



Mai 2016

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

An unsere Förderer und Sponsoren des Förderverein zur Erhaltung von Lokomotiven der Maschinenfabrik Esslingen e. V. (FVME) Die Esslinger Zeitung feiert mit uns den 170.Jahrestag der Grundsteinlegung der ME :



Fabr.Nr.3421 1907 nach Portugal geeliefert am Esslinger Bahnhof

Ministerposten

Lesbarer Text auf den nächsten beiden Seiten

...und wir zusätzlich mit der 6. Ausgabe unserer Zeitschrift:

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

Ausgabe 6 / 2016 € 2,-

Neues vom FVME
Die Vorratsbehälter der ME-T3

Die Personenzugloks der ME
Emil Keblers erste Schnellzuglokomotive

Steilstrecken überwinden
Zahnradlokomotiven ohne Zähne

Geschichte der ME
Fotografischer Fund aus den letzten Tagen der ME

Technische Zeugen der ME
Innere Aufarbeitung der Stuttgarter Standseilbahn

Geschichte der ME
Grundsteinlegung der ME vor 170 Jahren

Brückenbau
Die Esslinger bauen Brücken

Wir freuen uns auf viele interessierte Leser und danken unseren Sponsoren Ihr Hans-Thomas Schäfer

Neues vom FVME
Die Vorratsbehälter der ME-T3

Die Personenzugloks der ME
Emil Keblers erste Schnellzuglokomotive

Steilstrecken überwinden
Zahnradlokomotiven ohne Zähne

Geschichte der ME
Fotografischer Fund aus den letzten Tagen der ME

Technische Zeugen der ME
Innere Aufarbeitung der Stuttgarter Standseilbahn

Geschichte der ME
Grundsteinlegung der ME vor 170 Jahren

Brückenbau
Die Esslinger bauen Brücken

Wir danken

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

Kaatsch (Kaufmannschaft)

Volksbank Esslingen eG

GROSS (GROSS 1899)

MAFU-wenness (ELEKTROLOKOMOTIVEN)

e.rolleff

Kiesel ("...lebt am Bau")

PAULE (Hermann Paule GmbH & Co. KG)

Schwabe (Schwabe & Schwabe)

SCHWEICKHARDT (Schweickhardt)

SCHREIBER (METALLBAU)

Bastian

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
Spendenkonto: Esslinger Volksbank DE2661190100263400000
Der FVME ist als gemeinnützig anerkannt und berechtigt, Spendenbescheinigungen auszustellen

„Grundstein einer neuen Welt“

■ **ESSLINGEN:** Der Staat beteiligt sich mit 200 000 Gulden an der württembergischen Lokomotivenschmiede

VON DAGMAR WEINBERG

Eine wahrhaft illustre Gesellschaft findet sich am 4. Mai 1846 um 12 Uhr mittags unterhalb der Pliensaubrücke ein: Der „umsichtige und kräftige Förderer des württembergischen Eisenbahnbaues“, Finanzminister von Gärtner, ist ebenso dabei wie der königliche Eisenbahnkommissär Direktor von Knapp, Fabrikant Deffner, Oberamtsrichter von Hammer, Dekan Gundert, Stadtschultheiß Weinland, Konrektor Pfaff und natürlich Emil Kessler, Aktionär und künftiger Direktor jener Fabrik, deren Grundstein an diesem Tag gelegt wird. Neben den Honorationen strömen, wie der Chronist vermerkt, „die gewerfleißigen Bürger hiesiger Stadt“ sowie „sämtliche bereits im Bau beschäftigten Arbeiter“ zum Festakt.

Da König Wilhelm I. sein Geld nicht im „feindlichen Ausland“ ausgeben will, hat die Regierung 1845 die Gründung einer Fabrik in Esslingen ausgeschrieben. Die soll für die Württembergische Eisenbahn sämtliche Lokomotiven, Wagen, Weichen und Drehscheiben liefern. An der Ausschreibung der Eisenbahnkommission beteiligen sich Joseph Anton Maffei, der in München ein Eisenwerk betreibt, und der damals 33 Jahre alte Maschinenfabrikant Emil Kessler aus Karlsruhe. Gemeinsam mit dem Mechaniker Theodor Martiensen hat er dort bereits die Maschinenfabrik „Keßler und Martiensen“ gegründet. Auf den Namen „Badenia“ getauft, ist im Jahr 1841 die erste von Emil Kessler konstruierte Lokomotive aus den Karlsruher Werkshallen gedampft.

