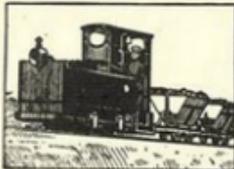




„Oberurseler Locomotiven“

	<h2>Oberurseler</h2> <p>Benzin-, Benzol-</p> <h1>Motor-Locomotiven</h1> <p>für Bergwerks-, Industrie-, Rangierbetrieb</p>	
<p>Hervorragend geeignet und viel leistungsfähiger wie Dampflokomotiven beim Befahren grosser, langer Steigungen. Jederzeit sofort betriebsbereit.</p>	<p>Schmalspur Normalspur</p>	<p>Geringe Betriebskosten, Bedienung nur durch einen Mann, kein Anheizen, kein Qualm und Rauch, kein Funkenwurf, keine Kesselrevision, kein Brennstoffkonsum während der Betriebspausen.</p>
<p>Motorenfabrik Oberursel Akt.-Ges., Berlin W. 8, Friedrichstrasse 69.</p> <p><small>Man verlange Lokomotiv-Kat. u. sp. 1910 kostenlos.</small></p>		

Oberurseler Locomotiven:

Im Jahr 1900 stieg die Motorenfabrik Oberursel in ein neues Geschäftsfeld ein, das sich bald gut entwickeln sollte, den Bau von Motorlokomotiven, zunächst für Feld- und Rangierbahnen. Den ersten einfachen Kasten-Locomotiven folgten bald leistungsstärkere, mit den neuen Motoren Modell 22 ausgerüstete Loks, deren Bauform an Dampflokomotiven erinnerte.

Von „sauberen“ Spiritusmotoren angetriebene Loks bewährten sich insbesondere beim Tunnelbau für die Eisenbahn in den Alpenländern sowie als Grubenlokomotiven im Bergbau. Mit um die zehntausend bis 1922 gebauten Motorlokomotiven, davon etwa siebenhundert als Feldbahnlokomotiven für das deutsche und das österreichische Militär, avancierte die Motorenfabrik Oberursel zum zweitgrößten Hersteller in



Deutschland nach der Gasmotorenfabrik Deutz. Die 1914 herausgegebene Broschüre zeigt in eindrucksvoller Weise die Vielfalt an unterschiedlichen Ausführungen solcher Motorlokomotiven und berichtet über die unterschiedlichsten Anwendungsbeispiele.

Über die Oberurseler Motorlokomotiven, ihre Entwicklungsgeschichte, ihre Bauarten sowie ihre Einsatzgebiete, berichtet ausführlich das 2017 von Helmut Hujer herausgegebene Buch „125 Jahre Motorenfabrik Oberursel – 1892 bis 2017“, in dem die lange und reichhaltige Geschichte der traditionsreichen Motorenfabrik Oberursel erzählt wird.

Zum Autor und dessen Buch „125 Jahre Motorenfabrik Oberursel“



Der Autor dieses umfassenden Buchs hat, beginnend mit einer Werkzeugmacher-Lehre 1961 und nach dem anschließenden Maschinenbau-Studium, sein gesamtes Berufsleben in der „Motorenfabrik Oberursel“ gearbeitet. Anschließend hat er wesentlich mitgewirkt an der Gründung des „Geschichtskreis Motorenfabrik Oberursel“ im Jahr 2010, und zugleich hat er sich an die Erforschung der Werksgegeschichte gemacht.

Das Ergebnis ist sein 2017 herausgegebenes Buch:

„125 Jahre Motorenfabrik Oberursel - 1892 bis 2017“.

Dieses Buch, mit 896 reich bebilderten Seiten im Format A4, kann im Vortraumuseum in Oberursel eingesehen und erworben werden (50 €), im Werksmuseum bei Rolls-Royce Deutschland oder direkt beim Autor, Kontakt: hujer.helmut@t-online.de, Tel. 06081/3611 und 0170 4375 178. Das Inhaltsverzeichnis, ein Repertorium mit Personen-Register und chronologischen Produkte-Wegweiser sowie ein „Korrekturverzeichnis und Ergänzungen“ können auf den Webseiten www.gkmo.net und www.ursella.info als digitale und per Schlagwort durchsuchbare Dokumente eingesehen und kostenlos ausgedruckt werden.

