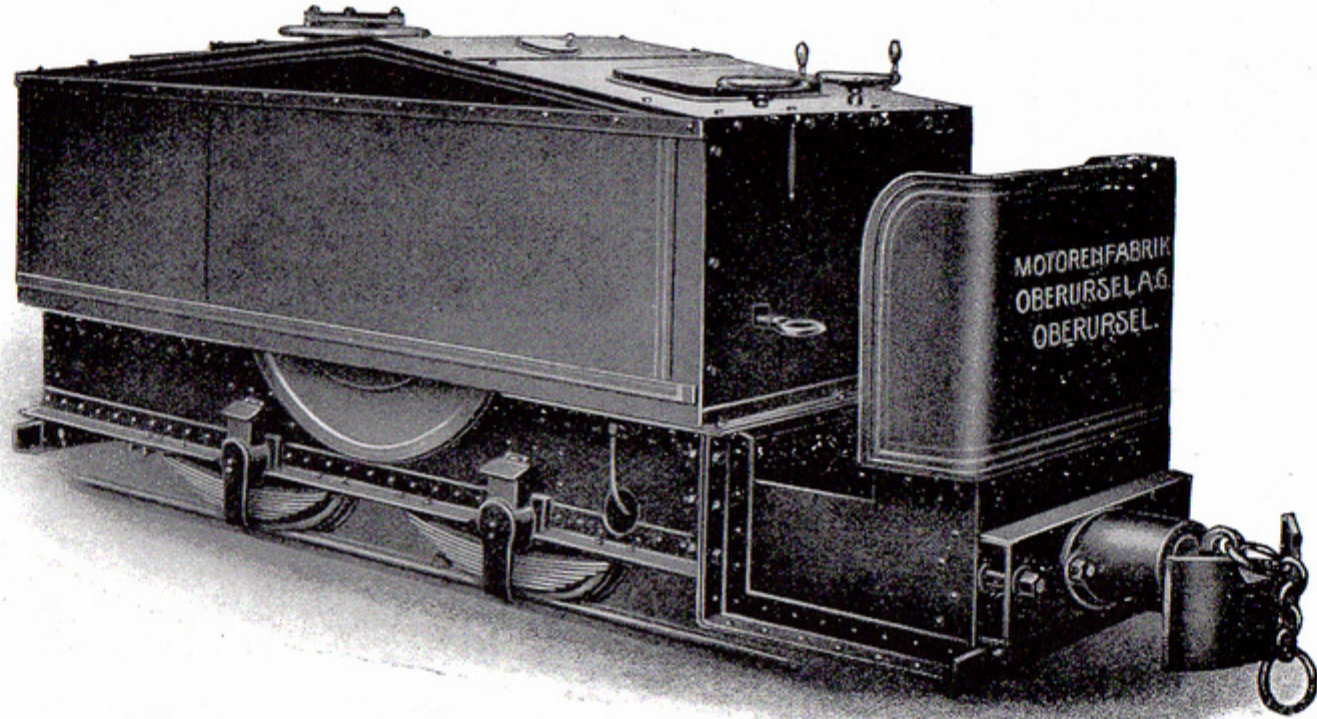


OBERURSELER LOCOMOTIVEN

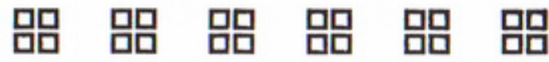


Oberurseler Motor-Lokomotive




gebaut von der Motoren-Fabrik Oberursel Akt.-Ges.

Oberurseler

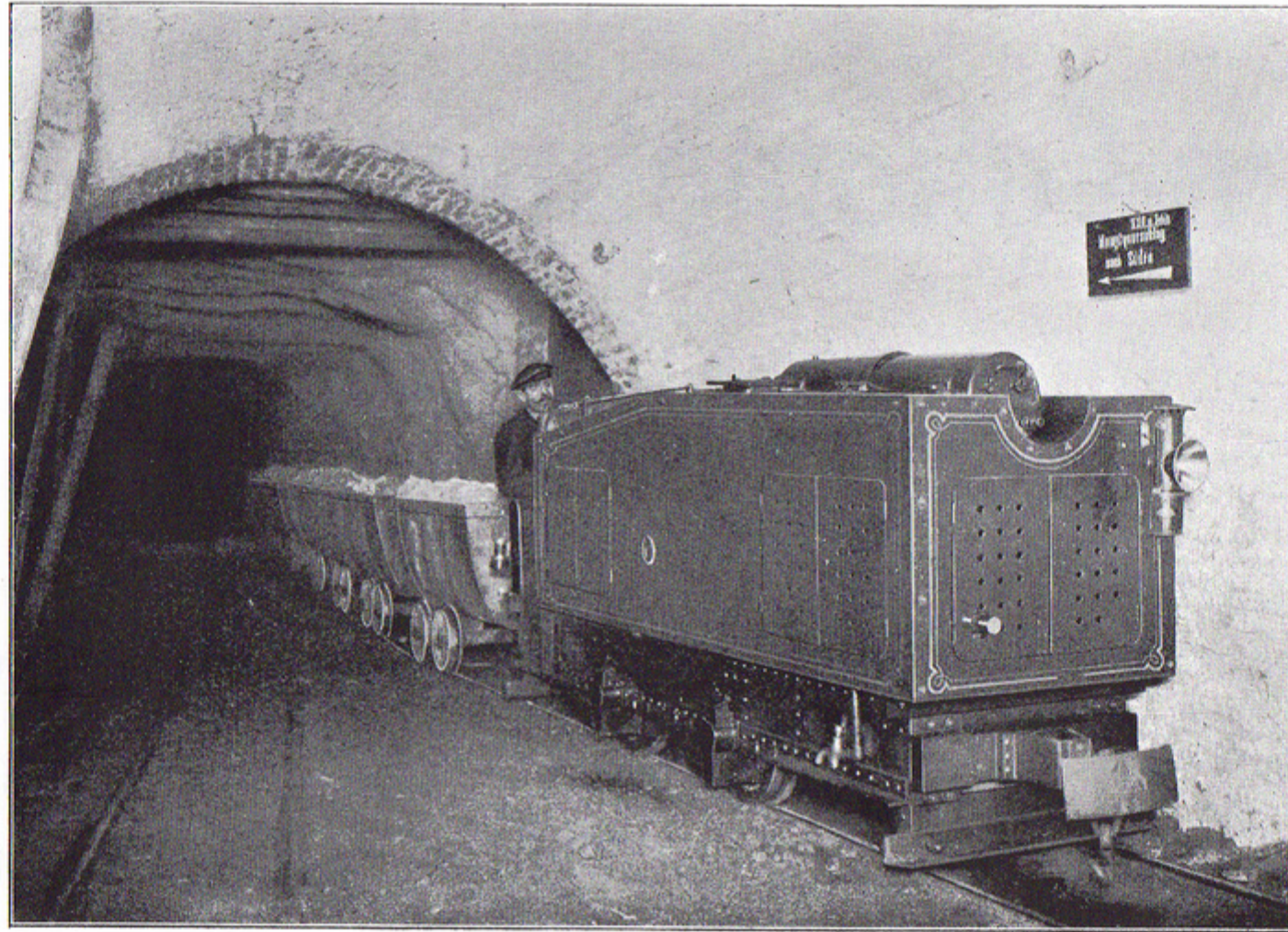


Gruben-Lokomotiven.

Motorenfabrik Oberursel
Akt.-Ges.

Oberursel bei Frankfurt a. Main
Berlin.  Wien.

Oberurseler Motor-Lokomotive
gebaut von der Motoren-Fabrik Oberursel Akt.-Ges.



für Les Petits-Fils de Fois de Wendel & Cie., auf Zeche de Wendel, Hamm i. W.

8 HP. Benzinlokomotive.

Burbach i. W., den 28 Januar 1904.

An die

Motorenfabrik Oberursel Akt.-Ges.

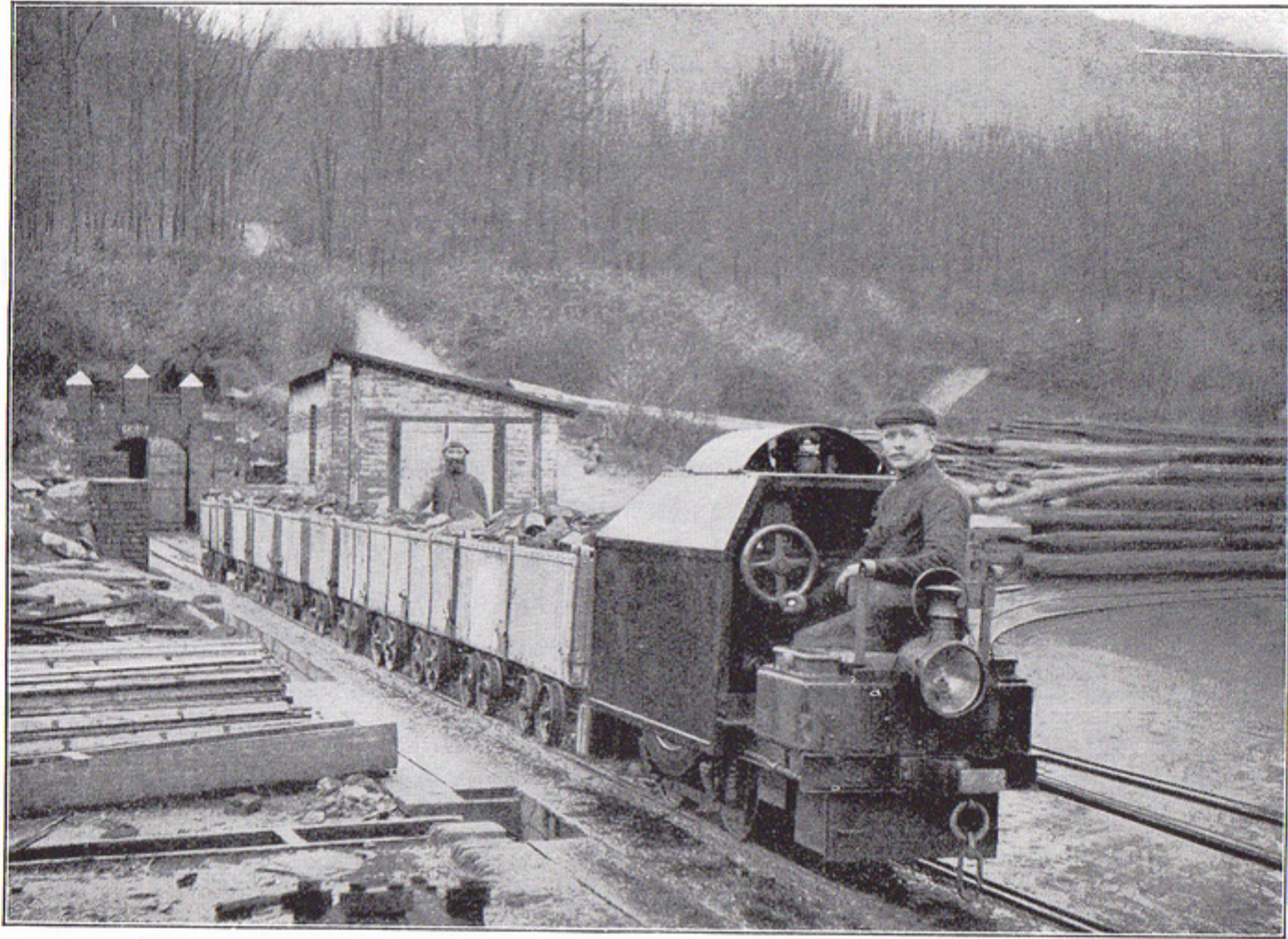
Oberursel.

Auf ihre geehrte Anfrage von gestern teilen wir Ihnen ergebenst mit, daß wir mit der Leistung der von Ihnen gelieferten 8 HP. Benzin-Gruben-Lokomotive, die jetzt **7 Monate läuft, ohne daß wir Reparaturen oder Betriebsstörungen an derselben hatten, zufrieden sind** und heben besonders ihre leichte und sofortige Inbetriebsetzung und **minimale Wartung** hervor. Die Maschine gebraucht bei einer täglichen Förderung von 140 Wagen Erz und 30 Wagen Kohlen, 15 kg Benzol, welches wir zum Preise von ca. 14 Pfg. franko hier per Kilo beziehen. Das Eigengewicht eines Förderwagens beträgt 150 kg, das Gewicht einer Erzladung 750 kg, dasjenige einer Kohlenladung 600 kg. Die Strecke ist 700 Meter lang und hat eine Steigung von 1:200. Die Kohlenförderung erfolgt bergauf, die Erzförderung bergab und zwar in Zügen von je 10 Wagen. Der Verbrauch von Schmier-Materialien und Putzwolle beträgt pro Tag 31 Pfg., der Maschinist erhält Mk. 3.50 Schichtlohn. Da wir beabsichtigen, auf der Grube Lohmannsfeld die teure Schleppförderung durch Lokomotivbetrieb zu ersetzen, bitten wir Sie für das Ihnen bekannte **enge und niedrige Profil** uns baldigst einen Entwurf und Kostenanschlag anzufertigen.

Hochachtungsvoll

Gewerkschaften Lohmannsfeld und Peterszeche
Burbach i. W.

Oberurseler Motor-Lokomotive
gebaut von der Motoren-Fabrik Oberursel Akt.-Ges.



Im Betriebe auf der Grube Peterszeche der
Gewerkschaft Lohmannsfelde und Peterszeche, Burbach i. Westfalen.

Betriebsdaten der 8 HP. Grubenlokomotive mit liegendem Universalmotor

———— gebaut von der Motorenfabrik Oberursel Akt.-Ges., ————

für die Gewerkschaften Lohmannsfeld und Peterszeche, Burbach i. W.