Der Fabrikant aus Baden bekommt schließlich von der württembergischen Eisenbahnkommission den Zuschlag für die Fabrik in Esslingen – allerdings unter einer Bedingung: Innerhalb eines Monats muss Emil Kessler 30 Aktien zu je 10 000 Gulden platzieren. Im Gegenzug sagt der Württembergische Staat zu, sich an der Gründung der Maschinenfabrik Esslingen mit 200 000 Gulden zu beteiligen. Emil Kessler kann genügend private Aktionäre von seiner Idee und seinem Können überzeugen. Auf der „Gründerliste“ der Aktiengesellschaft fin-

den sich vornehmlich Namen von Stuttgarter Bankhäusern und Privatleuten. Aus Esslingen gehören Oberjustizprokurator Heinrich Georgii und der Kaufmann Carl Haag zu den Geldgebern.

Am 13. März 1846 schließen die Württembergische Staatsregierung und das von Emil Kessler gebildete Gründerkonsortium den Gründungsvertrag für die Maschinenfabrik Esslingen (ME) ab. Mit diesem Dokument überlässt die Regierung der Maschinenfabrik unter anderem unentgeltlich zwei 5/8 Morgen Gelände unterhalb der Pliensaubrücke sowie die Hälfte der bei der Pliensaumühle vorhandenen Wasserkraft. Weil nicht nur der Staat, sondern auch die Stadt Esslingen großes Interesse an der neuen Fabrik hat, war der Gemeinderat mit einer Gegenstimme überein gekommen, das Gelände samt Pliensaumühle und dem dazugehörigen Wasserwerk kostenlos für die Maschinenfabrik herzugeben. „Vor allem der Fabrikant Carl Deffner hat sich damals dafür stark gemacht, dass die Stadt das Gelände einschließlich der Pliensaumühle und der Wasserkraft kostenlos zur Verfügung stellt“, hat Hans-Thomas Schäfer recherchiert. Als letzter Vorstand der ME und Vorsitzender des Fördervereins zur Erhaltung von Lokomotiven der Maschinenfabrik Esslingen (FVME) beschäftigt er sich intensiv mit der Historie des Esslinger Großbetriebs. Der Verein restauriert zurzeit eine im Jahr 1923 gebaute T3-Lokomotive der ME, die bis 1964 auf dem Mettinger Werksgelände unterwegs war. Zudem gibt der FVME die Zeitschrift „Dampfdruck“ heraus. Die neueste Ausgabe der Zeitschrift, die von Freitag an in der Esslinger Stadtinfo zu haben ist, beschäftigt sich mit vielen Themen rund um die Maschinenfabrik Esslingen.

Emil Kessler und die Aktionäre bekommen vom Staat nicht nur Bares. Ihnen wird eine weitere Erleichterung zuteil: Die Staatsverwaltung sichert der Maschinenfabrik Esslingen zu, dass die Württembergische Staatsbahn 15 Jahre lang ihren gesamten Bedarf an Lokomotiven, Eisenbahnwagen und Drehscheiben ausschließlich bei der ME decken wird. Im Gegenzug muss sich

Emil Kessler verpflichten, binnen drei Monaten nach Abschluss des Gründungsvertrags mit dem Bau der Fabrik und nach weiteren 18 Monaten mit der Produktion zu beginnen.

Der am 20. August 1813 in Baden-Baden geborene Emil Julius Carl Kessler ist zwar nicht der erste, der sich um die Industrialisierung Esslingens verdient macht. Doch ist er der erste Fabrikant, der auf Staatsgelder und die Unterstützung des württembergischen Königs zurückgreifen kann. Mit der Gründung der ME läutet er das Ende der ersten Phase der Industrialisierung ein, die durch kleine Werkstätten und die enge Verbundenheit von Firmeninhabern mit ihren Arbeitern geprägt ist. Denn die Fabrik, für die heute vor 170 Jahren der Grundstein gelegt wurde, ist der erste Esslinger Großbetrieb, in dem bald mehr als 500 Beschäftigte arbeiten. Mit der Baumwollspinnerei und Weberei auf dem Brühl, die ebenfalls als Aktiengesellschaft gegründet wird, soll zehn Jahre später der nächste Großbetrieb folgen. Durch beide Unternehmen wird in Esslingen auf lange Zeit die Dominanz der Textilindustrie und des Maschinenbaus festgeschrieben.

