



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

## Wir gratulieren Rudolf Röder zum Landespreis für sein neues Buch!



# URKUNDE

Herrn Rudolf Röder Stuttgart

wird in Würdigung seines Werkes Carl von Etzel und Ludwig von Klein - Württembergs Eisenbahnpioniere und ihr Wirken in aller Welt

der 2. Preis

des Landespreises für Heimatforschung Baden-Württemberg 2017 verliehen

*Theresia Bauer Mdl*

Theresia Bauer Mdl  
Ministerin für Wissenschaft, Forschung und Kunst  
des Landes Baden-Württemberg

Nicolette Kressl  
Vorsitzende des  
Landesausschusses Heimatpflege  
Baden-Württemberg

Stuttgart, 23. November 2017



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR WISSENSCHAFT, FORSCHUNG UND KUNST



Nicolette Kressl, Vorsitzende des Landesausschusses Heimatpflege Baden-Württemberg  
Rudolf Röder, Preisträger  
Ulrich Steinbach, Ministerialdirektor  
Dr. Frank Mentrup, Oberbürgermeister der Stadt Karlsruhe



# „Aus dem Nichts Wegweisendes geschaffen“

■ **ESSLINGEN:** Für sein Buch über die Eisenbahnpioniere Etzel und Klein bekommt Rudolf Röder einen Landespreis für Heimatforschung

VON DAGMAR WEINBERG

Der schnelle Aufstieg der Maschinenfabrik Esslingen (ME) zum Hoflieferanten zeugt sowohl vom Unternehmertum als auch von den technischen Fähigkeiten Emil Kesslers, seines Oberingenieurs Josef Trick sowie des ME-Werkleiters August Erhardt. Um erfolgreich zu sein, brauchte es aber auch Partner auf staatlicher Seite. Denen hat Rudolf Röder in seinem neuen Buch ein Denkmal gesetzt – und dafür einen Landespreis für Heimatforschung Baden-Württemberg eingeholt. Der wird ihm morgen in Karlsruhe überreicht. Unter dem Titel „Carl von Etzel und Ludwig von Klein – Württembergs Eisenbahnpioniere und ihr Wirken in aller Welt“ beleuchtet er mit viel Sachkenntnis, wie der Architekt Etzel und der Ingenieur Klein, vielen Widerständen zum Trotz in Württemberg das damals neue Verkehrsmittel auf die Schiene gesetzt und somit auch der ME zum Aufstieg verholfen haben.

## Bei der ME in die Lehre gegangen

Mit der Eisenbahn und der Esslinger Lokomotivenschmiede ist der Autor, der im Förderverein zur Erhaltung von Lokomotiven der Maschinenfabrik Esslingen (FVME) Vorstand für technische Fragen ist und gemeinsam mit dem FVME-Vorsitzenden Hans-Thomas Schäfer die Vereinszeitschrift „Esslinger Dampfdruck“ redaktionell betreut, seit mehr als 40 Jahren verbunden. Vor seinem Studium der Nachrichtentechnik an der Esslinger Hochschule hat Röder bei der ME eine Ausbildung gemacht. Seither haben ihn die Dampfzylinder „nicht mehr losgelassen“. Neben einem Bildband mit historischen Eisenbahn-Fotografien hat er ein Buch über die „Württembergische K“ geschrieben, die größte Lok, welche die ME je gebaut hat. „Mir ist aber nicht nur die Technik wichtig. Mich interessieren vor allem die Menschen, die dahinter stehen, und deren Geschichte“, sagt der Experte. Diesem Credo ist Rudolf Röder auch in seinem jüngsten, rund 320 Seiten starken und mit vielen Fotos, Plänen und teils eigenhändig colorierten Abbildungen garnierten Werk treu geblieben. So



Rudolf Röder (rechts), der gemeinsam mit Hans-Thomas Schäfer den „Esslinger Dampfdruck“ herausgibt, hat den Eisenbahnpionieren nicht nur ein literarisches Denkmal gesetzt. Er hat Carl Etzel auch gemalt. Foto: Bulgriin

findet man in dem Buch 28 Kurzbiografien von Weggefahrten der beiden Eisenbahnpioniere, darunter auch die von Emil Kessler.

Die Frage, wie es gelungen ist in Württemberg, dem die Nachbarländer damals nicht zugetraut hatten, eine eigene Eisenbahn zu bauen, „in kurzer Zeit aus dem Nichts heraus ein neues Verkehrssystem zu schaffen“, stand für den studierten Nachrichtentechniker und Berufspädagogen am Anfang seiner Recherchen. Dabei stieß er auf Carl Etzel, der in Stuttgart Architektur studiert, beim Bau der Bahn von Paris nach St. Germain erste Erfahrungen in dem Metier gesammelt und bereits in den 1830er-Jahren ein Buch „Über die Notwendigkeit und Ausführbarkeit einer Eisenbahn durch Württemberg“ geschrieben hatte.

