NDB-Artikel

Keßler, Emil von (württembergischer Personaladel 1854) Maschinenfabrikant, Lokomotivbauer, * 20.8.1813 Baden-Baden, † 16.3.1867 Esslingen.

Genealogie

V Joh. Heinrich († 1823), hess., seit 1803 bad. Offz., zuletzt Major, aus Zimmermannsfam. in Marburg/Lahn;

M Katharina Schiebler;

⊙ 1) 1838 Caroline (1815–42), T d. Apothekers Christoph Gottfr. Sachs u. d. Carol. Mayer, 2) 1844 Charl. Bauer (1820–81);

2 S, 3 T, u. a. aus 1) Emil v. K. (1841-95), Maschinenfabr., Nachf. K.s in d. Unternehmensleitung, Mitgl. d. Reichstags (nat.liberal) 1871-74, Caroline (⊙ →Franz Xaver v. Riedmüller, 1829–1901, Landschaftsmaler, s. ThB), aus 2) →Ludwig (1856–1915), Maschinenfabr., seit 1907 Leiter d. Esslinger Fabrik;

E →Ludwig (* 1884), Mitgl. d. Vorstands d. Maschinenfabrik Esslingen.

Leben

K. studierte an der Polytechnischen Schule in Karlsruhe zunächst Bauingenieurwesen, dann Maschinenbau, wobei →Jakob Friedrich Meßmer sein wichtigster Lehrer war. 1833 trat er in eine von Meßmer betriebene Werkstätte ein und war hier unter anderem an Vorarbeiten zur Einrichtung der Baumwollspinnerei Ettlingen und der Zuckerfabrik Waghäusel beteiligt. Gemeinsam mit dem Mechaniker Theodor Martiensen übernahm er 1836 Meßmers Werkstätte, in der vor allem mathematische und physikalische Instrumente sowie technische Geräte für Landwirtschaft und Industrie gefertigt wurden. Die zunehmende Nachfrage nach ihren Erzeugnissen bewog die beiden Teilhaber 1837 zur Gründung der „Maschinenfabrik von Emil Keßler und Theodor Martiensen“, in die sie 20 000 Gulden eigene Ersparnisse einbrachten. Der überwiegende Teil des Gründungskapitals wurde durch einen Bankkredit aufgebracht. 1842 schied Martiensen aus dem Unternehmen aus, das fortan unter der Firma „Emil Keßler“ von K. allein betrieben wurde.

Seit Ende 1840 bereitete K. mit Hilfe des englischen Ingenieurs Baillie den Bau von Lokomotiven vor, wobei er sich eng an das Vorbild der bis dahin in Baden verwendeten Lokomotiven von Sharp Roberts in Manchester anlehnte. Die Fertigstellung von K.s erster Lokomotive für die Badische Staatsbahn – der dreiachsigen „Badenia“ – erfolgte Ende 1841, wenige Monate nach dem Bau der ersten Lokomotive Borsigs. Die Probefahrten am 1.3.1842 waren, obwohl durch einen „heftigen Südwestwind“ beeinträchtigt, ein solcher Erfolg, daß

sogleich weitere 7 Exemplare geordert wurden. Bis Ende 1845 hatte K. schon 40 Lokomotiven gebaut, von denen einige nach Bayern und Württemberg geliefert wurden, dazu etwa 150 Personen- und Güterwagen. – 1845 schrieb die württembergische Regierung den Bau einer Maschinenfabrik aus, die vor allem Eisenbahnmaterial herstellen sollte. Obwohl sich auch J. von Maffei beworben hatte, erhielt K. den Zuschlag und gründete im März 1846 gemeinsam mit 24 sämtlich in Württemberg ansässigen Kapitalgebern die Maschinenfabrik Esslingen. Das Gründungskapital betrug 300 000 Gulden; hinzu kam ein Darlehen der württembergischen Regierung in Höhe von 200 000 Gulden. Schon wenige Monate später nahm das Unternehmen mit 450 Arbeitern den Betrieb auf, lieferte im März 1847 den ersten Personenwagen und bald danach die erste Lokomotive, die „Esslingen“. Neben rollendem Material wurden auch Drehscheiben, Dampfmaschinen, Turbinen, Transmissionen, Gebläse, Walz- und Hammerwerke hergestellt, außerdem 1851-58 für die Donaudampfschiffahrtsgesellschaft etwa 50 Dampfschleppschiffe, die auf einer Werft in Ulm entstanden, sowie einige Dampfer für den Verkehr auf Neckar und Bodensee. Während das Esslinger Unternehmen einen stetigen Aufschwung nahm, geriet das ganz in K.s Besitz befindliche Karlsruher Werk 1848 in finanzielle Schwierigkeiten, als die kreditgebende Bank insolvent wurde. Es wurde in eine AG umgewandelt, wobei K. schwere Vermögensverluste erlitt, und ging 1851 in Liquidation. An der späteren Neugründung als „Maschinenbaugesellschaft Karlsruhe“ war K. nicht mehr beteiligt.

