



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

Diesmal die Elektrofahrzeuge der ME im



Der Artikel in der Esslinger Zeitung und die aktuelle Diskussion zum Thema Elektroantrieb waren der Anlass für die Redaktion, uns auf weitere Details anzusprechen, um daraus eine „Geschichte“ in der wöchentlich erscheinenden und in allen LOTTO-Annahmestellen ausliegenden Kundenzeitschrift (s.a. PDF) zu machen. So und ggf. weiter über die genannte Homepage www.fvme.de wird unser Verein auch über die Grenzen Esslingens hinaus bekannt und bekommt hoffentlich weiteren Zuspruch.

Wir suchen ja nicht nur Unterstützer, sondern insbesondere auch weitere Mitarbeiter an unserem Lokprojekt. Ein Schwerpunktthema ist dabei die „Elektrifizierung“ der Dampflok, um den heutigen Zulassungsbedingungen zu entsprechen: z.B. automatisches Abbremsen der Lok bei Überfahren eines Haltesignales. Das konnte die Lok von 1922 natürlich nicht und muss jetzt sehr zeit- und kostenaufwendig eingebaut werden.

Service

Vor 80 Jahren: Esslinger setzen E-Autos in Bewegung

Unter Strom



Die Autowelt steht unter Spannung: Nicht nur Tesla, BMW und Daimler tödelt an elektrisch betriebenen Fahrzeugen. Die Zeit drängt. In Stuttgart will die Post ab Januar 2018 benzinlos unterwegs sein, Hermes plant bis 2020 rund 1.500 solcher Fahrzeuge einzusetzen. Was nach Trend klingt, ist in Wahrheit uralte. Bereits 1936 surrten rund 10.000 mit Strom betriebene Fahrzeuge durch Deutschland.

Vorbildlich: Die Elektro-Taxiwärke Hanau waren ihre Anlieger schon in den 1850ern mit dem E-Laster.



Hans-Thomas Schäfer weiß gut Bescheid, wenn es um historische Fahrzeuge geht. Er ist Vorsitzender des Fördervereins zur Erhaltung von Lokomotiven der Maschinenfabrik Esslingen, kurz FVME, und war letzter Vorstand des Unternehmens. Wenn der Pensionist die Artikel darüber liest, dass die Deutsche Post langfristig ihre gesamte Kfz-Flotte unter Strom stellen will, amüsiert ihn das ein wenig. Immerhin erinnerte ihn die Nachricht an eine große Fotosammlung, die schon seit längerer Zeit im Archiv seines Vereins schlummert.

Innovativ am Neckar

Schäfer machte sich an die Arbeit und ging dabei auf eine kleine Zeitreise. Was er fand, liest das Herz jedes Technikfans höher schlagen. Bilder von Lastwagen in Freiburg, Bierkutschen, mit Mülltonnen beladene Wagen und alle hatten sie eines gemein: sie fuhrten mit Strom.

Die Maschinenfabrik Esslingen war ihrer Zeit weit voraus. „Gemeinsam mit den Unternehmen Bergmann und Hansa Lloyd entwickelte sie sich in den 20er-Jahren zu den bekanntesten Anbietern von Elektrofahrzeugen auf dem Markt“, erzählt Schäfer begeistert. Zu den besten Kunden gehörte die Reichspost. „Somit ist die Nachricht eigentlich ein ganz alter Hut.“ Für den Stadtverkehr in den 30er-Jahren reichte die Leistung der „Stromer“ aus. Ein Beispiel: Der EL 2501 mit 2,5 Tonnen Nutzlast hatte mit 40 Batteriezellen 12 PS Leistung und konnte 60 Kilometer weit fahren. In der Spitze erreichten die Lastwagen rund 30 Stundenkilometer. Auf die Straße durften die Esslinger Elektroautos damals nicht nur für die Deutsche Reichspost. Auch das Stuttgarter Traditionskaufhaus Beuninger und andere Firmen nutzten die spannsamen Gefährte gerne.

In Städten ohne Benzin

In der Sammlung fand Hans-Thomas Schäfer auch Fotos von Fahrzeugen, die von Behörden oder städtischen Unternehmen eingesetzt wurden. „Zum Beispiel bei der Müllabfuhr in Bochum.“ Auf der Ladefläche des Transporters reht

Erfreulich: Das Bier bleibt in der Stadt, darf nicht die Energie des Zwickauer bocker aus.



MASCHINENFABRIK ESSLINGEN Elektro-Lastwagen Typ EL 2000 für 300 Nutzlast

6

Service



Schwäbisch: Die Maschinenfabrik Esslingen (ME) hatte die Nase bei der E-Technik weit vorne.

www.fvme.de

sich ein Abfallweimer an den nächsten. Der Dreiascher macht einen robusten Eindruck. Die Zahlen aus dieser längst vergangenen Zeit überraschen: Von insgesamt 214.000 Lastern, die 1936 auf den Straßen Deutschlands unterwegs waren, fuhrten bereits 10.000 mit Strom. „Nur drei Jahre später waren es bereits doppelt so viele“, sagt Schäfer. Das sie später für lange Zeit wieder von der Bildfläche verschwunden sind, lag vor allem am Preis. „Jugendwagn war Benzin so billig, dass der Strom nicht mehr mithalten konnte.“

In der Sammlung findet sich auch ein Leitfaden für Autowerkäufer: „In der Stadt kommt es wieder auf hohe Geschwindigkeiten noch auf einen großen Fahrbereich an“, heißt es dort. Und weiter: „Warum dann im Stadtverkehr schnell fahrende Fahrzeuge mit teuren ausländischen Treibstoffen, wenn das von ihnen unabhängige Elektrofahrzeug dasbe auch leistet?“ Ein weiteres Plus war die 50-prozentige Ermäßigung bei der Steuer.

Gute Argumente

Argumente, die auch heute kaum jemand anzweifeln würde. „Man darf nicht vergessen, dass die Betriebskosten für die Fahrzeuge sehr gering waren“, sagt Hans-Thomas Schäfer. Pro Kilometer mussten etwa ein bis zwei Pfennige gerechnet werden. „Bei einem Benzinwer war es damals schon das Doppelte.“ Zudem war das Personal schnell geschult. So heißt es in dem Leitfader: „Die einfache Bedienung des elektrischen Fahrzeuges ist unübertroffen und erlaubt, jeden anstelligen Mann damit zu betrauen. Besonders geschulte und hochbezahlte Arbeitskräfte sind also nicht notwendig.“

Leider besitzt der FVME keines der historischen Elektrofahrzeuge, baut dafür aber die letzte Werkslokomotive der Maschinenfabrik Esslingen wieder auf. Unlängst waren einige der E-Fahrzeuge dafür in

Umweltfreundlich: Die Post setzt damals (links) wie heute auf eine saubere Lösung.



„Dampfdruck“, dem Mitglieder-magazin, abgedruckt. „Wir waren hier am Neckar schon vor längerer Zeit am Puls der Zeit und das darf man auch zeigen“, sagt Hans-Thomas Schäfer.

7