

150. Todestag: Zum Gedenken an Emil Julius Carl Keßler

Ulrich Boeyng

In Emil Julius Carl Keßler, der in Stuttgart am 16. März 1867 im Alter von 54 Jahren verstarb, ehren wir einen Mann, dessen Wirken als Ingenieur und Unternehmer in der Frühzeit der Eisenbahngeschichte für Baden, für Württemberg und für ganz Europa unverzichtbar war.

Als Emil Julius Carl Keßler vor 150 Jahren am 16. März 1867 im Alter von 54 Jahren in Stuttgart verstarb, lag ein bewegtes und arbeitsreiches, aber kurzes Leben hinter ihm. Begonnen



Emil Keßler (Stadtarchiv Karlsruhe, 8/PBS III 784)

hatte es am 20. August 1813 in Baden-Baden, wo er als Sohn von Johann Heinrich Keßler und seiner zweiten Gattin Carolina geboren wurde. Das »bewegt« bezieht sich auf den Umstand, dass Emil Keßlers Leben sowohl im Privaten als auch im Beruflichen vielen Wechselfällen unterworfen war. Der Übersichtlichkeit halber wird zunächst seiner privaten, so dann – wiewohl hiermit verschränkt – seiner beruflichen Lebensdaten gedacht.

Keßler als Privatmensch ■

Gemeinsam mit dem Stiefbruder Ludwig verbrachte Emil seine Jugend und Schulzeit abwechselnd in Baden-Baden und Karlsruhe. Im Oktober 1824 starb der Vater und zwei Jahre später ging Emil nach Karlsruhe an die 1825 gegründete Polytechnische Schule (seit 2009 KIT). Nach seinem erfolgreichen Abschluss 1832 blieb er dem Polytechnikum als Assistent bis ins Jahr 1837 verbunden.

Das Jahr 1837 war für Emil Keßler familiär ein wichtiges Datum, da er im April die damals 22 Jahre alte Carolina, geb. Sachs



Carolina Keßler (Technoseum Mannheim, Bestand Emil Kessler, Karolina Kessler)



Charlotte Keßler (Technoseum Mannheim, Bestand Emil Kessler, Charlotte Kessler)

(1815–1842) heiratete. Das erste Kind des Ehepaares, Carolina (1839–1914) kam zwei Jahre nach der Heirat zur Welt, im Februar 1841 folgte das zweite Kind, Emil (1841–1895). Doch bereits im Juni des folgenden Jahres starb die junge Mutter im Alter von nur 27 Jahren. Zwei Jahre nach Carolinas Tod heiratete der Witwer im August 1844 die 24-jährige Charlotte, geb. Bauer (1820–1861). Aus dieser zweiten Ehe stammten vier Kinder – Erna, die im ersten Lebensjahr starb – sowie drei überlebende Kinder: Emilie (1852–1895), Elise (1854–1914) und Ludwig (1856–1915).

Emils Mutter Carolina lebte nach dem Tod ihres Gatten Johann (1824) in Baden-Baden und Karlsruhe. Bald nach dem Tod von Carolina, der ersten Gattin ihres Sohnes, zog sie ab 1843 in das Haus ihres Sohnes bei der Maschinenfabrik, wohl um sich um seine kleinen Kinder zu kümmern, die damals drei bzw. ein

Jahr alt waren. Als Emil im Mai 1852 nach Esslingen umzog, ging seine Mutter vermutlich mit. Sie starb im Januar 1858 in Stuttgart, wo ihr Sohn eine Stadtwohnung hatte. Als im Februar 1861 auch Emils zweite Gattin Charlotte starb, war Emils erstgeborene Tochter Carolina 22 Jahre alt und konnte seine heranwachsenden Kinder aus zweiter Ehe versorgen. Nach Emil Keßlers frühem Tod im März 1867 übernahm sein ältester Sohn Emil mit inzwischen 26 Jahren die Leitung der Esslinger Maschinenfabrik.