Der erste Stein der ME wird „auf der östlichen Ecke des zu errichteten Hauptgebäudes gelegt“, hält der Chronist fest. Die Urkunde mit der Überschrift „Heil und Segen!“ hat Oberjustizprokurator Heinrich Georgii verfasst. Dem Dokument hinzugefügt werden eine Flasche württembergischer Schaumwein des Jahres 1842, je eine Flasche roter und weißer Württemberger, sechs Fläschchen mit Dinkel, Haber (Hafer) und Gerste, „türkisch Korn“, Bohnen und Erbsen sowie verschiedene Münzen des deutschen Zollvereins: „ein Dukaten, Zweiguldenstück, Einguldenstück, Einhalbguldenstück, Sechser, Groschen, Kreuzer, halber Kreuzer“. Nach einer Rede von Konrektor Pfaff wird der Stein „unter lautem und stillem ‚Glückaufrufe‘ für die nächste und späteste Zukunft geschlossen“, heißt es in der Chronik. Auch der Vorsitzende des Ausschusses und Mitaktionär Georg Dörtenbach tritt an die Baugrube und hält eine feierliche Rede. Bevor die Festgesellschaft

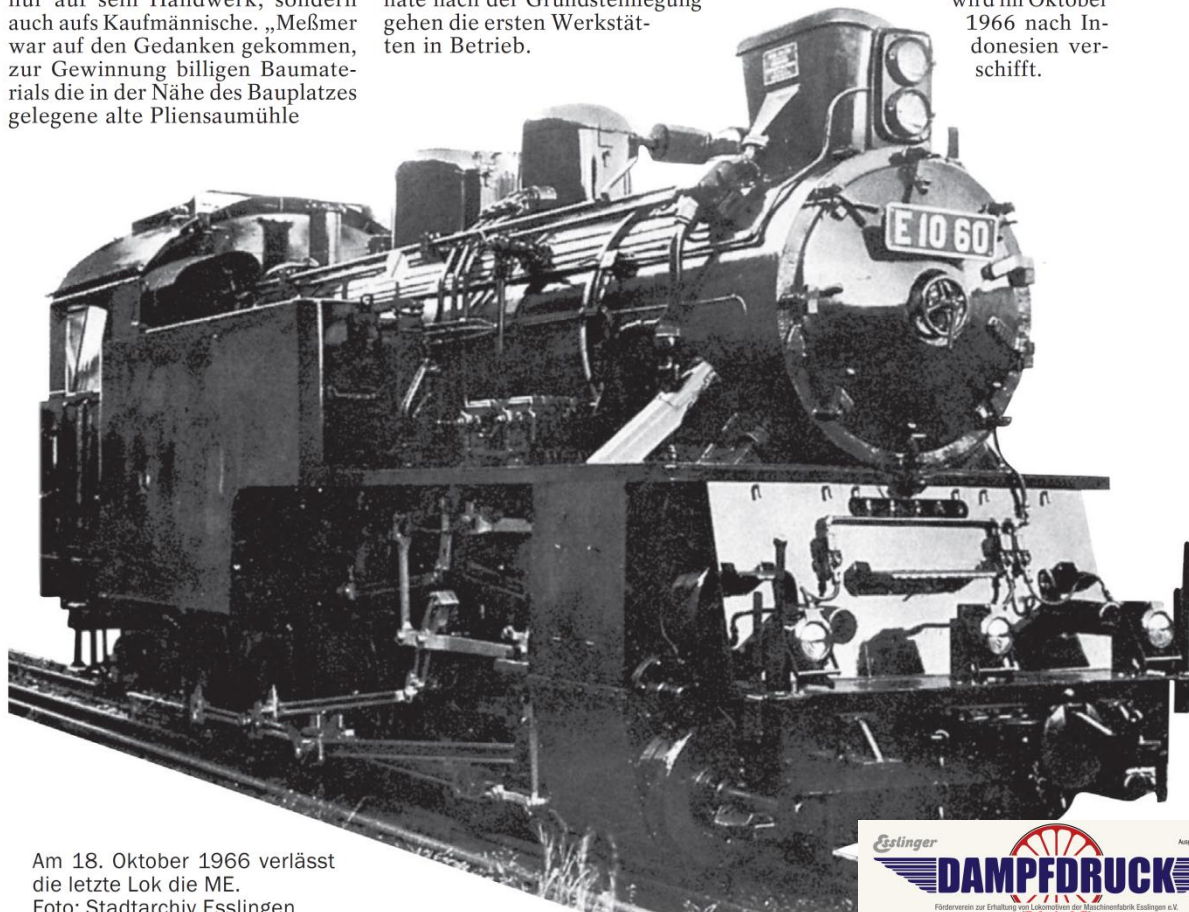
wieder auseinandergeht, wird noch ein Gedicht vorgetragen, das mit den Worten endet: „Drum darf den Stein ich kühnlich nennen/Den Grundstein einer neuen Welt!“.