Nach genauen, von mir auf unserer Grube Lohmannsfelde angestellten Ermittlungen betragen unsere totalen, für den Lokomotivbetrieb aufzuwendenden durchschnittlichen Kosten pro Monat in 25 Schichten:

1 Lokomotivführer, pro Schicht Mk. 3.50 Arbeitslohn	Mk. 87.50
1 Rangierer in der Grube	„ 70.—
Brennstoffverbrauch 321,88 kg. (Benzol 100 kg Mk. 17.—)	„ 54.72
Maschinenöl 16,6 kg, à kg 0,34	„ 5.64
Petroleum für zwei Lampen an den Weichen und Streckenlaterne der Lokomotive, insgesamt 75 kg, à Mk. 0,215	„ 16.12
Putzmaterial 3 kg, à 43 Pfg.	„ 1.29
Amortisation und Verzinsung	„ 66.50
Summa	Mk. 301.77

Der Lohmannsfelder Stollen ist sehr unregelmäßig aufgefahren, die Gesamtsteigung ist 3 m auf 800 m, jedoch sind Partialsteigungen bis 1:40 vorhanden. Das Gewicht eines leeren Wagens beträgt 0,185 To., dasjenige der Nutzlast 0,5 To. Die Lokomotive kann Züge



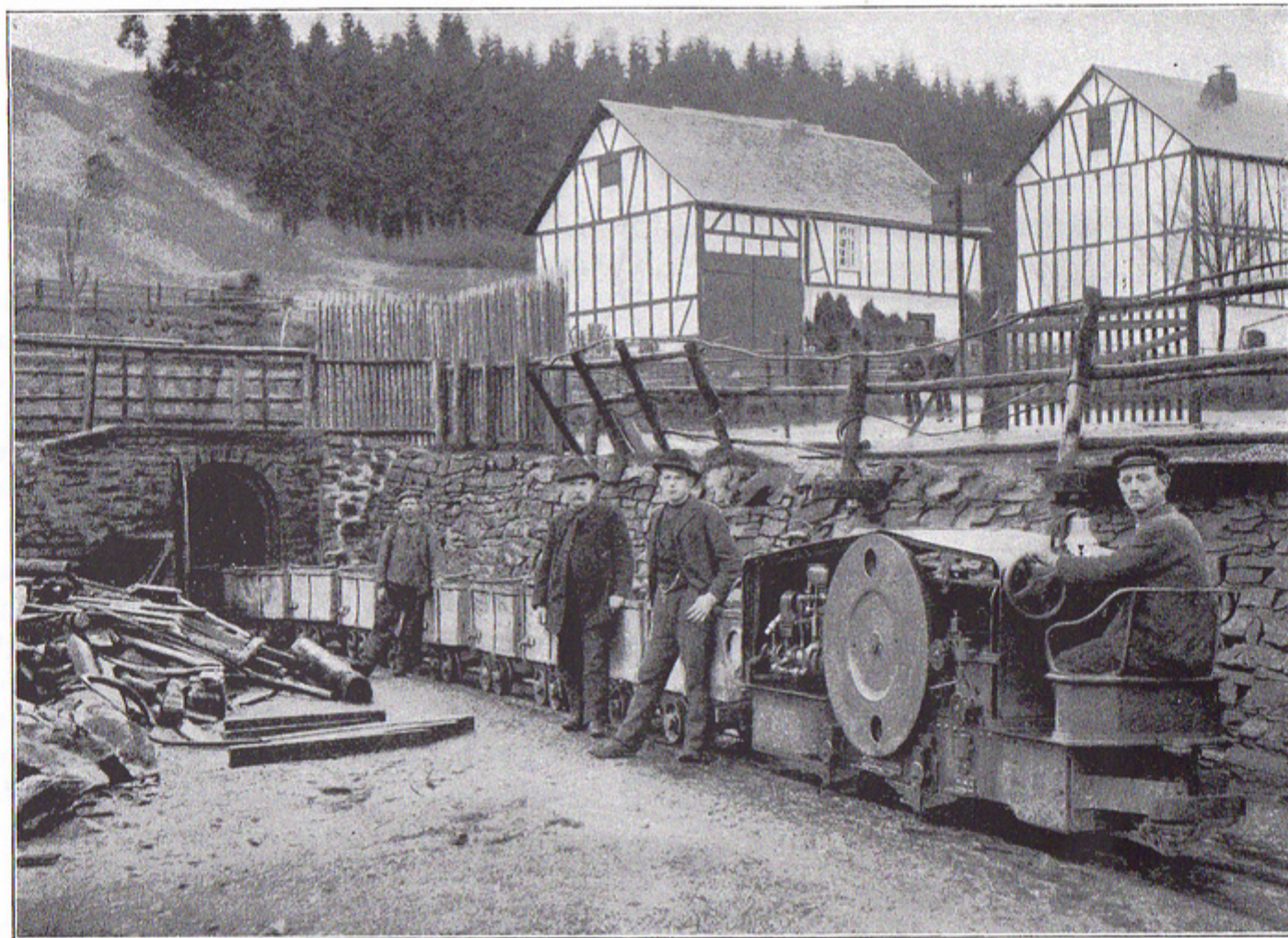
von 30 Wagen mit 2 m Geschwindigkeit befördern; mit Rücksicht auf die vielfachen, bis herunter zu 4 m Krümmungs-Radius vorhandenen Kurven, werden die Züge indeß nur aus 15 Wagen gebildet. Wir nutzen jetzt die Leistung der Lokomotive lange nicht voll aus, da wir pro Schicht nur 90 To. Nutzlast fördern, während dieselbe in einer Schicht das 4 fache, also 360 To. bequem bewältigen kann. Unsere tatsächlichen für **einen geförderten Nutztonnen-Kilometer aufzuwendenden Gesamtkosten betragen daher** jetzt rund 25 Pfg., während dieselben **bei voller Ausnützung der Lokomotive trotz der ungünstigen Strecken-Verhältnissen nur 6—7 Pfennige** betragen würden.

Hervorheben will ich noch, daß der auf Lohmannsfeld laufende Type so vorteilhaft gebaut ist, daß Schwierigkeiten bei der Bedienung und Reinigung wegen der guten Zugänglichkeit aller beweglichen Teile nicht entstehen. Auch die Übersichtlichkeit derselben läßt nichts zu wünschen übrig. Der Gang ist ruhig, so daß der Maschinist durch die sonst so häufigen Erschütterungen bei anderen Typen nicht zu leiden hat. Reparaturen haben wir fast gar keine vorzunehmen.

Burbach, den 15. Juni 1905.

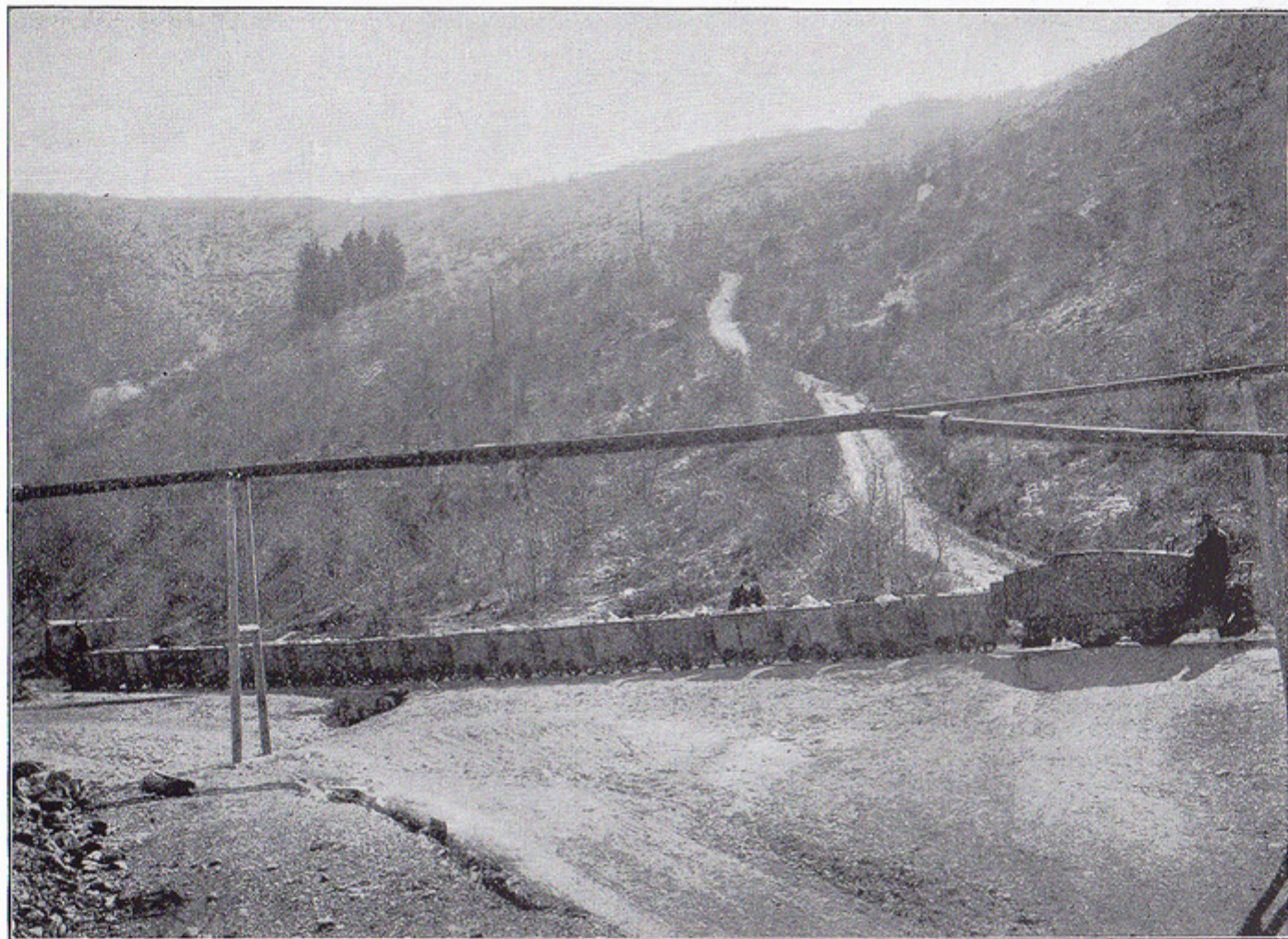
Gewerkschaften Lohmannsfeld & Peterszeche.
Die Direktion. Haasters.

Oberurseler Motor-Lokomotive
gebaut von der Motoren-Fabrik Oberursel Akt.-Ges.
(Das Bild stellt die Lokomotive mit abgenommenen Umhüllungswänden dar.)



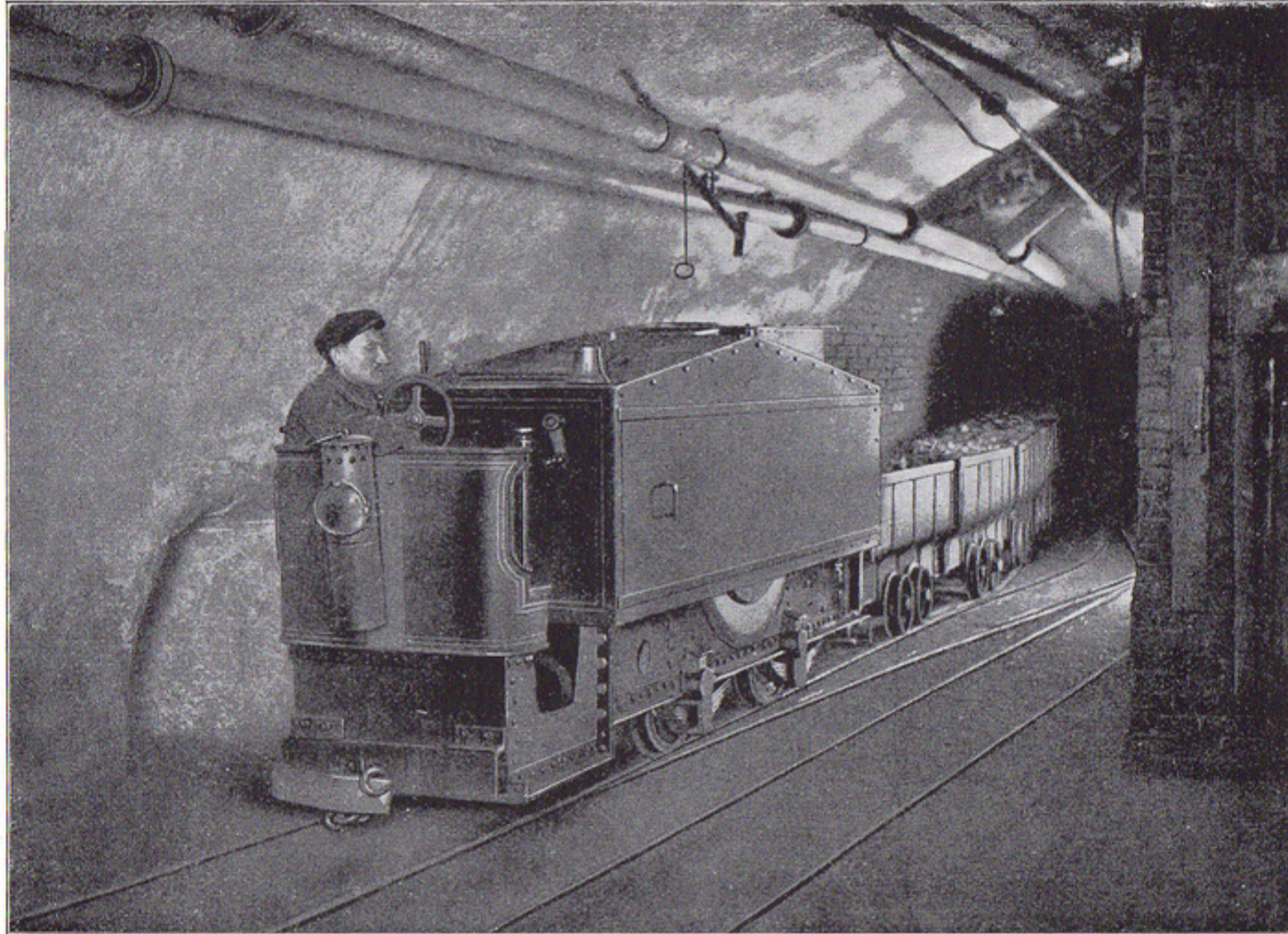
Im Betriebe auf der Grube Lohmannsfelde der
Gewerkschaften Lohmannsfelde und Peterszeche, Burbach i. Westfalen.

Oberurseler Motor-Lokomotive
gebaut von der Motoren-Fabrik Oberursel Akt.-Ges.