Keßler als Unternehmer im Großherzogtum Baden

Im Jahr 1836 hatte Emil gemeinsam mit Theodor Martiensen in der Karlsruher Erbprinzenstraße 31 die mechanische Werkstatt seines Lehrers am Polytechnikum Jakob

Meßmer übernommen. Als »Maschinenfabrik von Emil Keßler und Theodor Martiensen, Karlsruhe« stellten sie wie zuvor schon Meßmer Maschinen für Landwirtschaft und Industrie sowie physikalische Instrumente her. Da die Geschäfte gut gingen und der Platz in der Erbprinzenstraße knapp wurde, stellten die beiden Gesellschafter bereits 1837 den Antrag zum Neubau einer Maschinenfabrik an der Beiertheimer Allee. Das Baugelände lag damit außerhalb der Stadt, jedoch in der Nähe des späteren Karlsruher Bahnhofs. Noch im gleichen Jahr konnte die Fabrik am neuen Standort ihre erweiterte Produktion aufnehmen. Dort gab es zwar als Antrieb für Werkzeuge und Maschinen keine Wasserkraft, aber bereits Mitte 1839 konnte die erste, selbst hergestellte Dampfmaschine den seither betriebenen Pferdegöpel ablösen.

In der Zwischenzeit war seit September 1838 die erste Eisenbahnstrecke im Großherzogtum Baden zwischen Mannheim und Heidelberg hergestellt und am 12. September 1840 für den Verkehr freigegeben worden. Da es in Baden keinen heimischen Hersteller von Lokomotiven gab, setzte die Badische Staatseisenbahn in England gebaute Lokomotiven von Sharp Roberts & Co. aus Manchester als erste Zugmaschinen ein – darunter die beiden ersten »Greif« und »Löwe«.

Bereits im Frühjahr 1839 bot Keßler der Großherzoglichen Eisenbahn-Baudirektion in Karlsruhe die Dienste der Firma an. Wenig später befasste er sich offenbar bereits mit den Vorbereitun-

gen zum Bau einer eigenen Lokomotive, da er parallel zu einer ersten Fabrikerweiterung seinem Meister August Erhardt mit dem von Robert Stevenson & Co. in Newcastle kommenden John Braillie sowie mit Nikolaus Riggenbach zwei erfahrene Mechaniker zur Seite stellte. Im Frühling 1841 gab die Karlsruher Firma bekannt, dass sie nunmehr selbst den Bau einer Lokomotive nach englischem Vorbild plane. Nach der Zusage der Eisenbahn-Baudirektion, bei geprüfter Eignung weitere Lokomotiven zu bestellen, begann in Karlsruhe der Bau der ersten Zugmaschine. Bereits im Januar 1842 fanden die Probefahrten der »Badenia« (Achsfolge 1A1) statt, die bis ins Detail den Lokomotiven von Sharp Roberts & Co. nachgebaut war. Im November 1842 folgte ihr die ebenso gestaltete »Karlsruhe«. Drei weitere Lokomotiven waren noch im Bau, als im gleichen Monat Keßlers Kompagnon Martiensen aus der Firma ausschied. Mit Keßler als Alleininhaber firmierte sie seitdem unter »Maschinenfabrik von Emil Keßler, Karlsruhe«. Bis Ende 1843



Lithografie der Maschinenfabrik von Kessler und Martiensen in Beiertheim. Dort wurde die erste Lokomotive in Süddeutschland gebaut (Generallandesarchiv Karlsruhe, J-B Karlsruhe 12)

konnten neun Lokomotiven ausgeliefert werden, am Jahresende 1845 hatte bereits die Nr. 38 das Werk verlassen. Die meisten Lokomotiven waren für die Badische Staatseisenbahn, einige auch für die Bayerische Staatsbahn gebaut worden. Bis 1848 hatte Keßlers Maschinenfabrik insgesamt 129 Lokomotiven unterschiedlicher Bauart und Spurweite ausgeliefert, darunter 32 Lokomotiven für die singuläre badische Breitspur (1600 mm). Die übrigen, die Keßler für etliche ausländische Bahngesellschaften baute, liefen auf Normalspur (1435 mm).