„Da der württembergischen Regierung klar war, dass man für die

Realisierung der Bahn einen Fachmann braucht, hat das Außenministerium in den Nachbarländern herumgefragt“, berichtet Rudolf Röder. Eines Tages kam aus Wien, wo Etzel mittlerweile als Architekt arbeitete, die Nachricht, „dass es bei ihnen einen Schwaben gibt, der für diese Aufgabe hervorragend geeignet wäre“. Die Württemberger zögerten nicht lange und beriefen Carl Etzel, der später für seine Verdienste ebenso in den persönlichen Adelsstand erhoben wurde wie Ludwig Klein, 1843 als Oberbaurat nach Stuttgart. Dort hatte die Familie bereits einen guten Ruf. „Sein Vater, an den heute noch ein Denkmal erinnert, hatte die neue Weinsteige gebaut. Und nach dem gleichen Prinzip hat Carl Etzel dann auch die Geislinger Steige trassiert“, erzählt der Autor.

Während Etzel für die Planung der ersten Sektion der Württem-

bergischen Eisenbahnen zuständig war – vom Bau der Tunnel über das Neckarviadukt bei Cannstatt bis zum ersten Stuttgarter Bahnhof – organisierte er in Böhmen geborene Ludwig Klein, der 1844 in den württembergischen Dienst eingetreten war, den Betrieb sowie Loks und Wagen. Schon während seines Studiums der technischen Wissenschaften in Prag war er mit dem Bau von Eisenbahnlagen in Berührung gekommen.

Zwischen 1836 und 1838 arbeitete er beim Bau der ersten russischen Eisenbahn mit. Das fahrende Material hatte der Ingenieur in England besorgt. Auf einer zweijährigen Studienreise durch die USA „untersuchte Klein 178 Eisenbahn- und 86 Schifffahrtslinien und veröffentlichte seine Ergebnisse in zwei Bänden“, hat Röder herausgefunden. Ihre Erkenntnisse nicht für sich zu behalten, sondern „an-

dere daran partizipieren zu lassen, statt Herrschaftswissen aufzubauen“, sollte später auch das Duo Etzel-Klein auszeichnen. 1843 gründeten sie mit der „Eisenbahn-Zeitung“ das „wichtigste Fachorgan, in dem wöchentlich Berichte und Zeichnungen veröffentlicht wurden“. Zudem haben sich der Architekt und der Ingenieur um die Normierung von Trassen, Brücken, Durchlässe und Bahngelände verdient gemacht. „Das war für die damalige Zeit außergewöhnlich, und diese Normen haben noch lange Zeit nachgewirkt“, erklärt der Eisenbahnexperte.

## Fruchtbare Zusammenarbeit

Als am 4. Mai 1846 der Grundstein für die Maschinenfabrik Esslingen gelegt wurde, gehörten Carl Etzel und Ludwig Klein als Mitglieder der Königlichen Eisenbahn-Commission natürlich zu den Festgästen. Mit Emil Kessler und seinen Chefkonstrukteur Josef Trick pflegte Ludwig Klein „eine sehr fruchtbare Zusammenarbeit, die dazu beitrug, dass aus der ME wegweisende Fahrzeuggattungen hervorgingen“. Auch die Ansiedelung der Staatlichen Reparaturwerkstätte, für die die Stadt Esslingen dem Land den Grund und Boden der Pliensamühle geschenkt hatte, ging auf die Initiative Ludwig Kleins zurück. Während Carl Etzel nach zehn Jahren den Dienst in Württemberg quittierte und sich dem Bau der Schweizerischen Centralbahn sowie später der Brennerbahn widmete, blieb Ludwig Klein, im Land und modernisierte das Eisenbahnsicherungswesen, indem er die Telegrafie einführt und das erste Telegrafenkabel durch den Bodensee verlegen ließ. „Nachrichten waren bis dahin durch Winkzeichen zwischen den Bahnwärterhäusern oder durch hochgezogene Körbe übermittelt worden. Durch die Telegrafie wurden sie dann aber schneller übermittelt, als ein Zug fährt“, weiß Rudolf Röder, der davon fasziniert ist, „wie Klein und Etzel immer wieder Neuland betreten und aus dem Nichts Wegweisendes geschaffen haben“.

■ Rudolf Röders Buch ist im Verlag Uwe Siedentop erschienen und für 27,50 Euro zu haben.

**Wir arbeiten aktuell an der 8. Ausgabe:**



Ihr Hans-Thomas Schäfer

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.foerdereverein-me.de

Spendenkonto: Esslinger Volksbank DE2661190100263400000

Der FVME ist als gemeinnützig anerkannt und berechtigt, Spendenbescheinigungen auszustellen