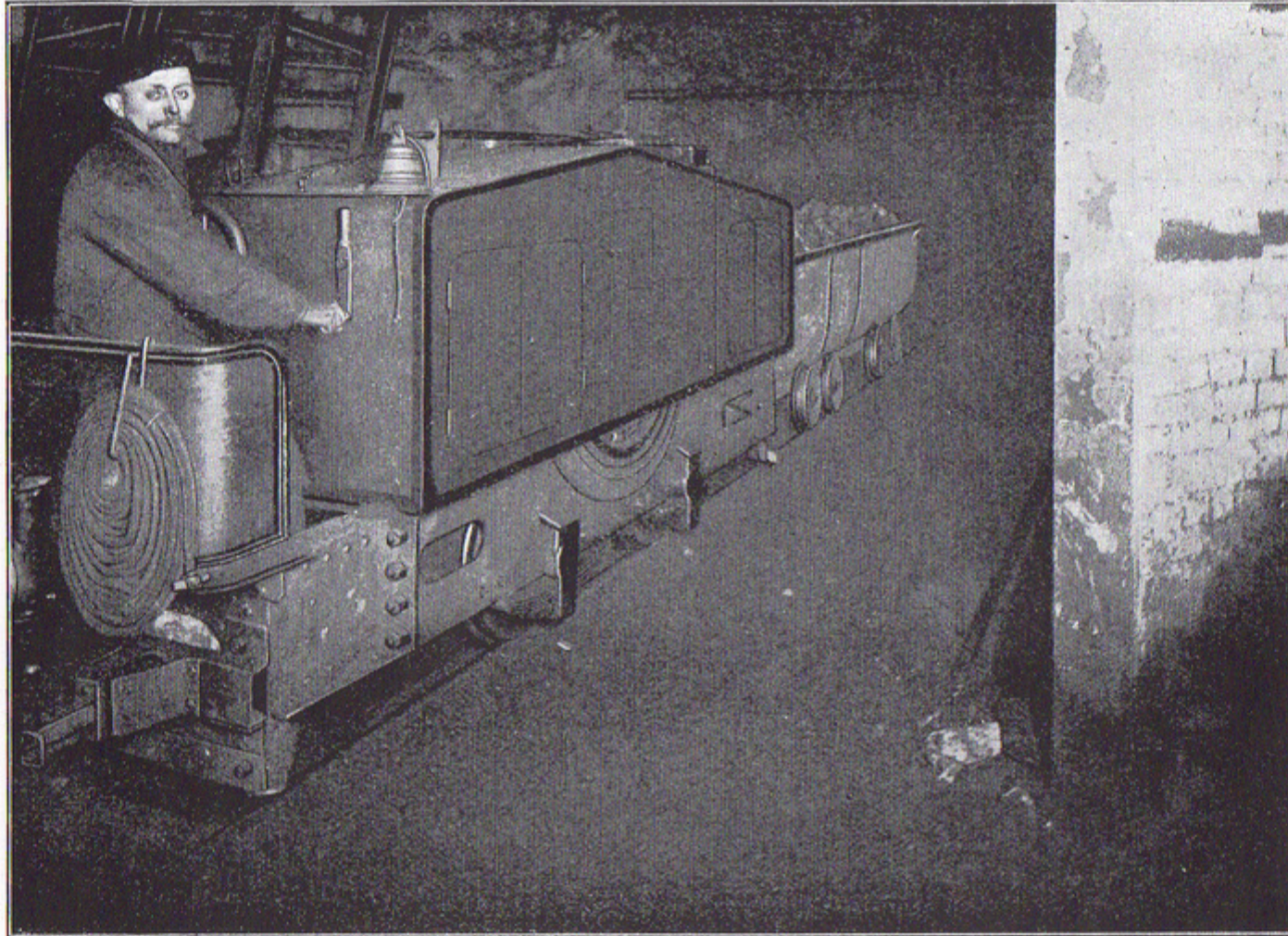
Im Betriebe auf der Grube „Wilhelmine“ Wehbach, Bez. Arnsberg.

Oberurseler Motor-Lokomotive
gebaut von der Motoren-Fabrik Oberursel Akt.-Ges.



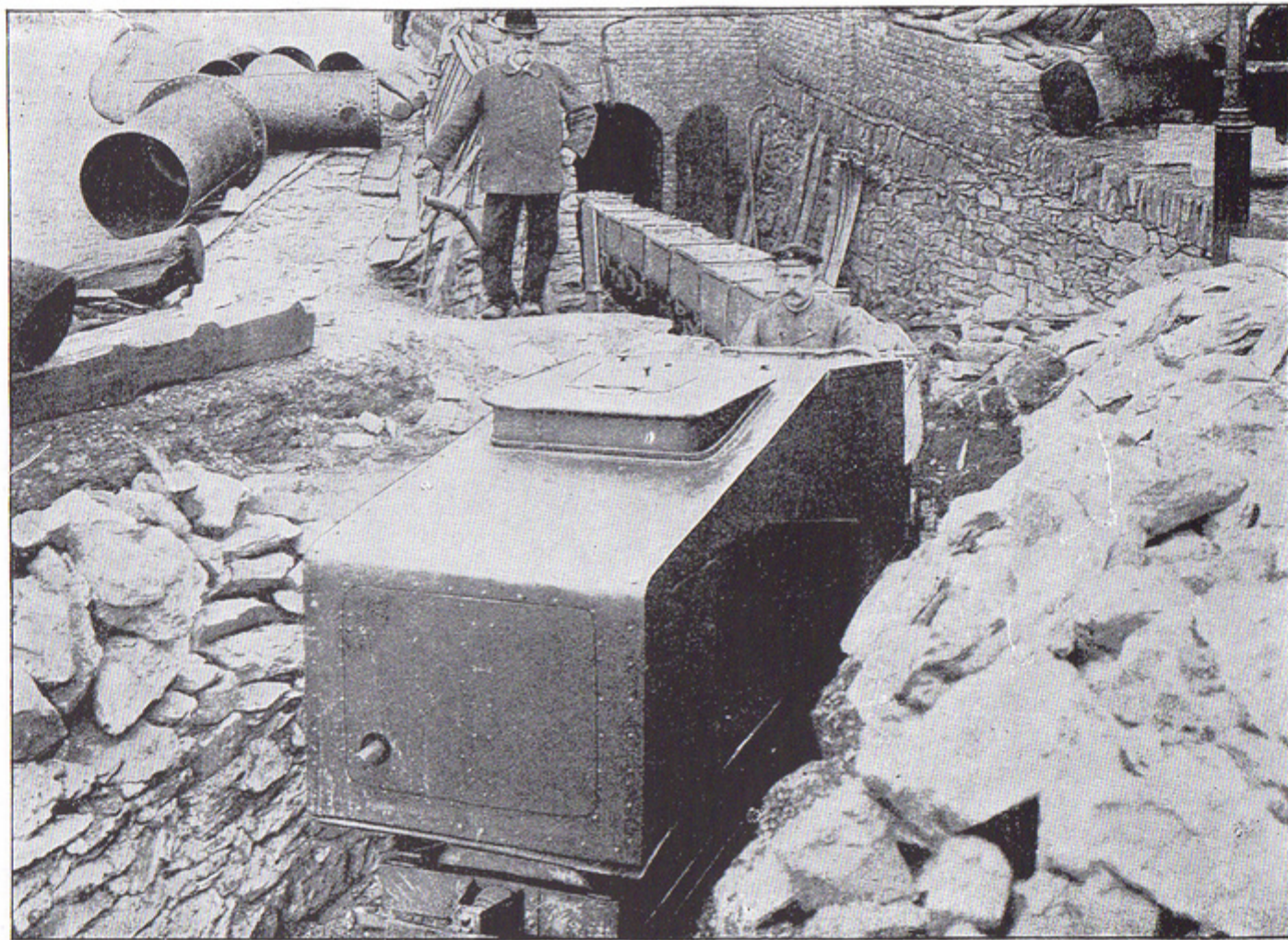
Im Betriebe der Zeche „Christian Levin“ des Essener Bergwerks-Vereins König Wilhelm,
Borbeck.

Oberurseler Motor-Lokomotive
gebaut von der Motoren-Fabrik Oberursel Akt.-Ges.



Im Betriebe der Gewerkschaft „König Ludwig“, Recklinghausen. (Nachbestellung.)

Oberurseler Motor-Lokomotive
gebaut von der Motoren-Fabrik Oberursel Akt.-Ges.



Im Betriebe bei der Bergbau-Aktien-Gesellschaft Friedrichsseggen
in Friedrichsseggen a. d. Lahn.

Oberurseler Motor-Lokomotive
gebaut von der Motoren-Fabrik Oberursel Akt.-Ges.



Im Betriebe bei der Bergbau-Aktiengesellschaft Friedrichsseggen
in Friedrichsseggen a. d. Lahn.

Oberurseler Motor-Lokomotive
gebaut von der Motoren-Fabrik Oberursel Akt.-Ges.



Im Betriebe der Firma Jecke & Seyfarth, Tiefbau-Unternehmung, Göschwitz (Saale).

Abschrift!

Blankenburg-Harz, 30. September 1911.

Motorenfabrik Oberursel Akt.-Ges.

Auf Ihr gefl. Schreiben vom 28. d. M. erwidern wir ergebenst, daß die im Dezember 1910 für unsern Bergbau in Braunesumpf gelieferte 8 PS. Benzol-Lokomotive bisher zu unserer Zufriedenheit gearbeitet hat.

Hochachtungsvoll!

Harzer-Werke zu Rübeland und Zorge.

Oberurseler Motor-Lokomotive
gebaut von der Motoren-Fabrik Oberursel Akt.-Ges.



Im Betriebe der Gewerkschaft Bach bei Ziebingen bei Frankfurt a. d. O.

Zeugnis!

Zum Transport von Braunkohlen von unserem Krugschacht nach der Briketfabrik und dem zugehörigen Anschlußgeleis bezogen wir von der Motorenfabrik Oberursel eine 12 HP. Benzinlokomotive.

Die Schmalspurbahn von 470 m/m Spurweite hat eine Länge von 2500 Meter. Es wird in Zügen von 15 Wagen à 1 cbm Inhalt, im Gesamtbruttogewicht von 14,5 To., eine Nutzlast von ca. 10 To. gefördert.

Die Bahn hat nur Steigungen von 20‰ bis 43‰. Der Lastzug geht zunächst bergab nach der Briketfabrik. Von hier werden die zur Verladung auf dem Anschlußgeleis bestimmten Kohlen auf einer Schmalspurbahn von 230 Meter Länge nach einer Verladebühne in Zügen von 8—10 Wagen geschoben (Steigung 40‰). Die Fahrt bergab dauert 8 Minuten, bergauf 18 Minuten.

Die tägliche Fördermenge beträgt 100 To. in 10 Stunden, kann aber noch gesteigert werden.

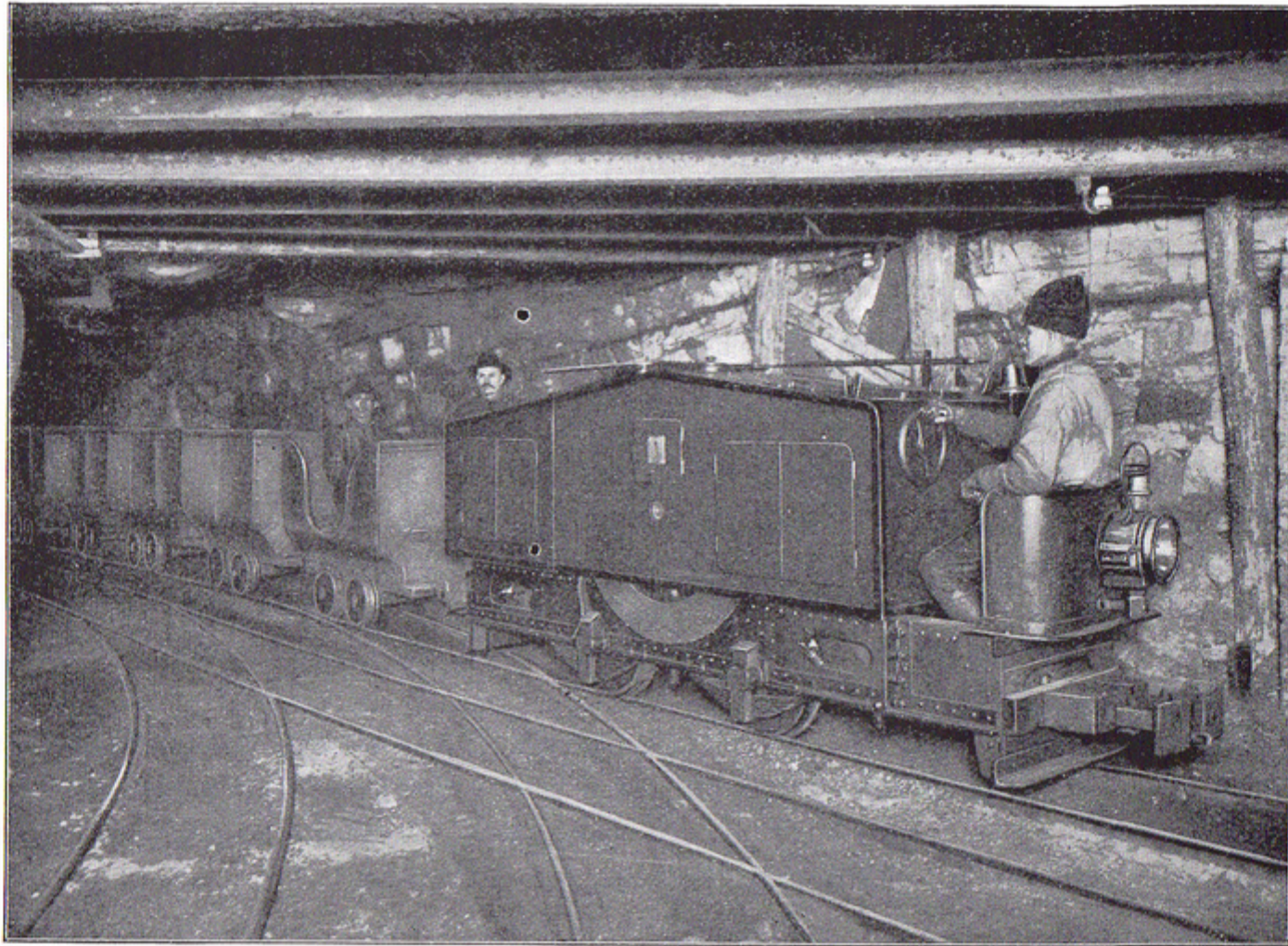
Der Benzinverbrauch beträgt 2 kg pro Stunde.

Die täglichen Gesamtkosten betragen unter Zugrundelegung von 5% Verzinsung, 10% Amortisation, 2% Instandhaltung des Anschaffungswertes, rund Mk. 14.—; an Nutztonnenkilometer werden pro Schicht 250 gefördert und betragen demnach die für einen Nutztonnenkilometer aufzuwendenden Kosten nur 5, 6 Pfg., hierbei ist die Lokomotive noch nicht einmal voll ausgenutzt.

Die Lokomotive hat bisher, auch bei schlechtester Witterung, gut funktioniert.

