



An unsere Förderer und Sponsoren des Förderverein zur Erhaltung von Lokomotiven der Maschinenfabrik Esslingen e. V. (FVME)

Die erste von der ME ausgelieferte Lok hat 170. Geburtstag und die

Esslinger Zeitung

ESSLINGER KREISZEITUNG · PLOCHINGER ZEITUNG

Samstag/Sonntag, 7./8. Oktober 2017

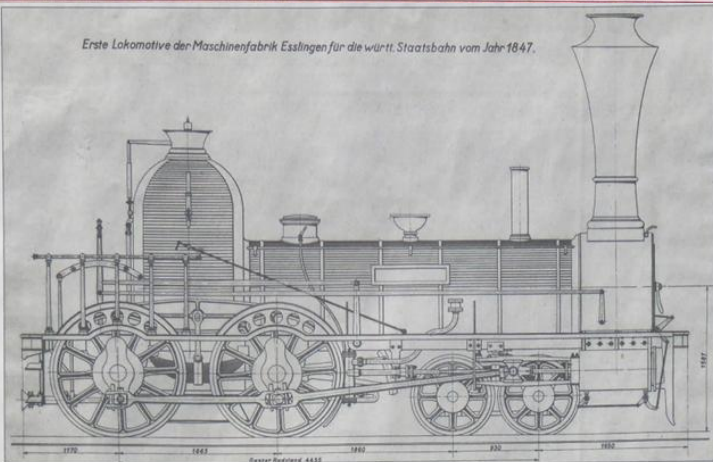
150. Jahrg./Nr. 232

hat gratuliert !

Die erste ME-Lok trägt den Namen der Stadt

Esslingen (daw) – Bereits eineinhalb Jahre nach Baubeginn verlässt am 8. Oktober 1847 die erste Lokomotive die Maschinenfabrik Esslingen (ME). Sie trägt den Namen „Esslingen“. Mit dem Prototyp legt Emil Kessler den Grundstein für eine der größten deutschen Lokomotivschmieden.

Seite 10



Die erste Lok der ME wurde auf den Namen „Esslingen“ getauft. Foto: FVME

Mit Volldampf in die Produktion

ESSLINGEN: Vor 170 Jahren verließ die erste Lok die Maschinenfabrik Esslingen

VON DAGMAR WEINBERG

Das erste Hindernis auf dem Weg zum Haus- und Hoflieferanten der Königlich Württembergischen Staatseisenbahn hatte Emil Kessler locker überbrungen. Wie vom württembergischen Staat gefordert, war es ihm gelungen, binnen eines Monats genügend private Aktionäre von seiner Idee und seinem Können zu überzeugen. So platzierte er 30 Aktien zu je 10 000 Gulden und sicherte sich damit dann auch die 200 000 Gulden, die der Staat für die Gründung der Maschinenfabrik Esslingen (ME) zugesagt hatte.

Aber würde der Lokomotivkonstrukteur auch rechtzeitig die erste Lok ausliefern können? „Er hat die ihm gesetzten Fristen sogar völlig problemlos eingehalten und damit den Beweis angetreten, dass er in der Lage ist, den kompletten Bedarf der württembergischen Staatseisenbahn an Loks, Dreh-

scheiben und Eisenbahnwagen zu decken“, sagt Hans-Thomas Schäfer, letzter Vorstand der ME und Vorsitzender des Fördervereins zur Erhaltung von Lokomotiven der Maschinenfabrik Esslingen (FVME). Im ME-Gründungsvertrag, den die Württembergische Staatsregierung und das von Emil Kessler gebildete Gründerkonsortium am 13. März 1846 unterzeichnet hatten, war festgelegt worden, dass der Lokomotivkonstrukteur und Unternehmer aus Baden binnen drei Monaten mit dem Bau der Esslinger Fabrik und nach weiteren 18 Monaten mit der Produktion beginnen muss. Die erste Lok verließ aber bereits am 8. Oktober 1847 die Produktionshallen der ME. „Und vorher hatte die ME schon einige Waggon ausgeliefert, die natürlich deutlich einfacher zu konstruieren sind als eine Lokomotive“, weiß Hans-Thomas Schäfer aus Erfahrung. Denn der FVME ist seit einigen Jahren dabei, die letzte

T3-Dampflokomotive der ME wieder in Gang zu bringen. „Sie unter Dampf zu setzen, ist sehr anspruchsvoll.“