Die Keßlersche Fabrik lieferte aber nicht nur die Lokomotiven für Baden, sondern sie war auch beim Bau der eisernen Brücken auf der Bahnstrecke beteiligt. Max Becker, seit 1845 Professor für Ingenieurwissenschaften am Polytechnikum, veröffentlichte im Jahr 1847 seine Schrift über die »Gusseisernen Brücken der Badischen Eisenbahn«. Von den 66 dort aufgeführten und detailliert beschriebenen Konstruktionen kamen 12 gusseiserne Barren- und Bogenbrücken aus der Keßlerschen Fabrik, die übrigen stammten aus anderen badischen Gießereien. Ausführlich beschrieb Becker den Bau der Bogenbrücke (1843–1845) über die Kinzig bei Offenburg, deren gusseiserne Träger durch eine Arbeitsgemeinschaft der »Maschinenfabrik Keßler« und »Gebrüder Benckiser« aus Pforzheim hergestellt wurden. Dieser Flussübergang sollte die Karlsruher Fabrik noch einmal beschäftigen, nachdem die gusseiserne Brücke in Verlauf eines katastrophalen Unwetters Ende Juli 1851 eingestürzt war. Am Neubau der zwischen 1852 und 1853 vor Ort erbauten schmiedeeisernen Gitterbrücke war Emil Keßler persönlich allerdings nicht mehr beteiligt. Seine Karlsruher Maschinenfabrik war zu diesem Zeitpunkt bereits liquidiert.

Das Revolutionsjahr 1848 sollte auch zum Schicksalsjahr für Keßlers Karlsruher Firma werden. Der Finanzier der Keßlerschen Investitionen – das Karlsruher Bankhaus Haber & Söhne – wurde im Dezember 1847 zahlungsunfähig und musste die sofortige Rückzahlung aller gewährten Kredite einfordern. Keßlers Karlsruher Firma konnte die ausstehenden ca. 1 Million Gulden trotz bester Auftragslage nicht aufbringen, da ihre Eigenkapitalausstattung schon seit Anbeginn zu gering war. Keßler versuchte noch, zur Geldbeschaffung eine Vereinigung der Karlsruher mit der Esslinger Maschinenfabrik herbeizuführen. Als die Fusion misslang, gelang es ihm im März 1848 unter Verlust eines großen Teils seines Privatvermögens die Firma in die eigenständige »Aktiengesellschaft Maschinenfabrik Karlsruhe« umzuwandeln. Zu diesem äußerst ungünstigen Zeitpunkt – man erinnere die badische Revolution von 1848 – gingen die Aufträge aus Baden und den anderen Staaten stark zurück, so dass aus der Geschäftstätigkeit kaum noch Gewinne zu erzielen waren. Ende Oktober 1851 musste Keßler seine Karlsruher Firma daher endgültig liquidieren. Die ausstehenden Aufträge konnten zwar teilweise im Esslinger Werk erfüllt werden, die Sach- und Vermögenswerte gingen jedoch in die Liquidationsmasse der Aktiengesellschaft.

Im Frühjahr 1852 übernahm der badische Staat den überwiegenden Teil dieser Vermögenswerte und betrieb die Fabrik zunächst in Eigenregie der für den Eisenbahnbau zuständigen badischen Oberdirektion für Wasser und Straßenbau. Ab 7. Juni 1852 firmierte die Fabrik als Aktiengesellschaft unter dem neuen Namen »Maschinenbaugesellschaft

Carlsruhe«. Zwei wichtige Aufträge fielen in diese Übergangsphase: Zum einen der Neubau der Gitterträgerbrücke über die Kinzig bei Offenburg (Februar 1852 bis Mai 1853), die vom Karl Ruppert, dem leitenden Ingenieur des Referats für Eisenbahnbau entworfen worden war. Zum anderen erfolgte zwischen Dezember 1854 und März 1855 die Umspurung der bereits bis Basel verlegten Schienen von der badischen Breitspur auf die bei allen angrenzenden Länderbahnen übliche Normalspur. Die entsprechend notwendigen Umbauten der 17 Breitspur-Lokomotiven, die zum Teil einem Neubau der Lokomotive nahe kamen, wurden von der neuen »Maschinenbaugesellschaft« ausgeführt.