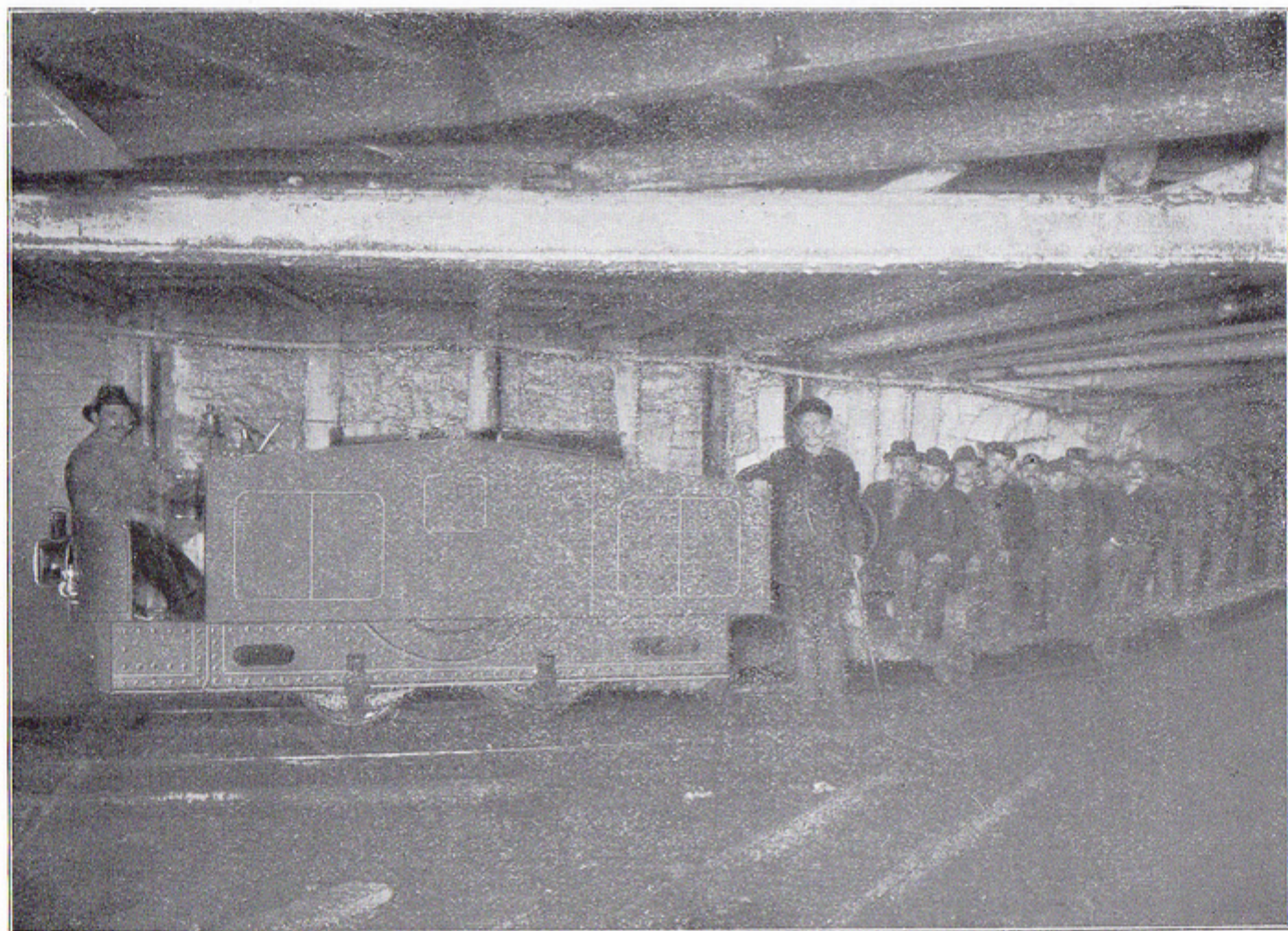
Consolidirte Grünberger Gruben.

Oberurseler Motor-Lokomotive
gebaut von der Motoren-Fabrik Oberursel Akt.-Ges.



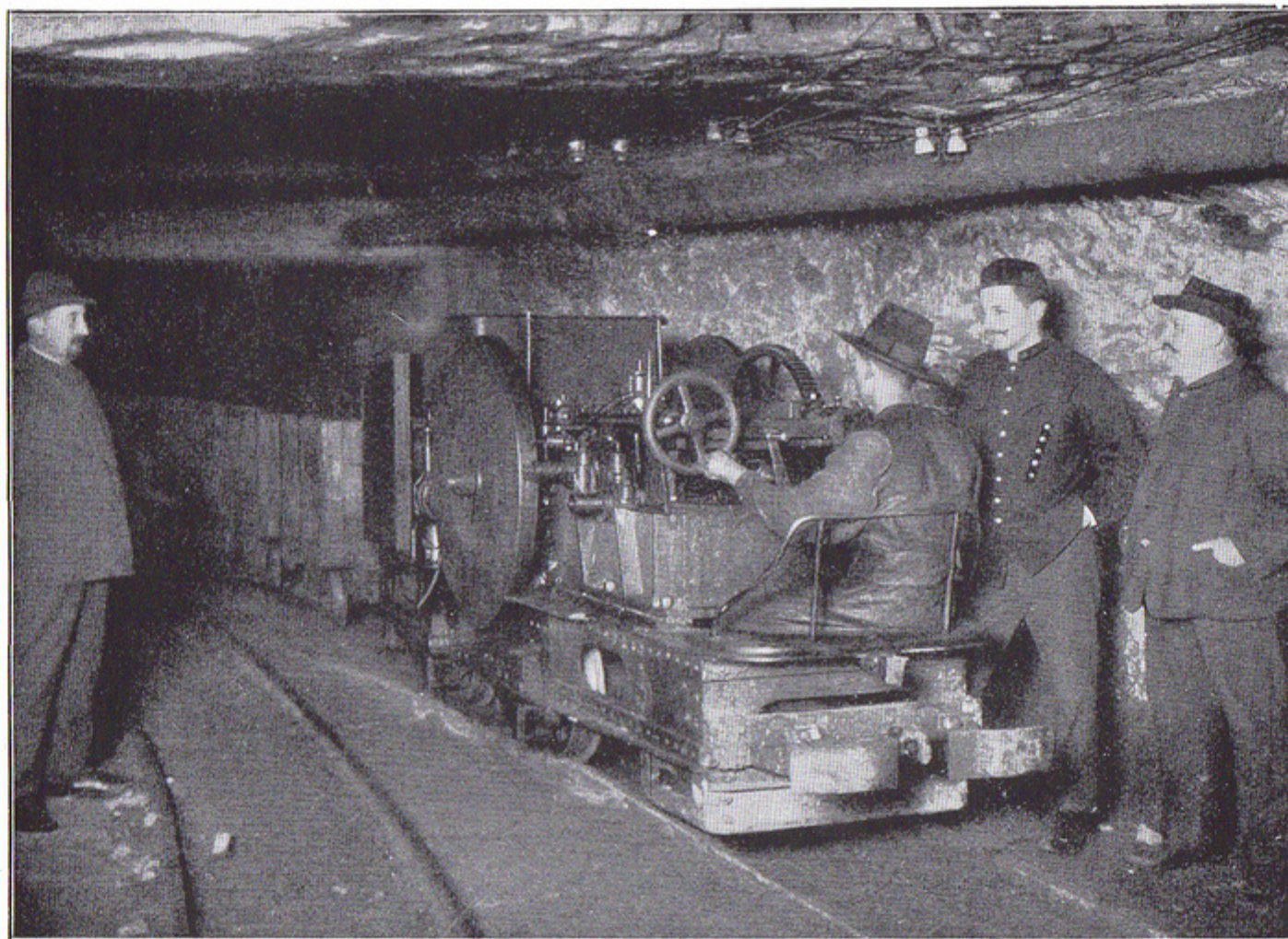
Im Betriebe in der Grube „Königin Louise“ Ostfeld der Königl. Berginspektion II Zabrze O.-S.

Oberurseler Motor-Lokomotive
gebaut von der Motoren-Fabrik Oberursel Akt.-Ges.



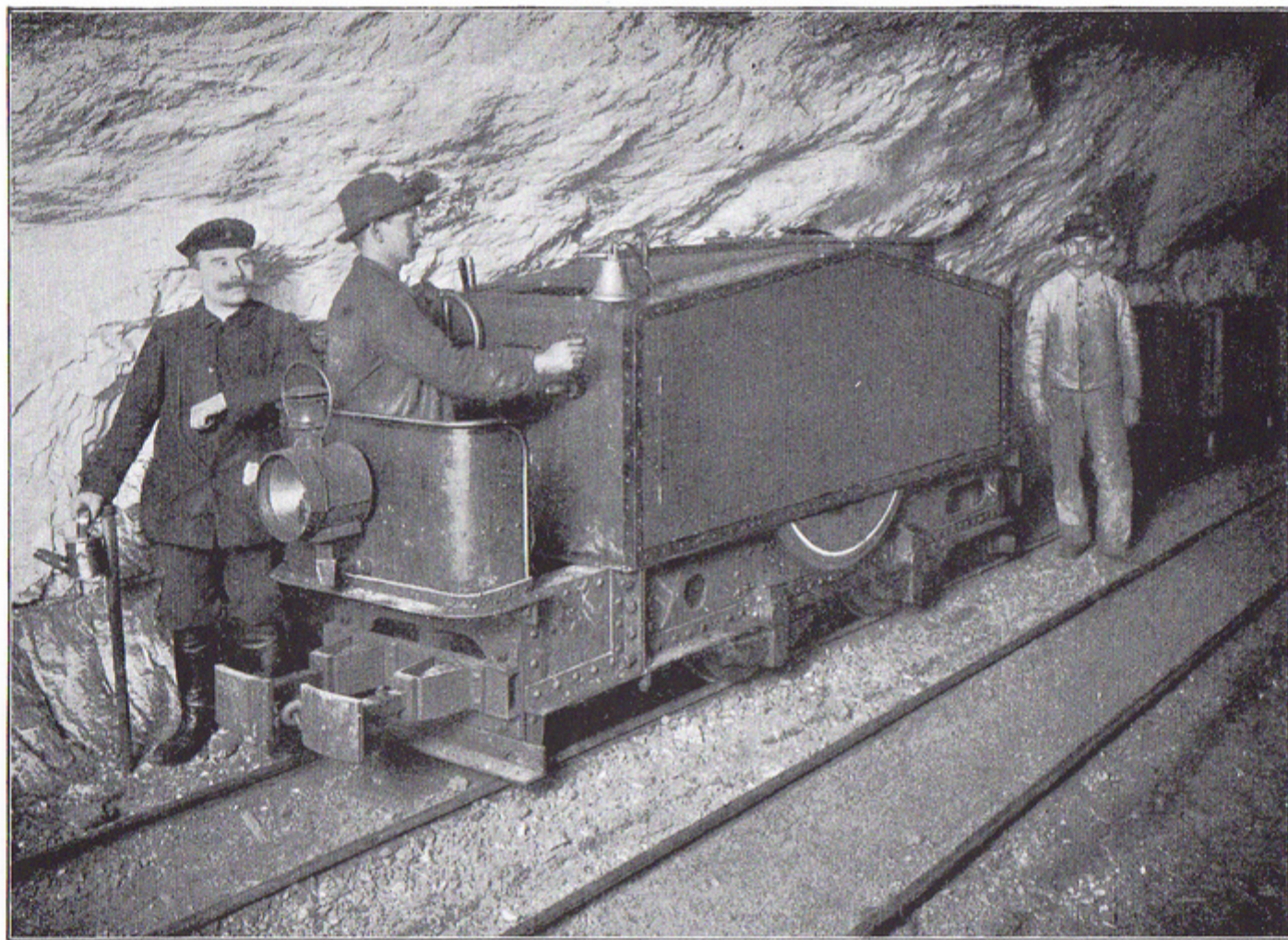
Im Betriebe in der Grube „Königin Louise“ Ostfeld der Königl. Berginspektion II Zabrze O.-S.

Oberurseler Motor-Lokomotive
gebaut von der Motoren-Fabrik Oberursel Akt.-Ges.



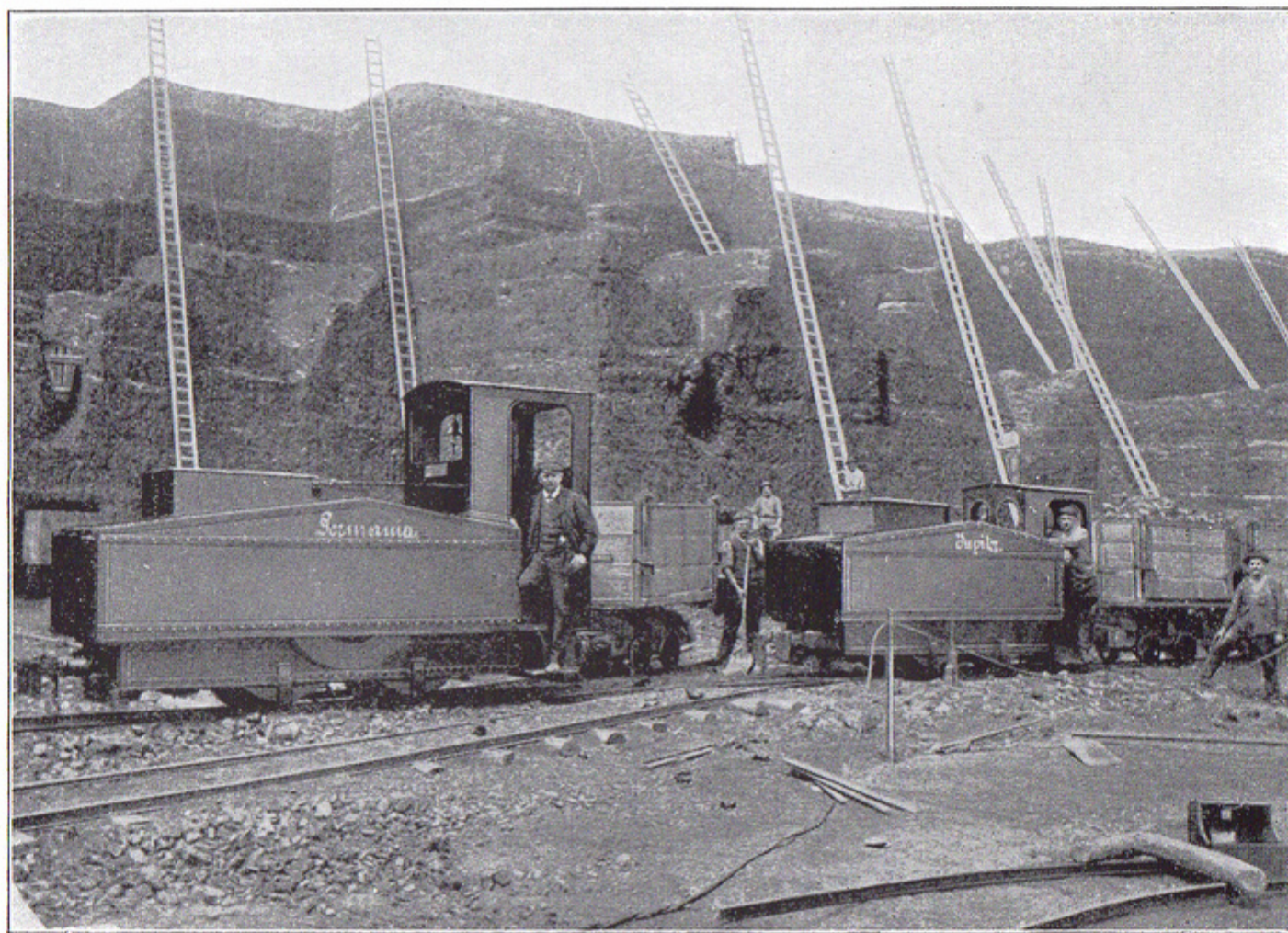
2 Stück im Betriebe bei der Oberschlesischen Kohlenbergbau-Akt.-Ges. in Orzesche.
(Das Bild stellt die Lokomotive mit abgenommener Umhüllung dar.)

Oberurseler Motor-Lokomotive
gebaut von der Motoren Fabrik Oberursel Akt.-Ges.



