



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

Feb 2017

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

Großer Bericht über die Elektrofahrzeuge der ME in der Zeitung:

Esslinger Zeitung

ESSLINGER KREISZEITUNG · PLOCHINGER ZEITUNG

Donnerstag, 9. Februar 2017

150. Jahrg./No. 33



Unter Strom

Maschinenfabrik Esslingen produzierte schon in den 30er-Jahren Elektrofahrzeuge / Seite 8

8 Esslinger Zeitung

—ESSLINGEN

Donnerstag, 9. Februar 2017

ELEKTROFAHRZEUGE DER MASCHINENFABRIK ESSLINGEN



Links: Mit dem Stuttgarter Kaufhaus Breuninger im Hintergrund wird die Maschinenfabrik Esslingen in den 30er-Jahren für seine Elektro-Lastwagen.

Oben: Da die ME für ihre Lasten Letzten und andere Sonderanfertigungen anbot, waren viele kommunale Dienste elektrisch unterwegs. Foto: FVME

Der Artikel im EDD 7 zum Thema war der Anlass

Der Zeit voraus

ESSLINGEN: In den 30er-Jahren gehörte die ME zu den bekanntesten Anbietern elektrisch angetriebener Fahrzeuge

VON DACHAN WERNER

Elektrisch angetriebene Klein- und Lastwagen wurden im Bereich der Nutzfahrzeuge zur Zeit als „Megatrend“ gefeiert. Die Deutsche Post geht mit ihrem Lastwagen „Scheffelkopf“ im Remot und möchte langfristig die gesamte Flotte von etwa 7000 Fahrzeugen durch stromgespeiste Mobile ersetzen. „Auf der Weltfahrzeuge-IA hat nach Daimler im vergangenen Jahr einen emissionsfreien Urban Truck präsentiert“, berichtet Hans-Thomas Schäfer, Der Vorstand des Fördervereins zur Erhaltung von Lokomotiven der Maschinenfabrik Esslingen (FVME) war bei seiner Präsentation der letzte Vorstand der Maschinenfabrik Esslingen (ME), kennt sich mit der Geschichte des Traditionsunternehmens also bestens aus.

Aber er kürzlich in einem Vortrag von den auf der Internationalen Automobil-Ausstellung gerügten, speziell für den städtischen Lieferverkehr konzipierten Neuentwicklungen her, erinnerte er sich sofort an eine unangenehme Sammlung, die der Verein gesammelt bekommen hat. Die historischen Fotos, technischen Beschreibungen und Werbeblätter belegen, dass die ME ihrer Zeit voraus war. „Die Maschinenfabrik hat nämlich schon vor

mehr als 80 Jahren elektrische Lastkraftwagen gebaut und war damit gut im Geschäft!“ – wie Fotos zeigen, vor allem bei der Deutschen Reichspost. Die Reichspost hatte bereits 1935 insgesamt 2400 Elektrofahrzeuge im Einsatz, darunter viele, die die ME gebaut hat“, erzählt der FVME-Vorsitzende. Zu den Piloten des Elektroantriebs zählte die ME jedoch nicht. Bereits 1899 produzierte die Motorfahrzeug- und Motoren-Gesellschaft Berlin-Mariendorf Elektrofahrzeuge im Einsatz, darunter die Daimler-Motoren-Gesellschaft in der Firma.

In den 30er-Jahren gehörte die ME aber gemeinsam mit den Firmen Bergmann und Hans Lloyd zu den bekanntesten Anbietern von Elektrofahrzeugen“, hat Hans-Thomas Schäfer recherchiert. Die Batterien für die Gelände, die mit maximal 30 Stundenkilometer unterwegs waren und im Schnitt eine Reichweite von 60 Kilometern hatten, wurden zugekauft.

Zum Zug kamen die Esslinger Elektrofahrzeuge nicht nur bei der Reichspost. Da die Maschinenfabrik eine breite Fahrzeugpalette anbot – an rechte von einer Tonne bis hin zu schweren Draisina-Lastern mit zehn Tonnen Nutzlast – und zudem zahlreiche Sonderanfertigungen und Aufbauten wie Leitern oder Turme in Sortiment hatte, interessierten sich viele Kommunen für die elektrisch angetriebenen Gefährte. So waren die ME-Mobile bei den städtischen Elektrizitätswerken im Freising und Hanau ebenso im Einsatz wie als Müllfahrzeuge in Bochum. Auch bei der Stadtrreinigung wurden viele Kommunen auf Elektrofahrzeuge, sei es als Kohlewagen oder zur Kanalarbeitung.