Keßler als Unternehmer im Königreich Württemberg

Im Königreich Württemberg wurde ab April 1843 der Bau einer Bahnstrecke von Heilbronn über Stuttgart in Richtung Ulm und Friedrichshafen vorangetrieben – ebenfalls wie im Großherzogtum Baden auf Staatskosten. Zwischen 22. Oktober und 20. November 1845 konnte der erste Streckenabschnitt zwischen Cannstatt und Esslingen eröffnet werden.

Die württembergische Topografie war jedoch für die Anlage einer Eisenbahn wesentlich anspruchsvoller, als die weitgehend eben verlaufende badische Strecke. Die hügelige Landschaft erforderte dagegen Lokomotiven, deren Zugkraft insbesondere für stärkere Steigungen ausgelegt war. Ebenso wie in Baden war man für den Bahnbetrieb zunächst auf Lokomotiven aus ausländischer, in diesem Fall aus amerikanischer Produktion angewiesen. Die ersten Zugmaschinen kamen daher aus Philadelphia, drei von Baldwin (Achs-

folge 1B), drei von Norris Locomotive Works (Achsfolge 2B).

Da man im Königreich keine geeignete Maschinenfabrik fand, die genügend Erfahrung im Bau von Lokomotiven hatte, schrieb die württembergische Eisenbahnkommission gegen Ende des Jahres 1845 die Gründung einer auf Lokomotivbau spezialisierten Maschinenfabrik aus. Ungeachtet seines familiären Schicksals gab auch Keßler sein Gebot ab und erhielt im März 1846 die Genehmigung zur Gründung der »Maschinenfabrik Esslingen« (ME). Anders als seine Karlsruher Firma wurde die neue Firma von Beginn an als Aktiengesellschaft konzipiert mit Keßler als Geschäftsführer. Von Anfang an stand in Esslingen der Bau von Lokomotiven, Wagen, Weichen und Drehscheiben sowie Guss- und Schmiedeteilen im Mittelpunkt der Geschäftstätigkeiten. In Esslingen ließen sich die Geschäfte ebenfalls gut an, da sich die Württembergische Staatsbahn verpflichtet hatte, 15 Jahre lang alle Lokomotiven und Wagen von der ME zu beziehen. Das Firmengelände lag – ähnlich wie in Karlsruhe – in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof.

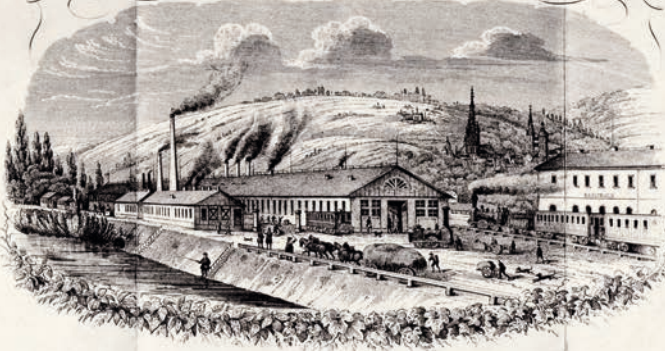
Keßler hatte sich im Gesellschaftervertrag verpflichtet, etwa 4 Monate des Jahres in Esslingen zu verbringen. Er setzte mit Josef Trick bzw. Nikolaus Riggerbacher zwei erfahrene Chefkonstrukteure sowie mit August Erhardt bzw. Moritz Schröter zwei ebenso erfahrene technische Direktoren in Esslingen bzw. in Karlsruhe ein. Trotz der befürchteten Aufteilung der Keßlerschen Arbeitszeit überwogen in der Praxis die Synergieeffekte, da sich die beiden Werke bei Produktionsengpässen gegenseitig aushelfen konnten.