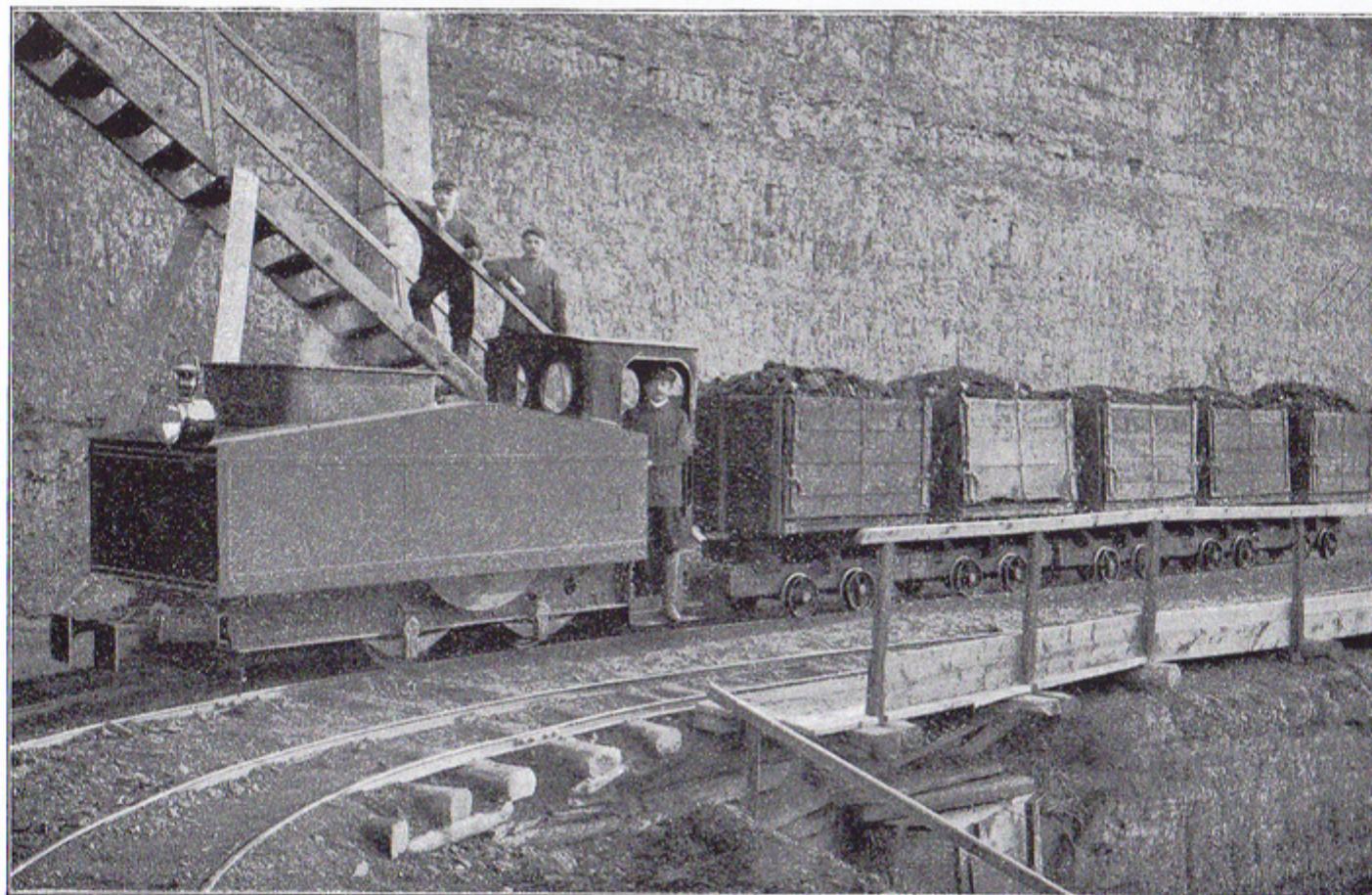
3 Stück im Betrieb der Radzionkaugrube der Grafen Hugo, Lazy,
Arthur Henckel von Donnersmarck-Beuthen i. Carlshof i. Ober-Schlesien.

Oberurseler Motor-Lokomotiven
gebaut von der Motoren-Fabrik Oberursel Akt.-Ges.



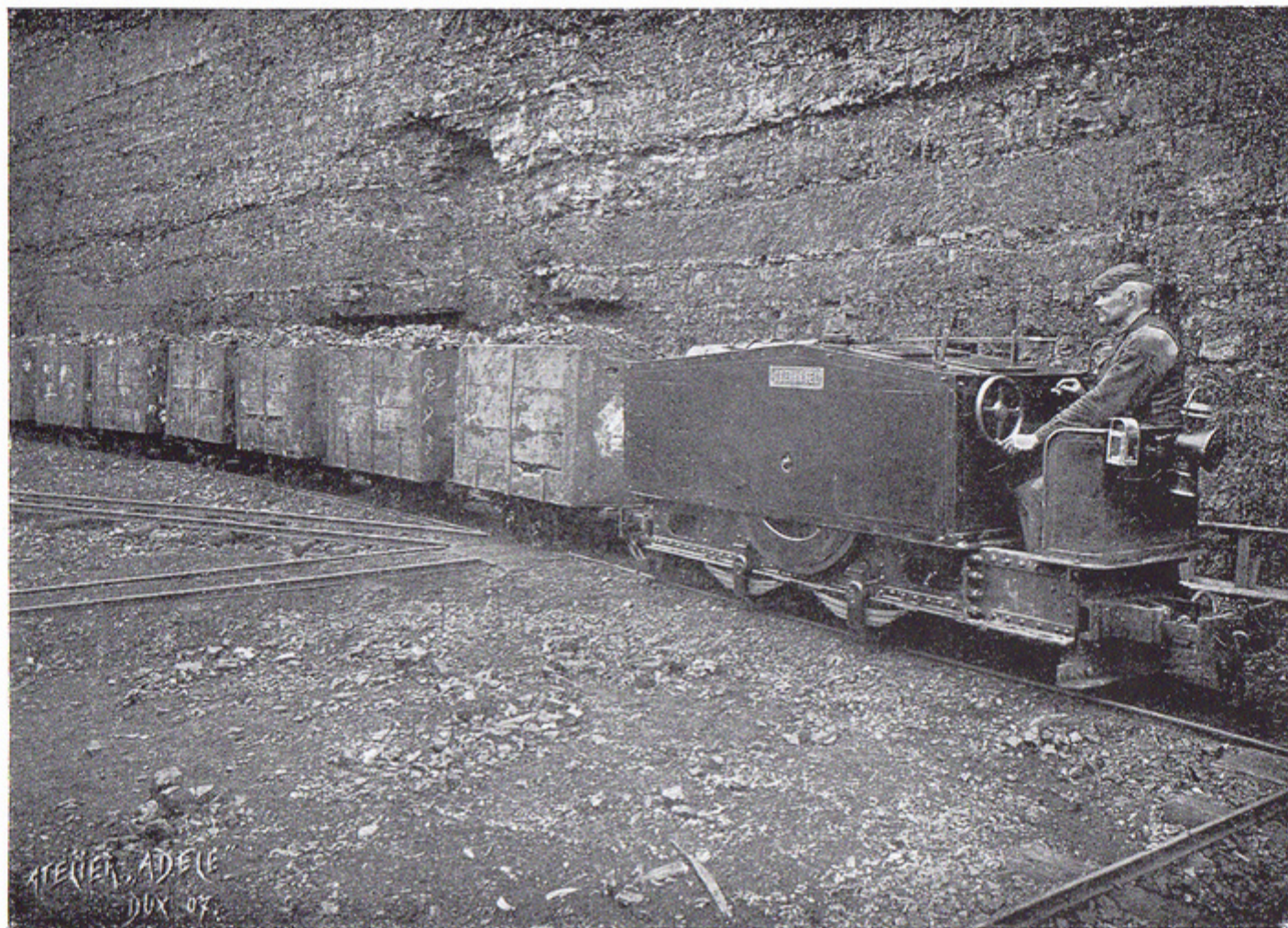
Im Betriebe der Nord-Böhmischen Kohlenwerks-Gesellschaft, Brüx.

Oberurseler Motor-Lokomotive
gebaut von der Motoren-Fabrik Oberursel Akt.-Ges.



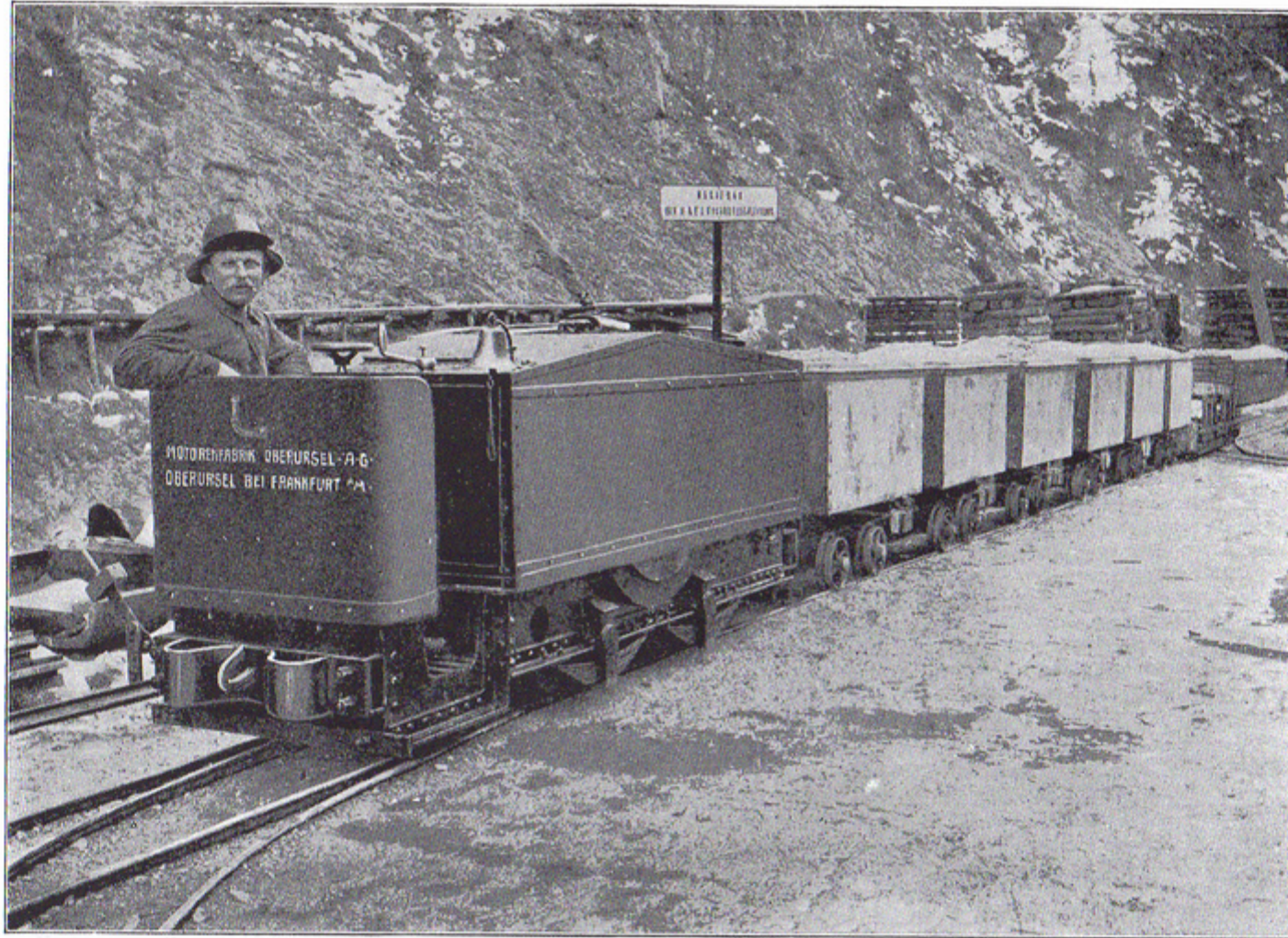
Im Betriebe der Nord-Böhmischen Kohlenwerks-Gesellschaft, Brüx.

Oberurseler Motor-Lokomotive
gebaut von der Motoren-Fabrik Oberursel Akt.-Ges.



Im Betriebe der Kohlegewerkschaft „Dreieinigkei“ Dux (Böhmen).

Oberurseler Motor-Lokomotive
gebaut von der Motoren-Fabrik Oberursel Akt.-Ges.



Im Betriebe der Bauleitung der H. K. F. J. Hochquellenleitung Göstling a. d. Ybbs
(Nieder-Oesterreich).

Oberurseler Motor-Lokomotive
gebaut von der Motoren-Fabrik Oberursel Akt.-Ges.



Im Betriebe der Bauleitung der II. K. F. J. Hochquellenleitung Göstling a. d. Ybbs
(Nieder- Oesterreich).

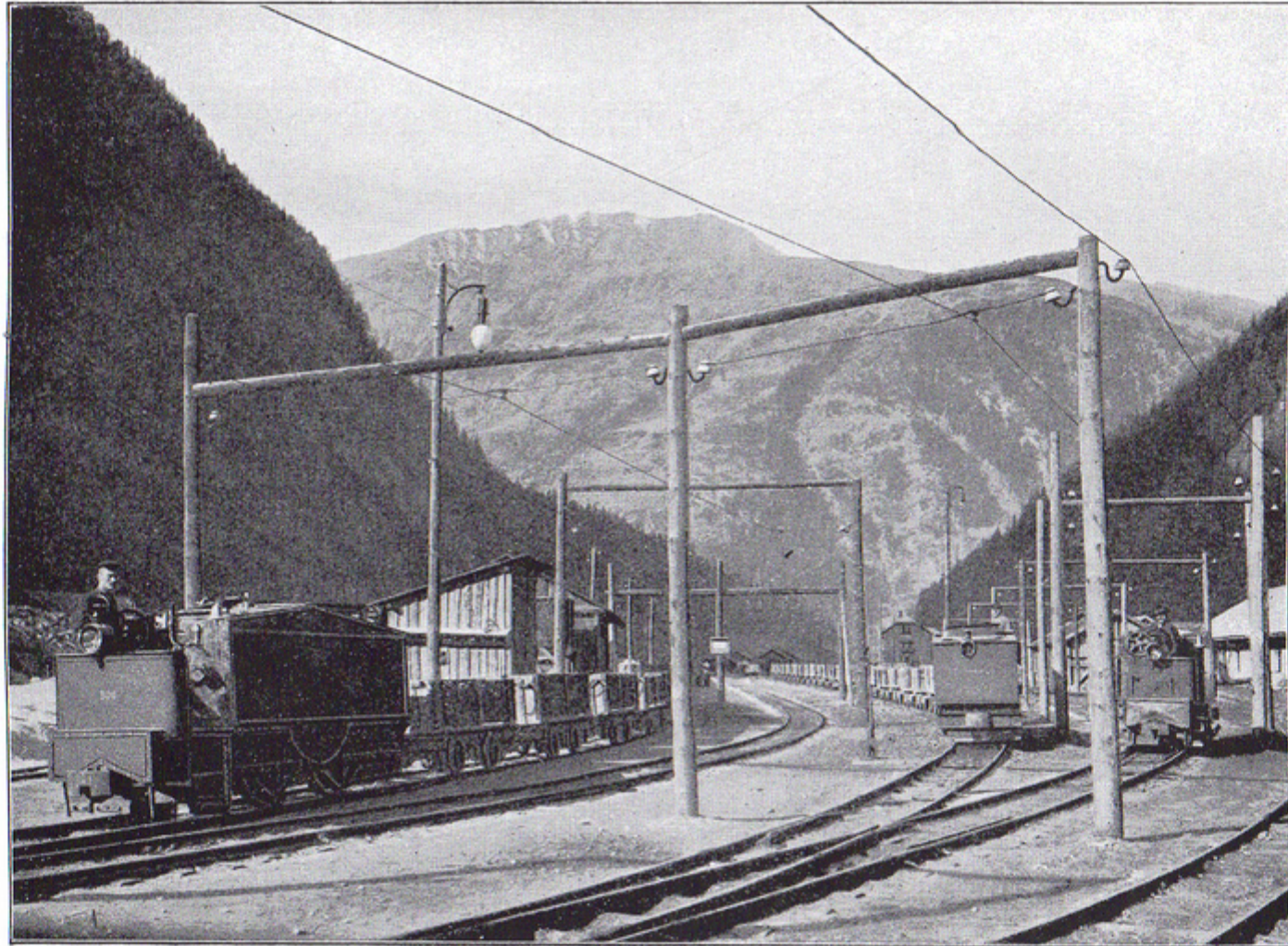
Oberurseler Motor-Lokomotiven

gebaut von der Motoren-Fabrik Oberursel Akt.-Ges.