Die Bauarbeiter sind schon vor der feierlichen Grundsteinlegung auf dem Gelände unterhalb der Pliensaubrücke angerückt und haben „mit den Erdbewegungsarbeiten begonnen“. So geht der Bau der neuen Fabrik dann auch „ungemein rasch vorstatten“, heißt es in der Chronik. Bauleiter ist der „mit Keßler von Karlsruhe her bekannte Baumeister Meßmer, der mit einem Tagegeld von 8 Gulden neben freier Wohnung angestellt wurde“. Sein Baubüro schlägt Meßmer übrigens im Haus des Fabrikanten Carl Deffner oberhalb der Pliensaumühle auf. Der Baumeister versteht sich nicht nur auf sein Handwerk, sondern auch aufs Kaufmännische. „Meßmer war auf den Gedanken gekommen, zur Gewinnung billigen Baumaterials die in der Nähe des Bauplatzes gelegene alte Pliensaumühle

sowie die alte Eßlinger Reiterkaserne auf Abbruch zu kaufen“, vertrat der Chronist. Eine Entscheidung, die vom ME-Verwaltungsausschuss goutiert wird: „Das Ergebnis der Wiederverwendung der Baumaterialien zum Neubau rechtfertigte die von der Erwerbung zum voraus gehegte günstige Meinung!“, heißt es im ersten Geschäftsbericht. Vom Bau der neuen Fabrik profitiert auch das örtliche Handwerk. „Unter den am Bau beteiligten Lieferanten finden sich alte Eßlinger Handwerkeramen, wie die Zimmermeister Eisele und Blesing und die Steinhauermeister Zilinger, Jobst und Remppis“, so die Chronik.

Emil Kessler hat kein Problem, die von der Staatsregierung gesetzten Fristen einzuhalten. Sechs Monate nach der Grundsteinlegung gehen die ersten Werkstätten in Betrieb.

Nach elf Monaten wird der erste Personenwagen „fix und fertig“ abgeliefert, und nach 13 Monaten läuft das Werk im Vollbetrieb. „Einhalb Jahre nach der Gründung der ME ist die erste Lok aus der Montagehalle rausgefahren“, weiß Hans-Thomas Schäfer. Die Lok trägt den Namen „Esslingen“. Trotz mancher Rückschläge – unter anderem gerät das Vermögen Kesslers in den Strudel der 1848er-Revolution – führt der ME-Gründer, der 1854 in den persönlichen Adelsstand erhoben wird, die Maschinenfabrik zum Erfolg. 1867, im Todesjahr Emil von Kesslers, liefert die ME ihre 800. Lok aus. Sie wird auf der Weltausstellung in Paris mit der Medaille d'Or ausgezeichnet. Gut 120 Jahre nach der feierlichen Grundsteinlegung rollt dann die letzte ME-Lokomotive aus den Werkshallen. Sie wird im Oktober 1966 nach Indonesien verschifft.



Am 18. Oktober 1966 verlässt die letzte Lok die ME.
Foto: Stadtarchiv Esslingen

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 Überweisungsfomular an das Spendenkonto
IBAN: **DE26 6119 0110 0263 4000 00**.
BIC: GENODE33ESS 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

Stadtmaking & 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.



- Neues vom FVME
- Die Verantwortlichen der ME T3
- Die Personalzüge der ME
- Und vieles mehr...
- Stichtrecke überwinden
- Zerastromotoren ohne Zylinder
- Geschichte der ME
- Operative Geschichte des letzten Tages der ME
- Technische Fragen der ME
- Neue Aufarbeitung der Stuttgarter Standardlokomotive
- Geschichte der ME
- 100 Jahre ME vor 175 Jahren
- Brennbahn
- Die Esslinger Bauren

Ausgabe 9 / 2016 € 2,-