Die Motorenfabrik Oberursel, im Jahr 1892 gegründet und seit dem Jahr 2000 ein Standort der Firma Rolls-Royce Deutschland, gilt als die älteste noch in Betrieb befindliche Flugmotorenfabrik der Welt. Sie geht zurück auf eine sogar noch zehn Jahre früher gegründete Fabrik für Müllereimaschinen, der seinerzeit ersten Maschinenbaufabrik in Oberursel. Groß geworden mit den Stationärmotoren „Gnom“, entwickelte sie sich Anfang des 20ten Jahrhunderts zum zweitgrößten Hersteller für Motorlokomotiven in Deutschland. Mit den während des Ersten Weltkriegs gebauten Oberurseler Umlaufmotoren wurden die ersten deutschen Jagdflugzeuge ausgerüstet, die mit dem Fokker - Dreidecker des Manfred Freiherr von Richthofen in Erinnerung geblieben sind. Zwischen den Weltkriegen wurden dann in Oberursel auch jene Deutzer Motoren in großen Stückzahlen gebaut, die im „Bauernschlepper“ und im „11er Deutz“ die Mechanisierung in der deutschen Landwirtschaft voranbrachten. Daneben arbeitete man ab 1941 an der Entwicklung von Groß-Flugmotoren. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde die Fabrik ein Opfer der Reparationsdemontage und die US- Army nutzte das Werk elf Jahre lang als Instandsetzungsbetrieb und Kaserne. Anfang der 1960er Jahre zog wieder der Flugmotorenbau mit verschiedenen Lizenzfertigungen und Eigenentwicklungen in der Fabrik ein. Ein kleines Drohnentriebwerk wurde zum ersten nach 1945 in Deutschland entwickelten und in Serie gebauten Strahltriebwerk.

Im Jahr 1990 begann mit der Firma BMW Rolls-Royce AeroEngines eine neue Ära. Hier in Oberursel nahm die Entwicklung der BR700 Strahltriebwerke für Regionalflugzeuge und Geschäftsreiseflugzeuge ihren Anfang. Nach dem Übergang in die Firma Rolls-Royce Deutschland im Jahr 2000 wurde das Werk zum Kompetenzzentrum für rotierende Triebwerkbauteile entwickelt, insbesondere für Verdichtertrommeln und für Verdichterräder in BLISK - Bauweise sowie für Turbinenscheiben.

Die Motorenfabrik gehört schon von ihrer Gründung an zu den größten Industriebetrieben und Arbeitgebern in der Stadt Oberursel, und sie ist seitdem und selbst nach dem Strukturwandel in der zweiten Hälfte des 20ten Jahrhunderts von großer Bedeutung für den Wirtschaftsstandort und für die Menschen in Oberursel.

L. Meyer & Co.
OBERURSELER

LOCOMOTIVEN





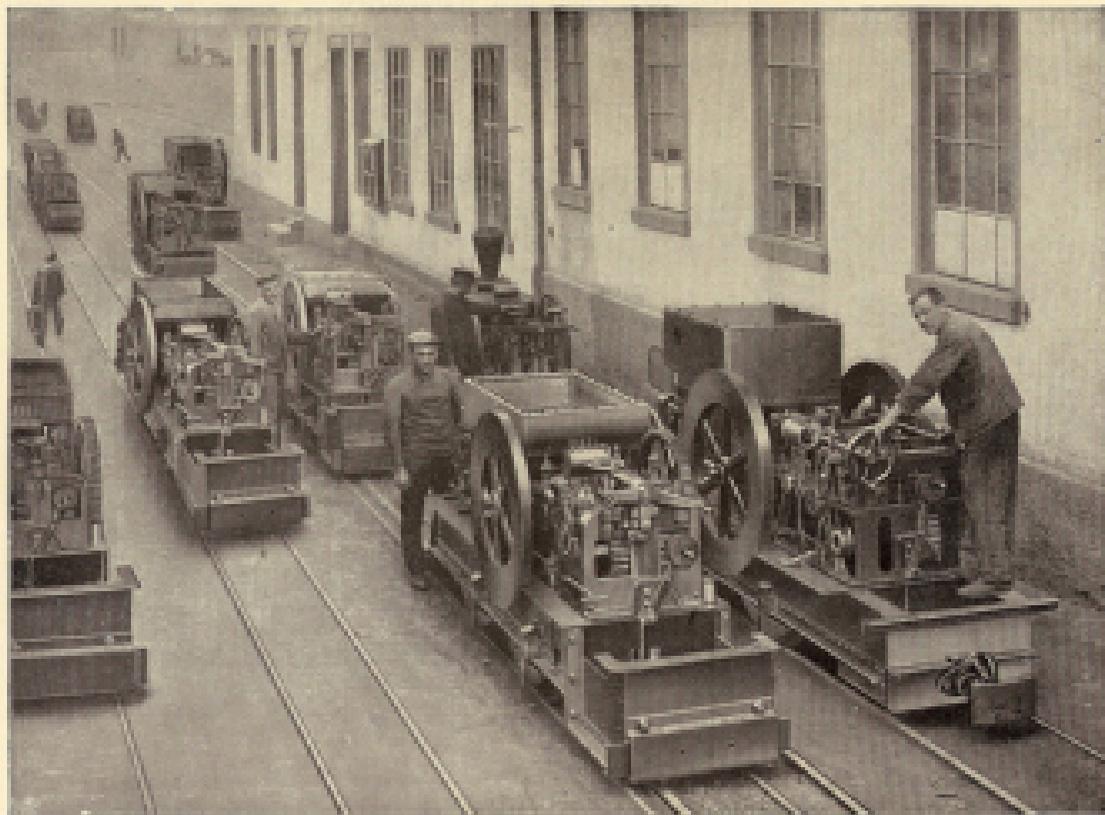
Oberurseler Rangier- und Feldbahn-Lokomotiven