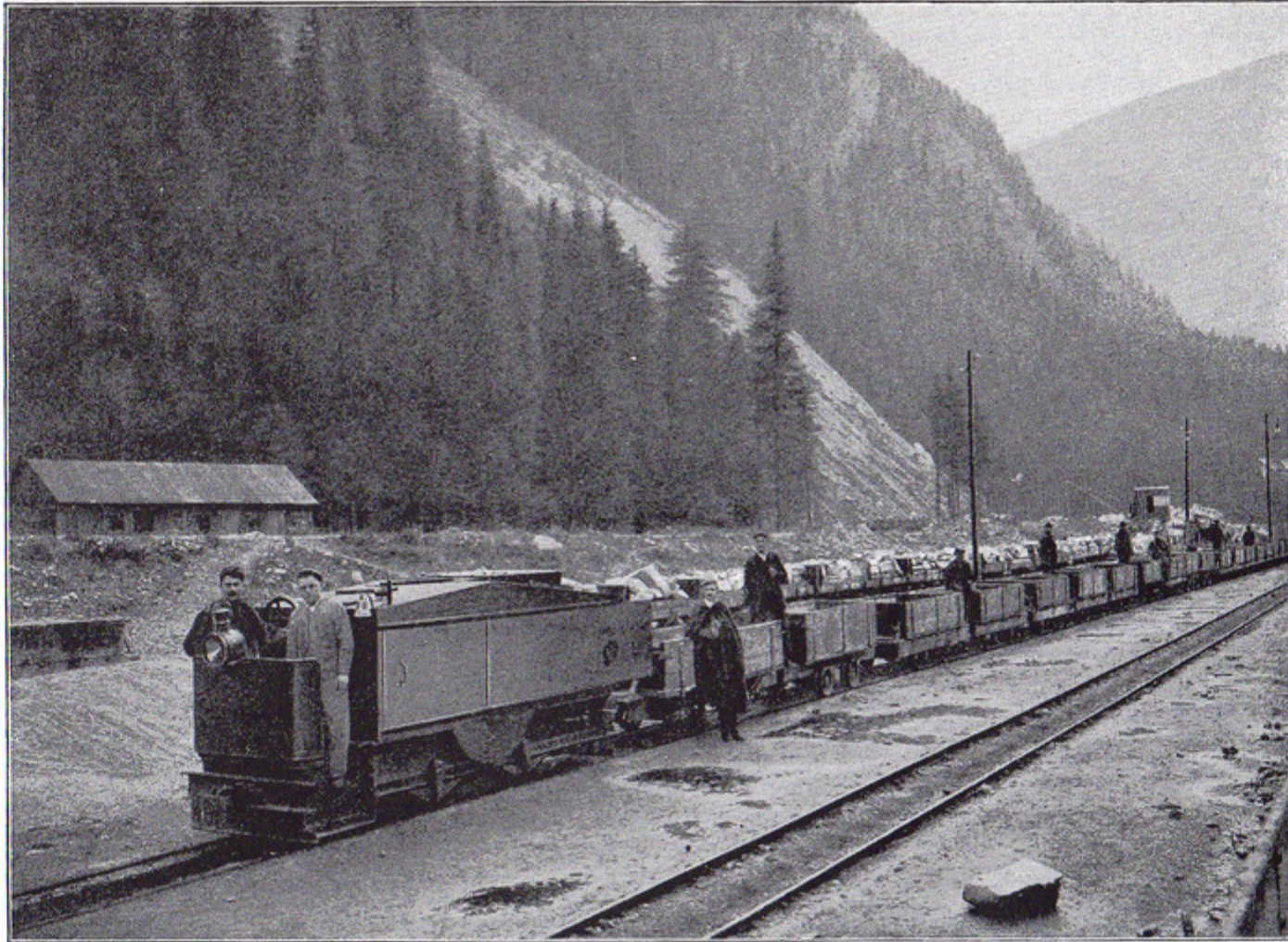
Lokomotivschuppen der Oberurseler Universal-Lokomotiven beim Bau des Bockstein-Tunnels der Tauernbahn (Oberkärnten).

Oberurseler Motor-Lokomotiven
gebaut von der Motoren-Fabrik Oberursel Akt.-Ges.



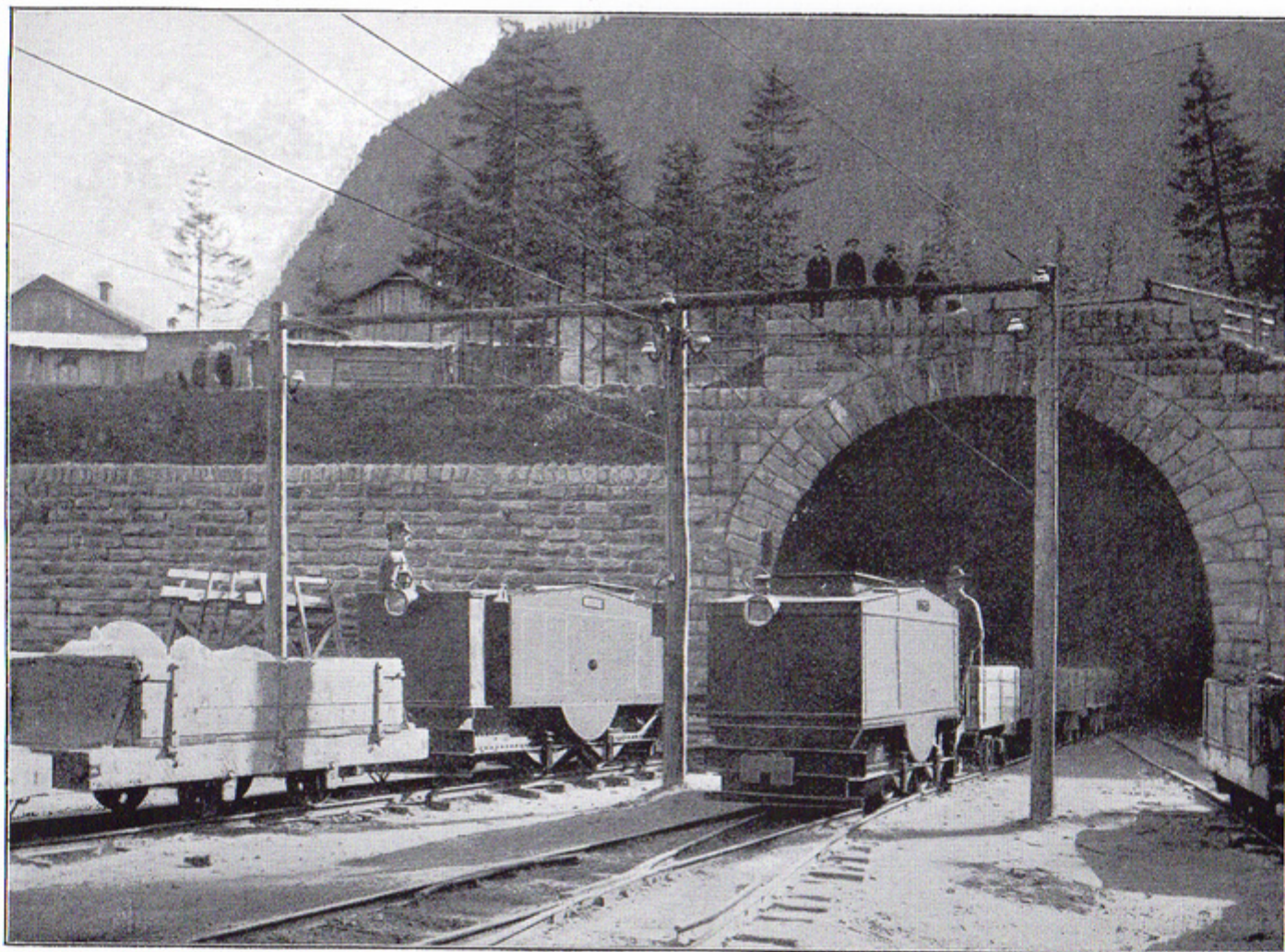
Ausfahrt der Oberurseler Universal-Lokomotiven von der Baustätte im Bockstein-Tunnel
der Tauernbahn (Oberkärnten).

Oberurseler Motor-Lokomotive
gebaut von der Motoren-Fabrik Oberursel Akt.-Ges.



Im Betriebe der Firma Brüder Redlich & Berger, Bau-Unternehmung, Wien, beim Bau der
Tauern-Bahn in Bockstein b. Bad Gastein.

Oberurseler Motor-Lokomotiven
gebaut von der Motoren-Fabrik Oberursel Akt.-Ges.



Im Betriebe beim Bau des Bockstein-Tunnels der Tauernbahn (Oberkärnten).

Die Oberurseler Motor-Lokomotiven beim Bau des Karawankentunnels.

Bei dem Bau des Karawankentunnels gelangen zunächst 9 Stück Spirituslokomotiven von je 20 bis 25 PS. bis jetzt zur Verwendung, worüber seitens der den Tunnelbau ausführenden Bauunternehmung Groß-Bachstein wie nachstehend berichtet wird:

Der Karawankentunnel ist 8 km lang und wird von beiden Seiten vorwärts getrieben, so daß auf jeder Seite 4 km Tunnelstrecke herzustellen sind. Der Tunnel wird doppelseitig mit einer Lichtweite von 8,2 m und einer Lichthöhe von 6,2 m ausgeführt. Die Ausführung erfolgt mittelst Sohlen- und Firststollen, der ganze Tunnel wird ausgemauert. Der Tunnel erhält gegen die Mitte zu auf der Nordseite eine Steigung von 3‰ und auf der Südseite eine solche von 6‰ . Die gesamten Ausbruchmassen, welche durchschnittlich 60 m^3 pro laufenden Meter betragen, werden auf Geleisen von 0,76 m Spurweite auf die Schutthalden oder in die Dämme der den Tunnel anschließenden Bahnstrecken verführt. Dieser Transport innerhalb des Stollens und der nicht fertigen, also in Minierung und Mauerung befindlichen Tunnelstrecken erfolgte früher durch Arbeiter. Da diese letzteren Strecken 1200 bis 1500 m lang sind, ist die Förderung durch menschliche Kraft sehr kostspielig. **Dampflokomotiven** wie sie beispielsweise beim Arlbergtunnel verwendet wurden, haben sich trotz ihrer Konstruktion als rauchlos **nicht bewährt**, weil die Rauchentwicklung nicht vollständig zu vermeiden war. **Elektrische Lokomotiven** mit Stromzuführung zu verwenden, erschien **ausgeschlossen**, da die Leitungen in den Arbeitsstrecken des Tunnels nicht unterzubringen waren. **Lokomotiven mit Akkumulatoren** werden zu **schwer** und ihre Erhaltung **zu kostspielig**. Die Dampflokomotiven und auch die elektrischen Lokomotiven mit Akkumulatoren haben den Nachteil, daß sie in kurzen Zeiträumen aus dem Tunnel zum Speisen mit Wasser, bzw. Laden der Akkumulatoren fahren müssen, und dadurch den übrigen Arbeitsbetrieb im Tunnel stören.

□ □ **Druckluftlokomotiven**, welche beispielsweise im Simplontunnel in Verwendung sind, konnten bei dem Karawankentunnel wegen der **kostspieligen Anlage** nicht in Aussicht genommen werden. Man entschloß sich daher für Spirituslokomotiven.

□ □ In 24 Stunden werden zwei Schichten à 8 Stunden verfahren. In jeder Schicht werden von jeder Lokomotive 5 bis 6 Züge á 60 t Brutto (die Nettolast beträgt 27 t Baumaterialien) in 3‰ Steigung mit 4 km Geschwindigkeit auf eine durchschnittliche Entfernung von 1 bis 2 km in die Arbeitsstrecke geschleppt und 5 bis 6 Züge à 88 t Brutto (die Nettolast beträgt 55 t Schutt) aus der Arbeitsstrecke zur vorderen Tunnelstation gefördert. Bei dieser Leistung verbraucht eine Lokomotive in der achtstündigen Schicht 37 bis 40 kg eines Gemisches von 45 % Benzin von 730 bis 750 Dichte bei 16 °C . mit 55 % Alkohol (Volumprozent Alkohol von 0,795). Zu dieser Förderung waren **früher** in jeder Schicht **150 Schlepper erforderlich**. Eine **Luftverschlechterung findet im Tunnel** durch den Betrieb der Spirituslokomotive **nicht statt**, weil der Geruch der Ausströmungsgase nicht so belästigend wirkt, wie der Qualm von 150 Schlepperlampen seinerzeit gewirkt hat. Es macht sich auch **keine Zunahme der Verbrennungsgase**, Kohlenoxyd und Dioxyd, im Vergleiche mit dem Schlepperbetriebe irgendwie bemerkbar. Die **Betriebs- und Reparaturkosten** der Lokomotive **fallen** gegenüber der Ersparnis an Schlepperlöhnen **wenig ins Gewicht**. Der **Verkehr im Tunnel** hat durch den Lokomotivbetrieb **erhöhte Sicherheit gewonnen**, da jetzt die Wagen nur zu ganzen Zügen vereinigt verkehren, während früher jeder Wagen einzeln gefahren werden mußte.