Im Gegensatz zu den Lokomotiven aus der Karlsruher Fabrik wurden die ersten Lokomotiven aus Esslinger Produktion nach amerikanischem Vorbild gebaut. Im Oktober 1847

Actie N^o 1.

Grundbuch Fol. 1.

MASCHINENFABRIK ESSLINGEN



constituiert durch Gesellschaftsvertrag vom 13. März 1846 auf die Grundlage einer Uebereinkunft mit der Königl. Württemb. Staatsfinanzverwaltung vom ^{13/}₁₉ März 1846 und genehmigt durch Erlass des Königl. Ministeriums des Innern vom ^{11/}₁₇ April 1846.

ACTIE N^o 1

für

Herrn *Oberleutnant Louis von Valois in Ulm*

über den Betrag von

Zehntausend Gulden

des süddeutschen Münz-Conventions-Fußes,

welche derselbe vollständig an die Gesellschafts-Casse einbezahlt hat und mit deren Einlage die verhältnismäßige Beteiligung an dem Vermögen und den Verbindungen der Gesellschaft nach ihren Statuten verbunden ist.

Esslingen, den 16. August 1847.

Der Gesellschafts-Ansicht

George Dier *Y. H. Keller*
C. f. König *H. v. ...*
Guillaume ... *Emil ...*

Gezeichnet: *H. ...*

konnte die erste in der ME gebaute Lokomotive »Esslingen« (Achsfolge 2B) in Dienst gestellt werden. Im November 1849 begann mit der »Alb« (Achsfolge C) die Erprobung der ersten Eigenentwicklung, die in der Lage war, die steile Rampe der Geislinger Steige auf der Strecke zwischen Plochingen und Ulm zu überwinden. Dieser Typ begründete Dank der Verbindung zu Riggenbach – dem Erfinder der Zahnstange – über viele Jahrzehnte die Vormachtstellung der ME beim Bau von Lokomotiven für Steilstrecken und Zahnradbetrieb.

Keßler in Esslingen ■

Emil Keßler war nach der Liquidation seiner »Aktiengesellschaft Maschinenfabrik Karlsruhe« an der nachfolgenden Karlsruher »Maschinenbaugesellschaft« nicht mehr beteiligt und zog, nachdem er im März 1852 einen neuen Vertrag mit der »Maschinenfabrik Esslingen« abgeschlossen hatte, mit seiner Familie nach Esslingen. Wenige Jahre später kaufte er dort ein Haus, hatte jedoch gleichzeitig nicht weit vom Stuttgarter Schloss entfernt eine Wohnung.

König Wilhelm I. von Württemberg verlieh Keßler für seine großen Verdienste im Jahr 1854 den Kronorden, der zugleich mit dem persönlichen Adelstitel verbunden war.

Die anfangs zögerlicher Auftragslage zwang die ME zu Beginn der 1850er Jahre, andere, eisenbahnferne Geschäftsbereiche – zum Beispiel im Schiffs- und Brückenbau – zu suchen. Neben kleineren schmiedeeisernen Blechträger-Brücken war darunter 1853 eine große, dreiteilige Gitterträger-Straßenbrücke in Untertürkheim. Ab 1852 gingen die Aufträge zum Bau von Lokomotiven wieder vermehrt sowohl aus Württemberg als auch