Motorenfabrik Oberursel
Akt.-Ges.

Oberursel bei Frankfurt am Main
Berlin  Wien

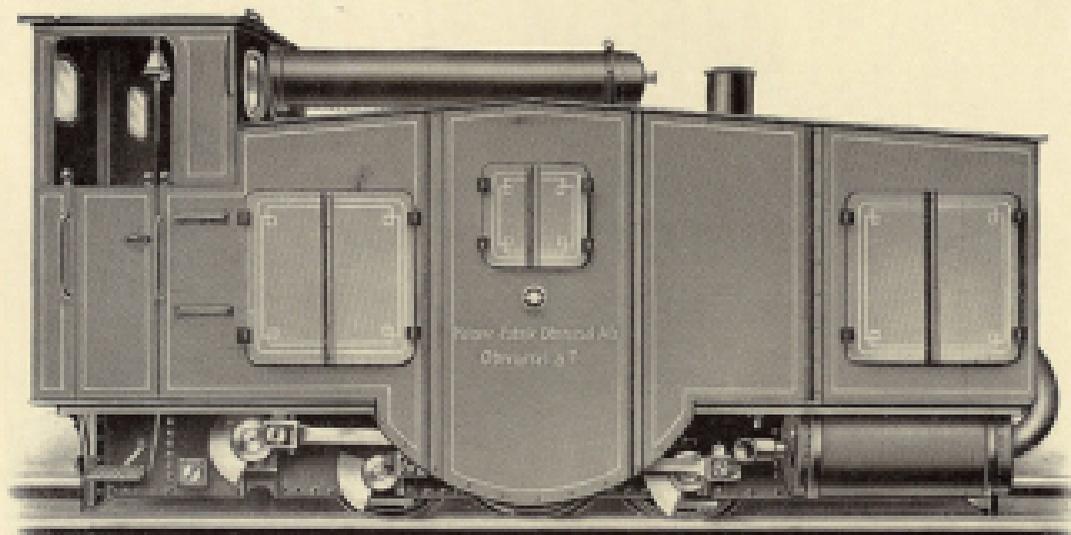


Lokomotiv-Prüf-Feld



der Motorenfabrik Oberursel Akt.-Ges. bei Frankfurt a. M.