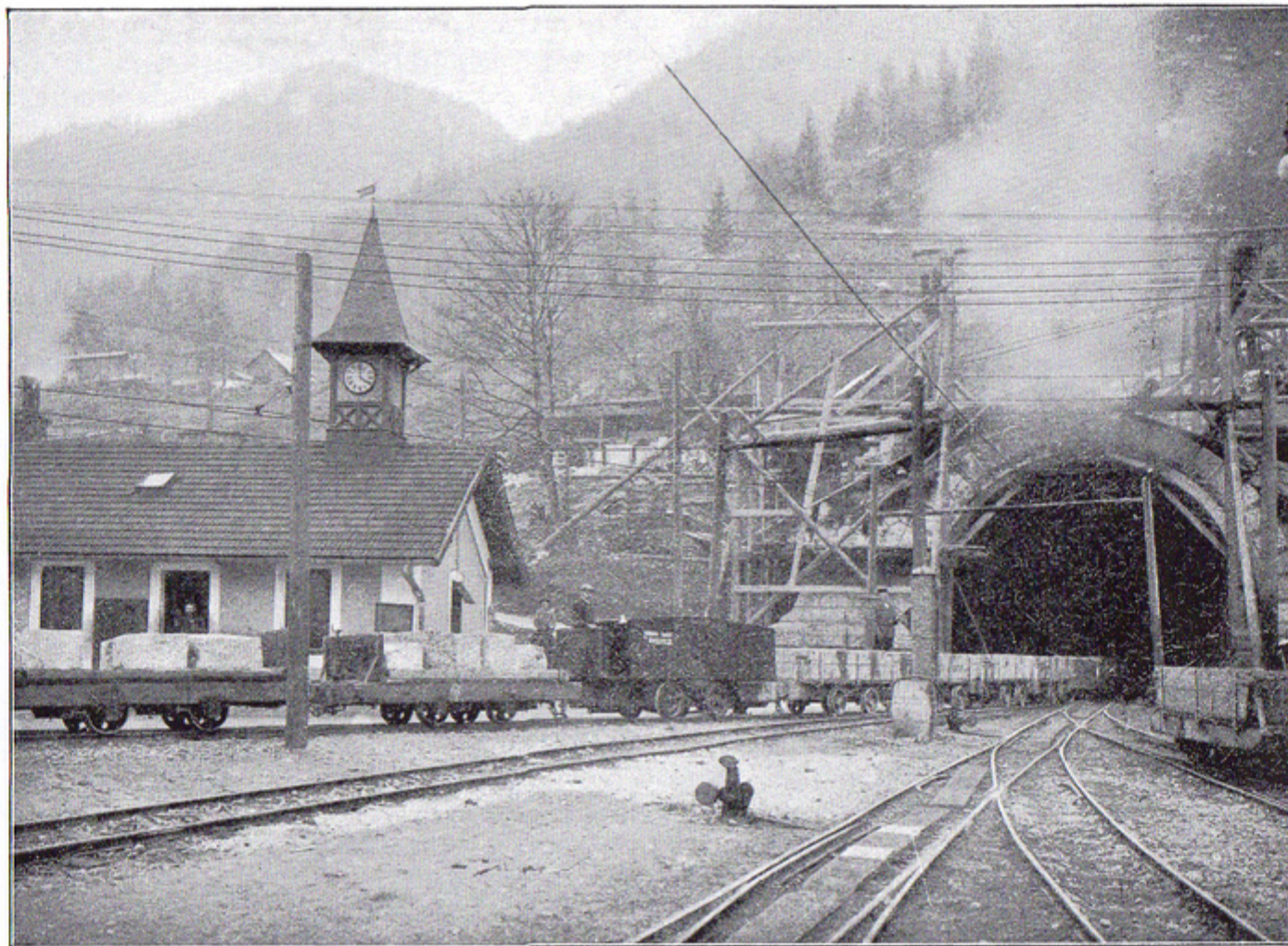
□ □ Ich kann die **Verwendung** Ihrer Motore für ähnliche Verhältnisse **bestens empfehlen**.

Birnbaum, den 27. Januar 1904.

Hochachtend

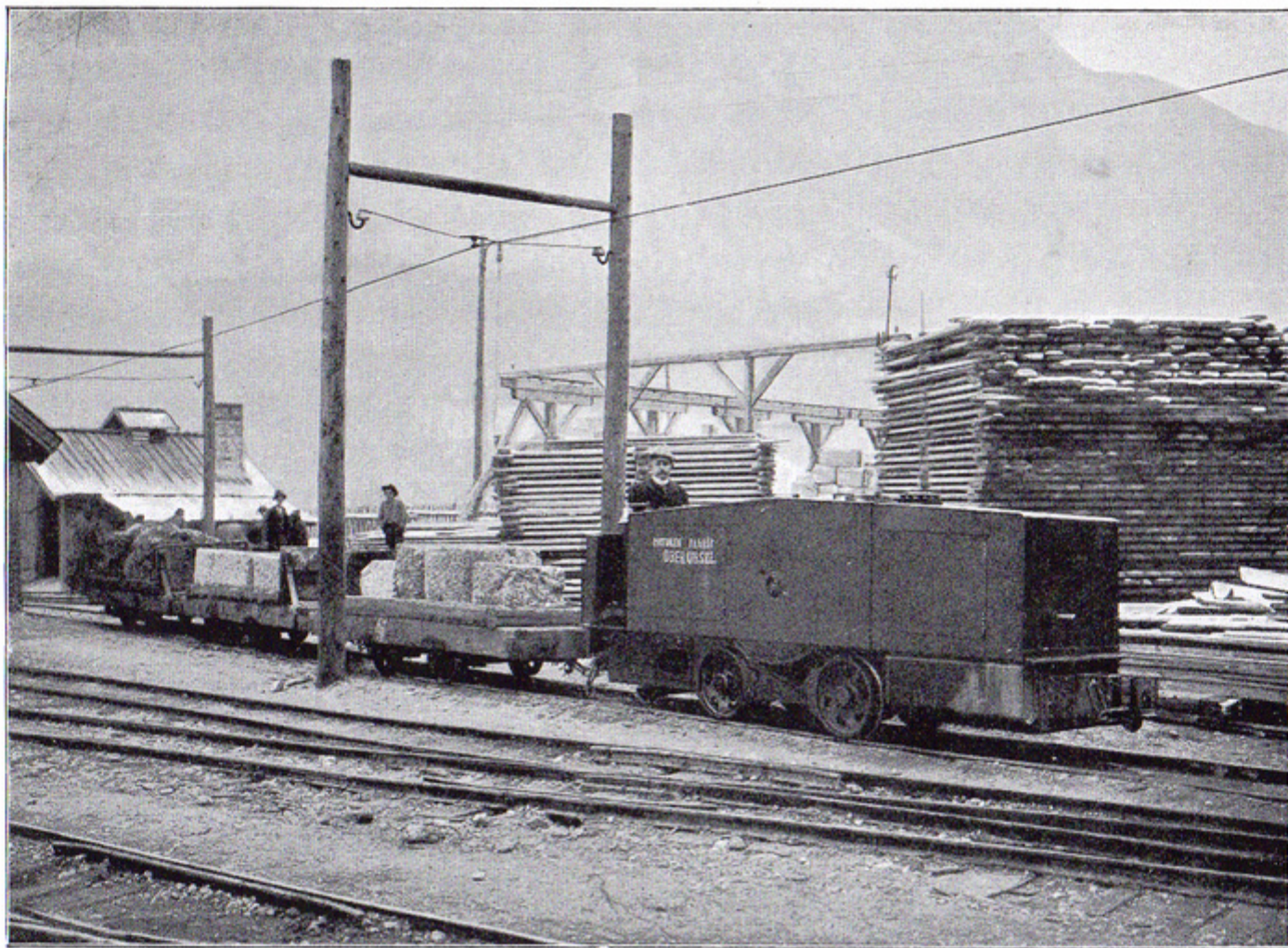
Bauunternehmung Groß-Bachstein.

Oberurseler Motor-Lokomotive
gebaut von der Motoren-Fabrik Oberursel Akt.-Ges.



5 Stück im Betriebe beim Bau des Karawanken-Tunnels der Tauernbahn,
auf der Südseite in Birnbaum, Oberkärnten.

Oberurseler Motor-Lokomotive
gebaut von der Motoren-Fabrik Oberursel Akt.-Ges.



4 Stück im Betriebe beim Bau des Karawanken-Tunnels der Tauernbahn,
auf der Nordseite in Rosenbachthal, Oberkärnten.

Wien, den 6. Mai 1911.

An die

Motorenfabrik Oberursel Akt.-Ges.

Oberursel bei Frankfurt am Main.

In sofortiger Erwiderung Ihrer gesch. Anfrage vom 3. Mai ds. Js. teilen wir mit, daß die seinerzeit von Ihnen unserer Unternehmung gelieferte Lokomotive bei unserem Bau der Wocheinerbahn (Bau des Oberne-Tunnels) in Verwendung stand und hat sich dieselbe aufs Beste bewährt.

Hochachtungsvoll!

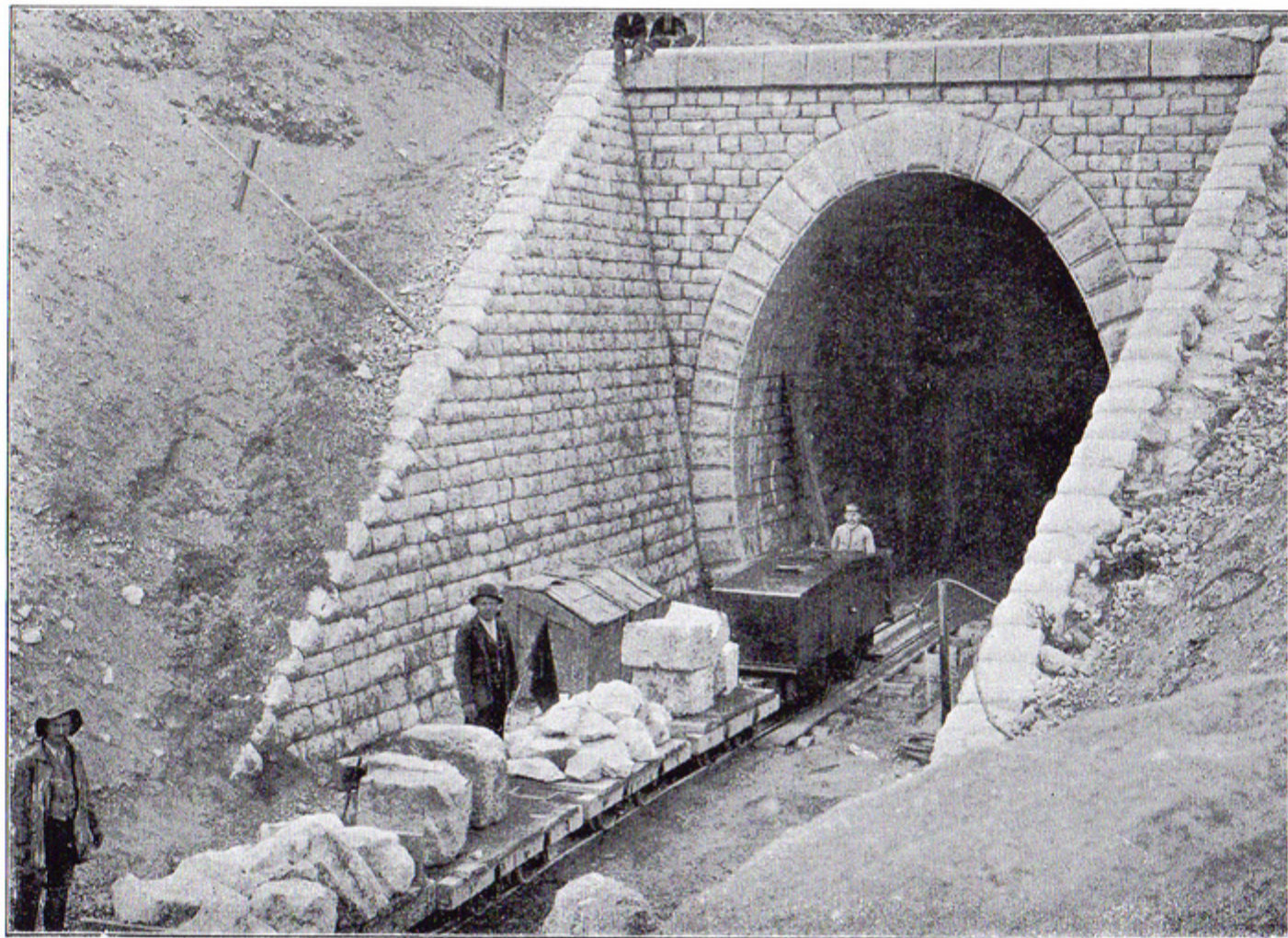
Bau-Unternehmung H. Rella & Co.
Wien.

Oberurseler Motor-Lokomotive
gebaut von der Motoren-Fabrik Oberursel Akt.-Ges.



2 Stück zum Tunnelbau im Betriebe bei der Unternehmung H. Rella & Co.
in Wocheiner-Vellach, Oberkrain.

Oberurseler Motor-Lokomotive
gebaut von der Motoren-Fabrik Oberursel Akt.-Ges.



Im Betriebe beim Bau des Wocheiner Tunnels
bei Wocheiner-Vellach, Oberkrain.

Titl.

Motorenfabrik Oberursel Akt.-Ges.

Oberursel b. Frankfurt a. Main.

Zeugnis.

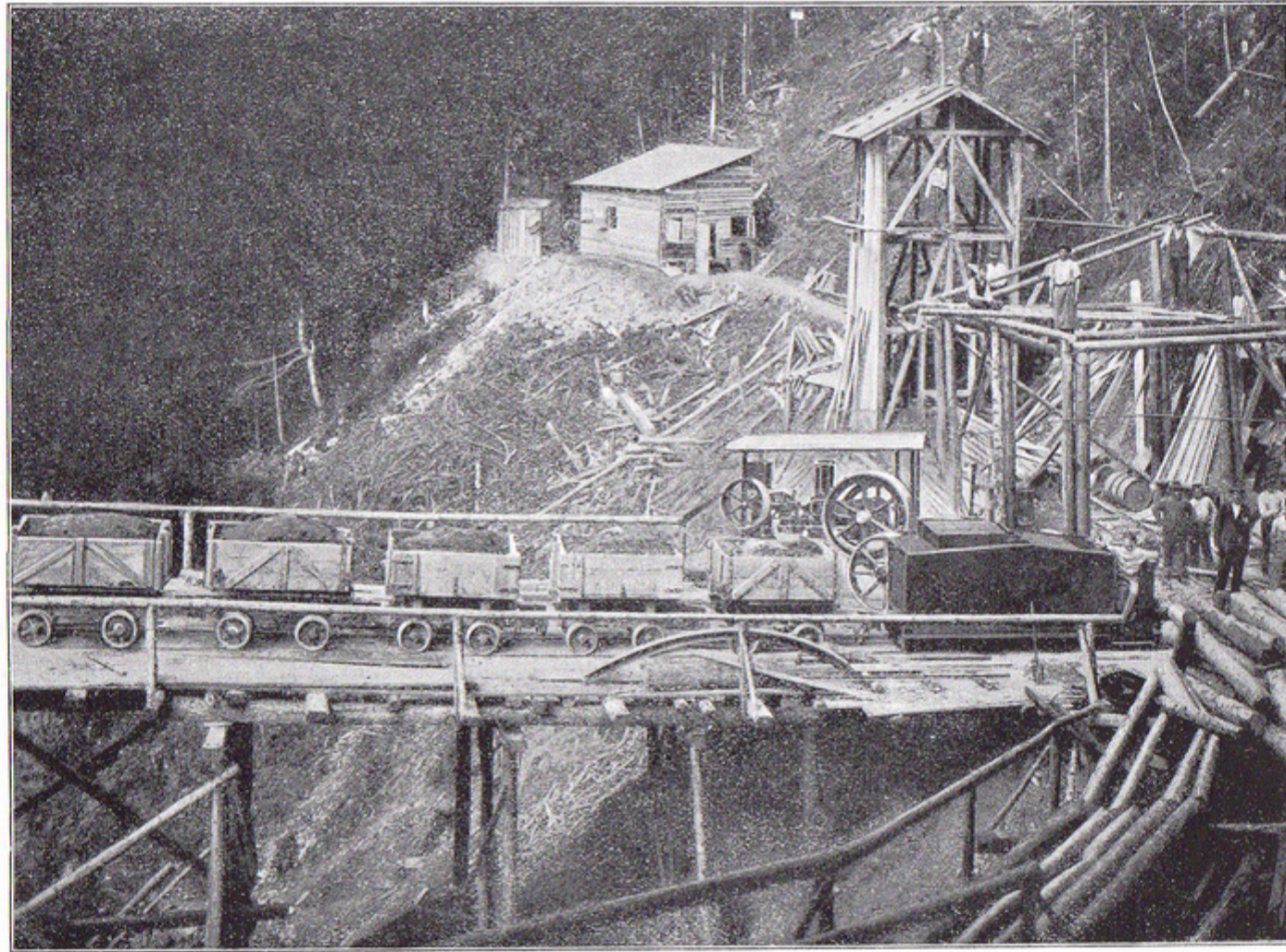
Ich bestätige hiermit gerne, daß die von Ihnen montierte Benzin-Lokomotive tadellos funktioniert. Wir fördern mit dieser auf einer Steigung von 35% sehr voll beladene Wagen von je 1 cbm Ladeinhalt. Die Maschine hat äußerst ruhigen Gang. Die Verbrennungsgase sind bei der vorhandenen Lüftung fast kaum zu verspüren. Die Maschinenführer sind von Ihnen aufs Beste instruiert.