In den historischen Quellen, die der Vereinsvorsitzende ausgewertet hat, ist beschrieben, dass es sich bei der ersten Esslinger Lok für die Württembergische Staatsbahn um eine „2-B-Lokomotive mit vorderem Drehgestell“ handelt. „Das heißt, dass nur die beiden hinteren Achsen mit den großen Rädern angetrieben wurden“, erklärt der Experte. „Um das Gewicht gleichmäßig auf die Schienen zu verteilen, brauchte man aber auch die beiden vorderen, nicht angetriebenen Achsen.“ In der Konstruktionszeichnung ist auch vermerkt, dass die erste Dampflok Esslinger Provenienz leer ungefähr 20 Tonnen auf die Waage brachte. Zudem war sie mit Holz verkleidet. „Durch das Holz wurde die Hitze besser im Kessel gehalten.“ Getauft wurde auf den Dampfnamen natürlich auf den

Namen „Esslingen“. Da Emil Kessler die Fabriknummern aus Karlsruhe weiterführte, bekam die erste Esslinger Lok die Fabrikationsnummer 178. „Es war also die 178. Maschine, die unter Kessler produziert worden ist.“

Zwar hat Hans-Thomas Schäfer bisher in keinem der historischen Dokumente einen Hinweis darauf gefunden, ob Kesslers Karlsruher Maschinenfabrik Teile an den Neckar geliefert hat. „Ich vermute aber, dass da eine Austausch stattgefunden hat“, räumt sich der Esslinger Prototyp nur bei der Größe des Sandkastens sowie der Form des Kamins von den in Karlsruhe gebauten Loks unterschied. Dass man in der Esslinger Lokomotivschmiede von Beginn an mit Volldampf in die Produktion eingestiegen ist, sei Kesslers Können zu verdanken. „Mit seinen Erfahrungen aus Karlsruhe hat er ganz genau gewusst, wie man Produktionsabläufe optimal organisiert.“

KONSTRUKTEUR UND UNTERNEHMER

Emil Kessler, der 1813 in Baden-Baden geboren wird, ist gerade 13 Jahre alt, als er das Polytechnikum in Karlsruhe besucht, um Maschinenbau zu studieren. Als 20-Jähriger verlässt er die Schule, geht auf Reisen und schaut sich Werksstätten und Maschinenbauunternehmen in Deutschland, Frankreich und im Alpenraum an. Nach seiner Rückkehr arbeitet er als Dozent sowie in der Werkstätte des Polytechnikums. Um auch private Aufträge ausführen zu können, gründet er die Werkstatt aus und führt sie mit dem Mechaniker Theodor Martienssen als Privatunternehmen weiter. Nachdem 1837 in Baden die Entscheidung für den Bau der Eisenbahn gefallen ist, neh-



Emil Kessler musste auch Rückschläge hinnehmen. Foto: FVME

men die beiden Geschäftspartner einen Kredit auf und bauen in Karlsruhe die „Maschinenfabrik Kessler und Martienssen“. Auf den Namen „Badenia“ getauft, verlässt 1841 die erste von Emil Kessler konstruierte Lokomotive die Werksstätten. Nach dem Ausscheiden Martienssens führt Kessler ab 1842 die Maschinenfabrik in Karlsruhe alleine weiter.

Der Zusammenbruch eines Karlsruher Bankhauses im Strudel der 1848er-Revolution sowie ausbleibende Aufträge ziehen zunächst die Insolvenz und drei Jahre später die Auflösung der einst angelegentlich umgewandelten „Maschinenfabrik von Emil Kessler“ nach

sich. Der Firmengründer verliert sein ganzes Vermögen. Neben der ME gründet Kessler 1850 in Ulm eine Schiffswerft, die auch Bodenseeschiffe liefert.

Für seine Verdienste um die Entwicklung der württembergischen Industrie wird der gebürtige Badener, der stets Kontakt zum Hof und zur Regierung gesucht hat, 1854 in den persönlichen Adelsstand erhoben und darf sich fortan Emil von Kessler nennen. Trotz einiger Rückschläge gelingt es dem Konstrukteur und Unternehmer, die ME zu den größten deutschen Lokomotivschmieden zu machen. 1867 stirbt Emil von Kessler an einem Herzschlag.



wird unser Autor Rudolf Röder diese Themen aufgreifen und dem Leser interessante, vertiefende Erkenntnisse dazu berichten !

Wir freuen uns schon jetzt auf viele Interessierte !

Ihr Hans-Thomas Schäfer

PS: Wir haben uns vorgenommen, die 8. Ausgabe unserer Zeitschrift noch in diesem Jahr herauszubringen. Wir wissen, dass Viele schon darauf warten! Die schwierige Arbeit an unserer Lok hat uns mehr gefordert.

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