Welchen Aufschwung die Elektrobranche in den 30er-Jahren erlebte, verdeutlichen von Hans-Thomas Schäfer zusammengefasste Zahlen: Von 214 000 Lasten, die man 1936 auf den Straßen in Deutschland zahlte, wurden etwa 10 000 elektrisch angetrieben. Nur drei Jahre später hatte sich die Zahl der Elektro-Transporter bereits verdoppelt. Die ME und andere Hersteller belieferten die Post übrigens bis in die 50er-Jahre mit Elektrofahrzeugen“, erzählt der

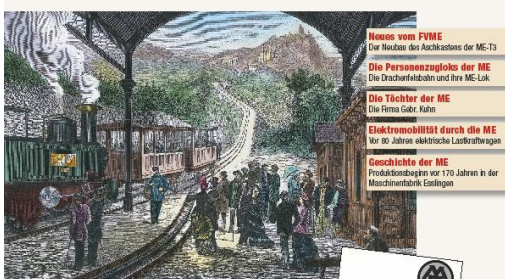
Vorstandsmitglied. In der Sammlung, die der Förderverein vom ehemaligen Leiter der ME-Elektrofahrzeugabteilung genehmigt bekommen hat, findet sich auch ein Blatt mit Argumentationshilfen für die Verkauf.

In der Stadt komme es wieder auf hohe Geschwindigkeiten noch auf einen großen Fahrbereich“, an wird dort konstatiert. „Warum dann im Stadtverkehr schnell fahrende Fahrzeuge mit teuren ausländischen Treibstoffen, wenn das von ihnen unabhängige Elektrofahrzeug dasselbe auch leistet?“ Ein weiteres Argument war die 50-prozentige Steuerermäßigung, die zeigte, „dass auch die Reichspost die volkswirtschaftliche Bedeutung des Elektroantriebs erkannt hat und seine Anwendung in jeder Weise fördert.“

Die Betriebskosten seien gering. So belaufen sich die Stromkosten für „einen Nutzfahrzeugkomplex“ auf ein bis zwei Pfennig. Ein Benzinwagen verbräuche hingegen bei gleicher Leistung Brennstoff im Wert von bis zu vier Pfennig, rechnen die ME-Ingenieure vor. Selbst wenn man die Kosten für die Erwerbung der Batterie einrechne, koste der „Nutzfahrzeugschlüssel“ im Schnitt nur 1,5 Pfennig. Die Aufwendungen für Reparaturen seien bei den Elektrofahrzeugen geringer als bei Benzinern. Und die Elektrofahrzeuge nicht gegen Frost geschützt werden müssen, genüge jeder Schrauber, der das Fahrzeug gegen Witterungsgefahren schütze.

Nicht zu vergessen die Personalkosten: Die einfache Bedienung des elektrischen Fahrzeuges ist unerschwinglich und erleichtert, jeden anständigen Mann damit zu betreiben. Besonders geschulte und hochbezahlte Arbeiterkräfte sind nicht notwendig.“ Rechnet man alles zusammen, liegen die jährlichen Betriebskosten im Vergleich zu den Benzinern um 50 Prozent und um 30 Prozent niedriger als die eines Dieselfahrzeugs.

„Der Elektrowagen sollte darum überall dort zur Anwendung kommen, wo ein zuverlässiger Wagen für hohe Lasten, kleinen Fahrbereich und niedrige Geschwindigkeit gebraucht wird“, preist die Maschinenfabrik Esslingen ihre Produkte an.



News vom FVME
Der Neubau des Anschlusses der ME-13

Die Personenzuglok der ME
Die Drahterfahrungen und ihre ME-Lok

Die Tochter der ME
Die Firma Gohr, Kuhn

Elektromobilität durch die ME
für 80 Jahre elektrische Lastfahrzeuge

Geschichte der ME
Frühjahrsgespräch vor 170 Jahren in der Maschinenfabrik Esslingen



Die Reichspost gehörte zu den Hauptkunden der ME-Elektrofahrzeuge. Für das Foto des für die Post gebauten Elektro-Schiepers 5 2021 diente der Metzinger Fallbügel als Kulisse.



Mit ihrem Elektroantrieb war die Maschinenfabrik Esslingen gut im Geschäft. Die sparsamen Gefährte wurden bis in die 50er-Jahre gebaut.

Lesbarer Text auf Seite 2

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 DE2661190110026340000
Der FVME ist als gemeinnützig anerkannt und berechtigt, Spendenbescheinigungen auszustellen