aus dem Ausland ein. Neben Nachbauten amerikanischer und englischer Lokomotiven konnte die ME inzwischen Konstruktionsverbesserungen und zunehmend eigene Entwürfe anbieten, die äußerst erfolgreich waren. Im Jahr 1855 war ein Auftragsstau von mehr als 127 Lokomotiven und mehr als 300 Eisenbahnwagen aufgelaufen, der zu einer Vergrößerung der Werkstätten zwang. Zur Finanzierung dieses Vorhabens war eine Kapitalerhöhung und die Ausgabe neuer Aktien erforderlich. Bereits 1856 konnten die erweiterten Werkstätten ihre Arbeit aufnehmen, doch trotz der eingebauten Gasbeleuchtung, durch die die täglichen Arbeitszeiten ausgedehnt werden konnten, nahm der Auftragsstau weiter zu. Die Phase der Hochkonjunktur endete mit dem Ausbruch des zweiten italienischen Unabhängigkeitskrieges gegen Österreich im März 1859. Die Folge war, dass die beteiligten Staaten keine Aufträge mehr für den Bau von Lokomotiven, sondern allenfalls für Kriegsgerät erteilten. Die ME musste sich in den Folgejahren abermals anderen Geschäftsbereichen zuwenden. Für den Bau von Brücken wurde noch zu Keßlers Lebenszeit in Esslingen eine Brückenbauhütte eingerichtet, die in den Folgejahren sehr erfolgreich war und viele Brückenkonstruktionen für die württembergische und badische Staatsbahn, aber auch im benachbarten Ausland errichtete.

Sein Leben – Bewegung ■

Bewegung – dieses Wort charakterisiert Keßlers Leben als Privatmann und als Unternehmer. In den 54 Jahren, die ihm zu leben vergönnt waren, war ihm ein bewegendes Schicksal zugewiesen. Mit elf Jahren wurde er Halbwaife, als sein Vater starb. Er war 24,

als er 1837 zum ersten Mal heiratete. Mit 26 wurde er zum ersten Mal, mit 43 ein letztes Mal Vater von insgesamt sechs Kindern. Er musste nicht nur eines seiner Kinder, sondern seine beiden Gattinnen zu Grabe tragen und war insgesamt acht Jahre lang Witwer.

Gleichzeitig war er ein »Beweger«: Mit 24 war er bereits Unternehmer mit eigener Fabrik, mit 33 Leiter von zwei großen Firmen, die beide im engsten Wortsinn »Bewegung«, d. h. Lokomotiven produzierten. Als er mit 39 einen Großteil seines Privatvermögens verloren hatte, schaffte er es dennoch, mit der Esslinger Maschinenfabrik seine zweite wirtschaftliche Existenz zu sichern.

Als Emil Keßler im März 1867 in seiner Stuttgarter Wohnung im Alter von nur 54 Jahren starb, hinterließ er in Esslingen eine Fabrik, die in ihren Produktionsbereichen bestens aufgestellt war.

Mit ihm ehren wir einen Mann der Technik, der sein Metier als Ingenieur meisterhaft beherrschte, der trotz seines Scheiterns in Karlsruhe als Geschäftsmann sehr erfolgreich agierte und dessen Lebensleistung in der Frühzeit der Eisenbahngeschichte für Baden, für Württemberg und über beide Länder hinaus für ganz Europa unverzichtbar war.

- Max Becker: Die gusseisernen Brücken der badischen Eisenbahn, Karlsruhe 1847.
- Max Mayer: Lokomotiven, Wagen und Bergbahnen. Geschichtliche Entwicklung in der Maschinenfabrik Eßlingen seit dem Jahre 1846, Berlin 1924.
- O.V.: Brücken und Stahlhochbau (Maschinenschrift, undatiert, ca. 1953). Mercedes-Benz Archive & Sammlungen, Stuttgart.
- Hans-Jürgen Enzweiler: Emil Julius Karl Kessler. Ansätze zu einer Biografie. In: Zeitschrift für Unternehmensgeschichte, Bd. 37, München 1992, S. 221–253.
- Werner Willhaus: Lokomotivbau in Karlsruhe. Die Geschichte der Maschinenbaugesellschaft Karlsruhe und ihrer Vorgänger, Freiburg 2005.
- Maike Doll: Emil Kessler. In: Karlsruher Köpfe, Schriftenreihe des Stadtarchivs Karlsruhe, Bd. 2, Karlsruhe 2013.
- Martin Stingl: 175 Jahre Eisenbahn am Oberrhein. Begleitband zur Ausstellung des Generallandesarchivs Karlsruhe 2013, Stuttgart 2013.



Anschrift des Autors:
Ulrich Boeyng
Südring 19
76773 Kuhardt
boeyng@t-online.de