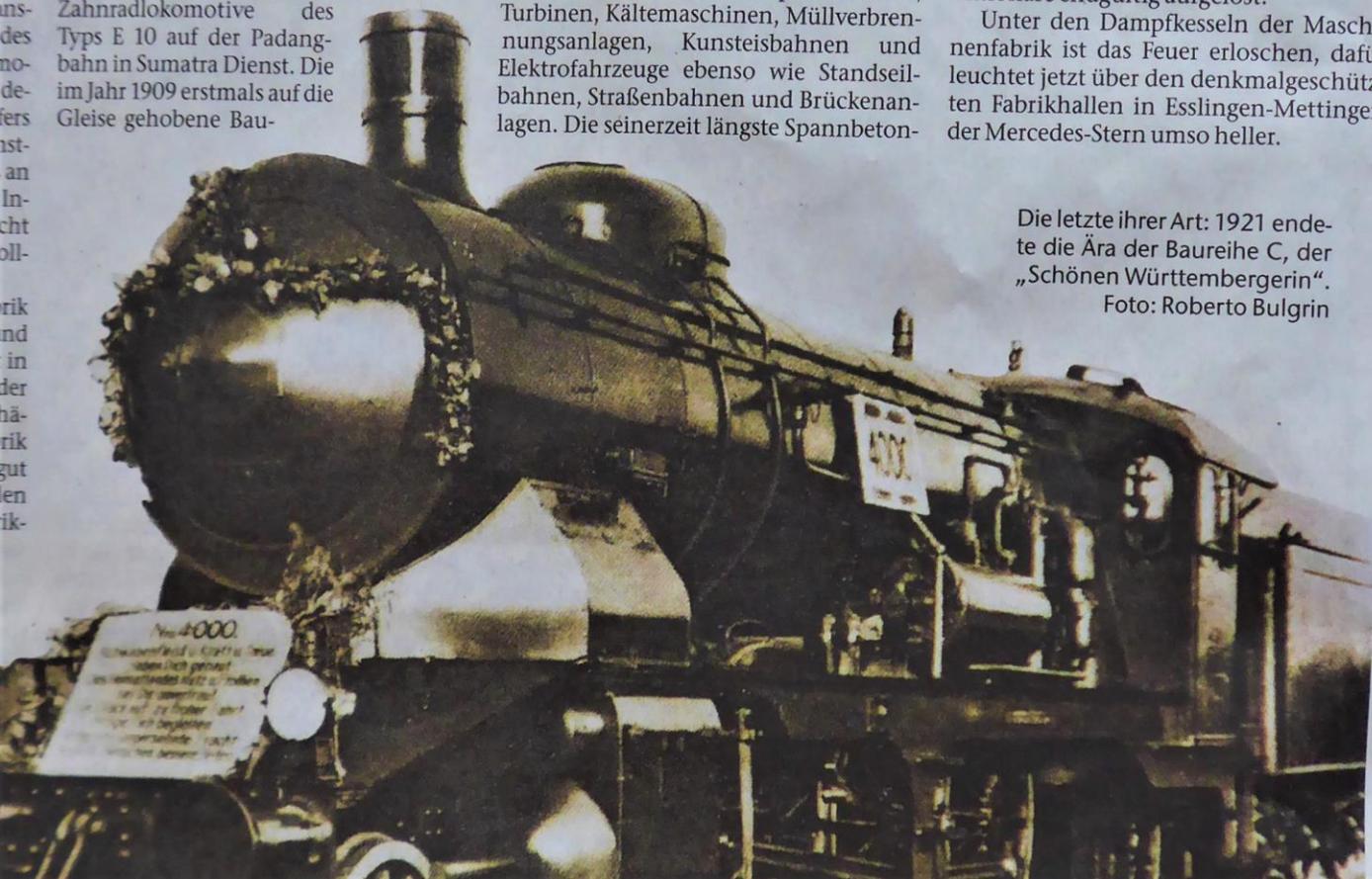
Bis der Maschinenfabrik Esslingen AG im Jahr 1968 endgültig das Totenglöckchen geläutet wurde, ist in den Esslinger Werkhallen so ziemlich alles gebaut worden, was sich aus Stahl gießen ließ. Dazu zählten Dampfschiffe, Dampfmaschinen, Turbinen, Kältemaschinen, Müllverbrennungsanlagen, Kunsteisbahnen und Elektrofahrzeuge ebenso wie Standseilbahnen, Straßenbahnen und Brückenanlagen. Die seinerzeit längste Spannbeton-

brücke der Welt über den Maracaibo-See in Nicaragua ruht auf gepanzerten Rollen lagern aus Esslingen. „Und immer noch finde ich das Herstellerschild der Maschinenfabrik an Orten, wo ich es nicht vermutet hätte“, schmunzelt Schäfer. Bis zum Jahr 2007 existierte die Maschinenfabrik noch als Grundstücksgesellschaft unter dem Dach des Daimler-Konzerns, dann wurde sie mit der Auszahlung der Aktionäre endgültig aufgelöst.

Unter den Dampfkesseln der Maschinenfabrik ist das Feuer erloschen, dafür leuchtet jetzt über den denkmalgeschützten Fabrikhallen in Esslingen-Mettingen der Mercedes-Stern umso heller.

Die letzte ihrer Art: 1921 endete die Ära der Baureihe C, der „Schönen Württembergerin“.

Foto: Roberto Bulgrin



► Eine Briefmarkenserie zum Jubiläum trägt der Bedeutung der Maschinenfabrik Esslingen Rechnung

Förderverein Der Förderverein zur Erhaltung von Lokomotiven der Maschinenfabrik Esslingen e.V. stemmt sich nicht nur gegen das Vergessen. Die aktiven Mitglieder des Vereins versuchen in mühevoller Detailarbeit, die letzte Lokomotive, die auf dem Werksgelände in Esslingen-Mettingen ihren Dienst getan hat, wieder auf die Schienen zu setzen. Geplant ist,

dass die restaurierte Lokomotive auf der historischen Strecke zwischen Schorndorf und dem Welzheimer Wald als Museumsbahn zu Einsatz kommt. Wer sich für Geschichte und Technik aus der Ära der Dampflokotiven interessiert und womöglich selbst Hand anlegen will, wird auf der Homepage des Vereins, www.FVME.de, fündig.

BWPost Die BWPost Esslingen legt anlässlich des 175. Geburtstags der Maschinenfabrik Esslingen nicht nur einen auf 150 Exemplare limitierten Ersttagsbrief für Sammler auf, sondern auch eine Briefmarkenserie für ganz „normale“ Anwender. Brief und Marken mit den Abbildungen von historischen ME-Lokomotiven sind vom 1. April an erhältlich.