Hochachtungsvoll

gez. **Bauunternehmung Ingenieur Jos. Riehl & Co.**

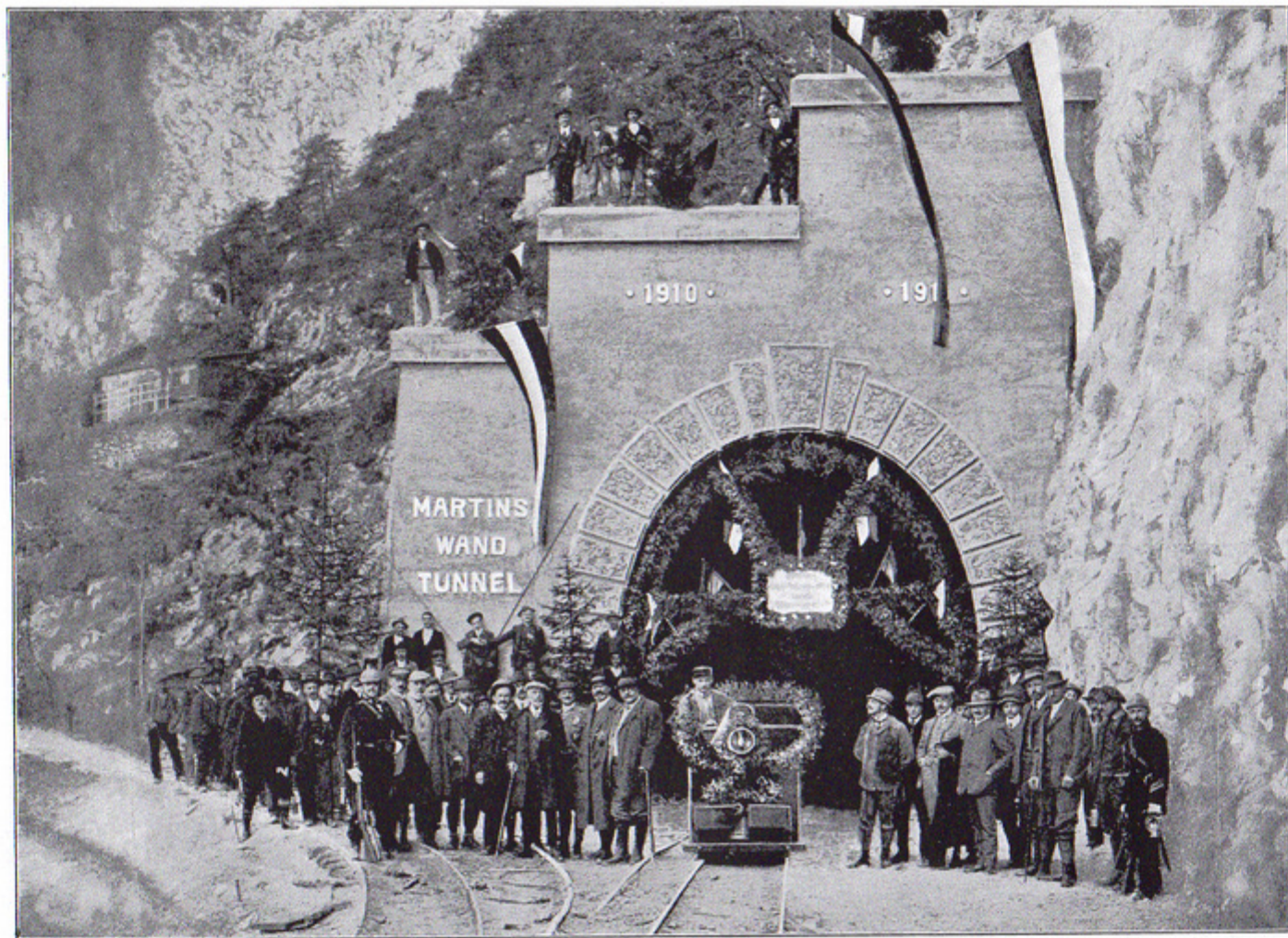
Der Bauführer Ing. Kreuter.

Oberurseler Motor-Lokomotive
gebaut von der Motoren-Fabrik Oberursel Akt.-Ges.



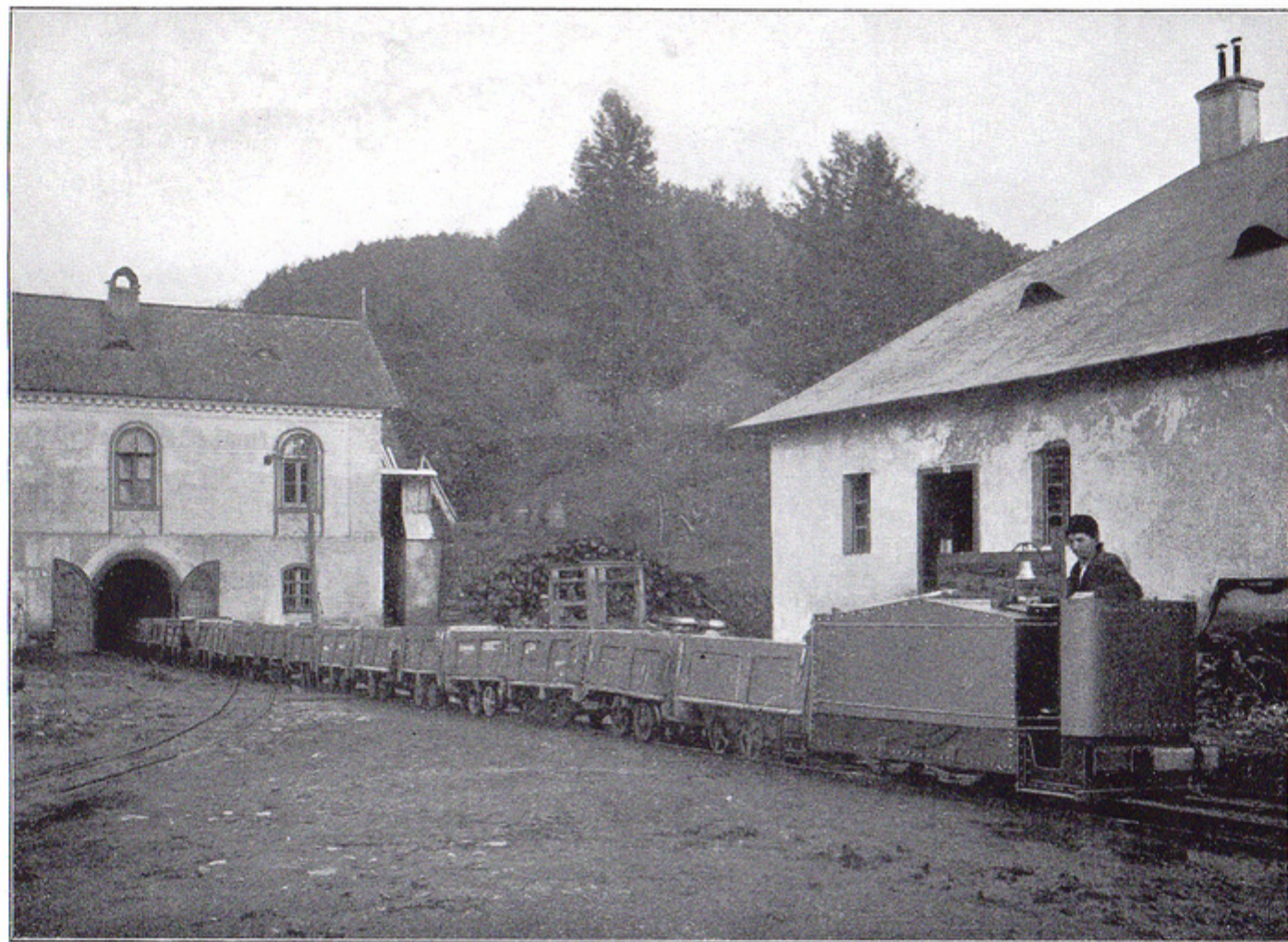
Im Betriebe bei der Bauunternehmung Jos. Riehl & Co., Tunnelbau in Zirl b. Innsbruck.

Oberurseler Universal-Motor-Lokomotive
gebaut von der Motorenfabrik Oberursel Akt.-Ges., Oberursel



im Betriebe bei dem Bau des Martins-Wand-Tunnels der Bahnlinie Mittenwald-Zirl.

Oberurseler Motor-Lokomotive
gebaut von der Motoren-Fabrik Oberursel Akt.-Ges.



Im Betriebe der Königl. ungar. und Mitgew. Gewerkschaft Nagyag in Ungarn.

Oberurseler-Motor-Lokomotive
gebaut von der Motoren-Fabrik Oberursel Akt.-Ges.



Im Betriebe der Messieurs Marc Raty & Cie. Saulnes (M^{the} & M^{lle}.)

ISBN 3-922138-67-5

© 1998 Bufe-Fachbuch-Verlag, Eggldham

Das Original wurde freundlicherweise zur Verfügung gestellt von
Frank Grimmer und Rainer Schulz-Isenbeck, Oberursel

Aus unserem Verlagsprogramm für Feldbahnfreunde

Alfred Baronner
Münchens Torfbahn im Erdinger Moos

36 Seiten, 32 Abbildungen, davon 3 in Farbe
DM / SFR 12,- / ATS 88,-
ISBN 3-922138-63-2

Diese für die Erschließung des Erdinger Moores bedeutende Schmalspurbahn beendete ihren Betrieb bereits um 1950. Die Erforschung ihrer Geschichte erwies sich als ein echtes Kapitel der Eisenbahn-Archäologie, denn außer den Trägern einer Brücke existiert von der einst 12 km langen Bahn heute nichts mehr. Umso erfreulicher ist, daß sich außer Fotos auch eine Werkzeichnung einer Lokomotive auftreiben ließ, die zum Nachbau anregt.

Friedemann Tischler
99 3312 – Diana

Geschichte und Geschichten einer Waldeisenbahnlok

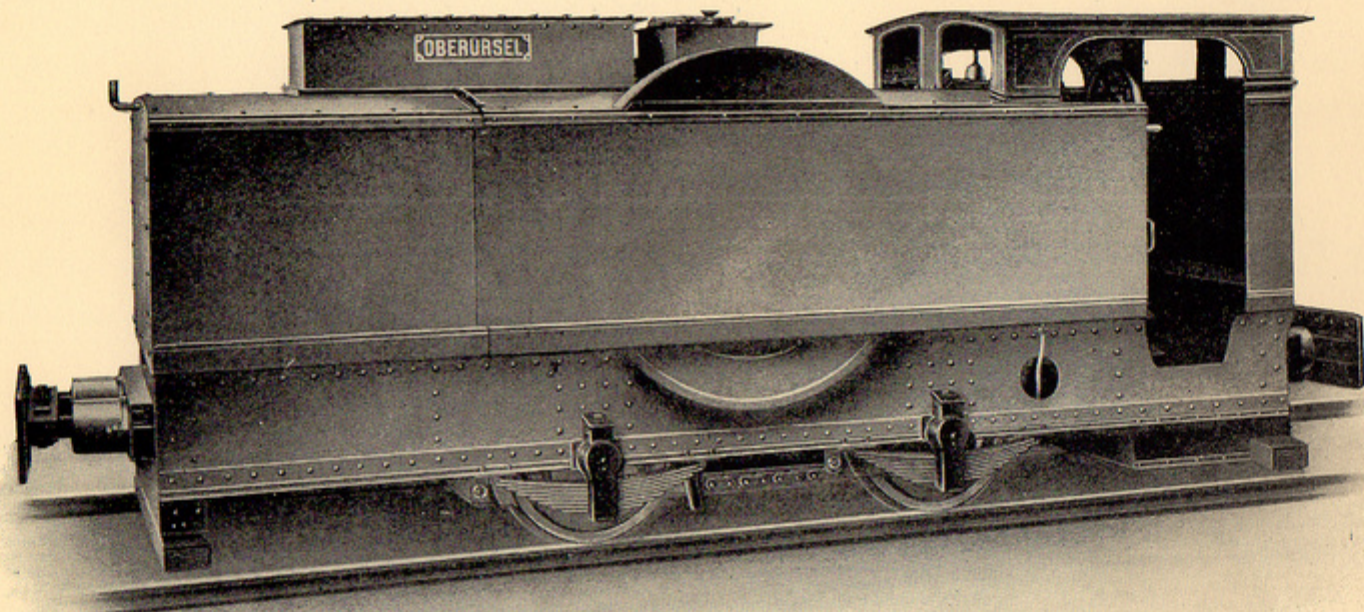
36 Seiten, 50 Abbildungen, davon 16 in Farbe
DM / SFR 12,- / ATS 88,-
ISBN 3-922138-62-4

Dieses Heft ist der bekanntesten Lokomotive der Waldeisenbahn Muskau gewidmet, die erhalten wird und zu deren Wiederinbetriebnahme auch der Verkauf dieser Publikation beitragen soll. Der Bauplan ermöglicht es dem Interessierten, die Lok als Modell nachzubauen.

Bufe-Fachbuch-Verlag

Friedenstraße 4 · 84385 Eggldham · Tel. und Fax (08543) 3677

Oberurseler Tunnelbau-Lokomotive



gebaut von der Motorenfabrik Oberursel Akt.-Ges. Oberursel.

ISBN 3-922138-67-5