Als Konstrukteur vollbrachte K. in Zusammenarbeit mit seinem technischen Direktor August Ehrhardt, dem Zahnradbahn-Spezialisten →Niklaus Riggerbach sowie Josef Trick und →Moritz Schröter – ehemaligen Assistenten des bedeutenden Karlsruher Maschinenbau-Theoretikers →Ferdinand Redtenbacher – hervorragende Leistungen. Von Anfang an konzentrierte er sich auf Lokomotiven mit Innenrahmen und waagerechten Außenzyklindern und löste sich dabei rasch von englischen Vorbildern. Seine dreiaxelige Güterzuglokomotive des C-Typs („Alb“) war die erste reine Gebirgslokomotive in Deutschland und wurde bis ins 20. Jahrhundert hinein verwendet. Als erster auch führte K. die amerikanische Drehgestellbauweise in Deutschland ein und gelangte zu Konstruktionen, die modernen Schnellzuglokomotiven sehr ähnlich waren. Am berühmten Semmering-Wettbewerb von 1851 beteiligte er sich nur indirekt durch Einreichung von Konstruktionsplänen. Dennoch erhielt er wegen seiner Erfahrung im Bau von Gebirgslokomotiven den Auftrag zur Lieferung der ersten 10 Stütztender-Lokomotiven (Engerth-Lokomotiven) für die Semmering-Bahn. Diese überschweren, den Zeitgenossen riesenhaft erscheinenden Maschinen mit Radständen von 6-7 Metern wurden eine Spezialität des Esslinger Unternehmens und fanden vor allem bei den Schweizer Bahnen Verwendung. Neben ihnen spielten die Flachland-Schnellzuglokomotiven nach dem Vorbild der englischen Crampton-Lok im Produktionsprogramm eine wichtige Rolle. 1856 erreichte die Esslinger Fabrik bei 1000 Beschäftigten eine Fertigungskapazität von 50 Lokomotiven im Jahr. Nach 1860 wurde der Export so wichtig, daß in manchen Jahren die Lieferungen ins Ausland ein Mehrfaches derjenigen an die deutschen Bahnen ausmachten. Zu den Ländern, die Lokomotiven aus Esslingen bezogen, gehörten neben der Schweiz und Österreich nun auch Frankreich, Italien, Dänemark, Rußland und Indien. 1860 baute K. seine 500. Lokomotive, 1867 – in seinem Todesjahr – entstand

die 800. – K. schuf in Karlsruhe und Esslingen Fabrik-Krankenkassen und Unterstützungsfonds sowie eine Vielzahl sonstiger sozialer Einrichtungen. Nach seinem Tode waren seine Söhne in der Leitung des Unternehmens tätig, das 1912 seinen neuen Standort in Mettingen fand. Nach dem 1. Weltkrieg gelangte die Maschinenfabrik Esslingen AG in den Mehrheitsbesitz des Gutehoffnungshütte-Konzerns. 1968 wurde sie in eine Vermögensverwaltungs-Gesellschaft umgewandelt; die Werksanlagen wurden an die Daimler Benz AG verpachtet.

Literatur

Bad. Biogr. I, 1875;

50 Betriebsj. d. Maschinenfabrik Esslingen 1846-1897, 1897;

M. Mayer, Lokomotiven, Wagen u. Bergbahnen, Geschichtl. Entwicklung d. Maschinenfabrik Esslingen seit d. J. 1846, 1924;

Matschoss, Technik, 1925 (P);

L. Keßler, E. K., sein Leben u. Werk, 1938 (P);

A. Mühl, in: E. Born (Hrsg.), Pioniere d. Eisenbahnwesens, 1961 (P);

Dt. Ges. f. Eisenbahngesch. e. V. (Hrsg.), E. K. 1813-1867, Ausstellung in d. Bad. Landesbibl. Karlsruhe 4.11.-2.12.1967, 1967 (*Kat. mit zahlr. Dokumenten, L, P*);

J. Kochendörfer, Die Finanzierung d. Esslinger Maschinenfabrik, 1975;

V. Hentschel, Wirtsch.gesch. d. Maschinenfabrik Esslingen AG 1846-1918, 1977;

H. Schomerus, Maschinenfabrikarbeiter in Esslingen, 1977.

Autor

Hans Jaeger

Empfohlene Zitierweise

, „Kessler, Emil von“, in: Neue Deutsche Biographie 11 (1977), S. 547-548 [Onlinefassung]; URL: <http://www.deutsche-biographie.de/.html>

02. Mai 2025

© Historische Kommission bei der Bayerischen Akademie der Wissenschaften