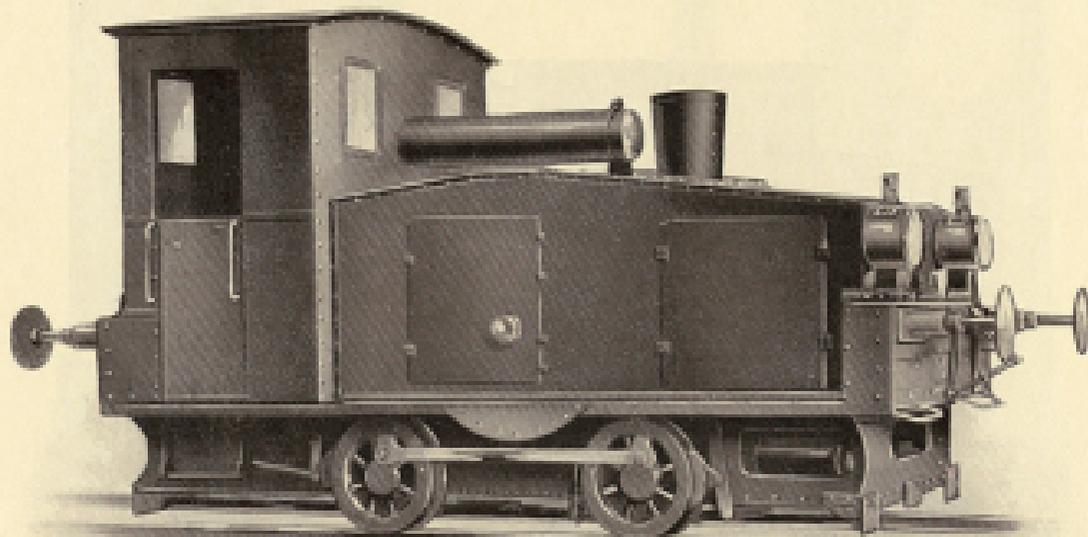
50 HP. 3achsige Motor-Lokomotive
für Rangier-, Feld- und Waldbetrieb



gebaut von der Motorenfabrik Oberursel Akt.-Ges., Oberursel bei Frankfurt a. M.

Oberurseler Normalspurige Rangier-Lokomotive

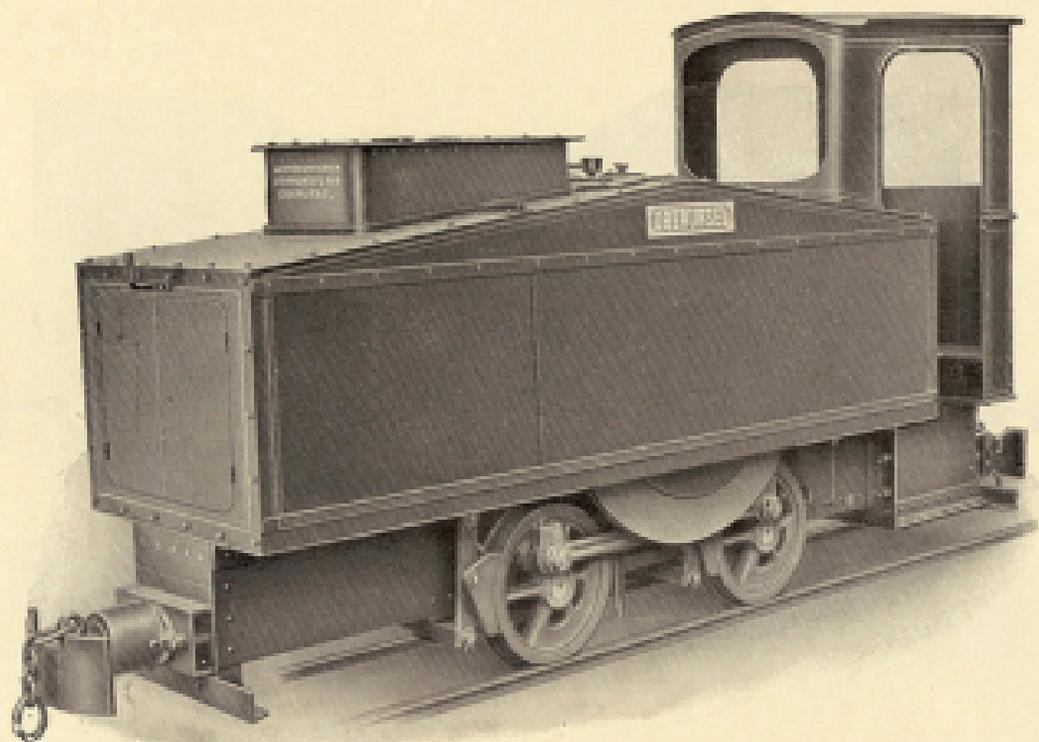
gebaut von der Motorenfabrik Oberursel Akt.-Ges., Oberursel bei Frankfurt a. M.



für die Kaiserliche Werftverwaltung Wilhelmshaven.

Oberurseler Feldbahn-Motor-Lokomotive

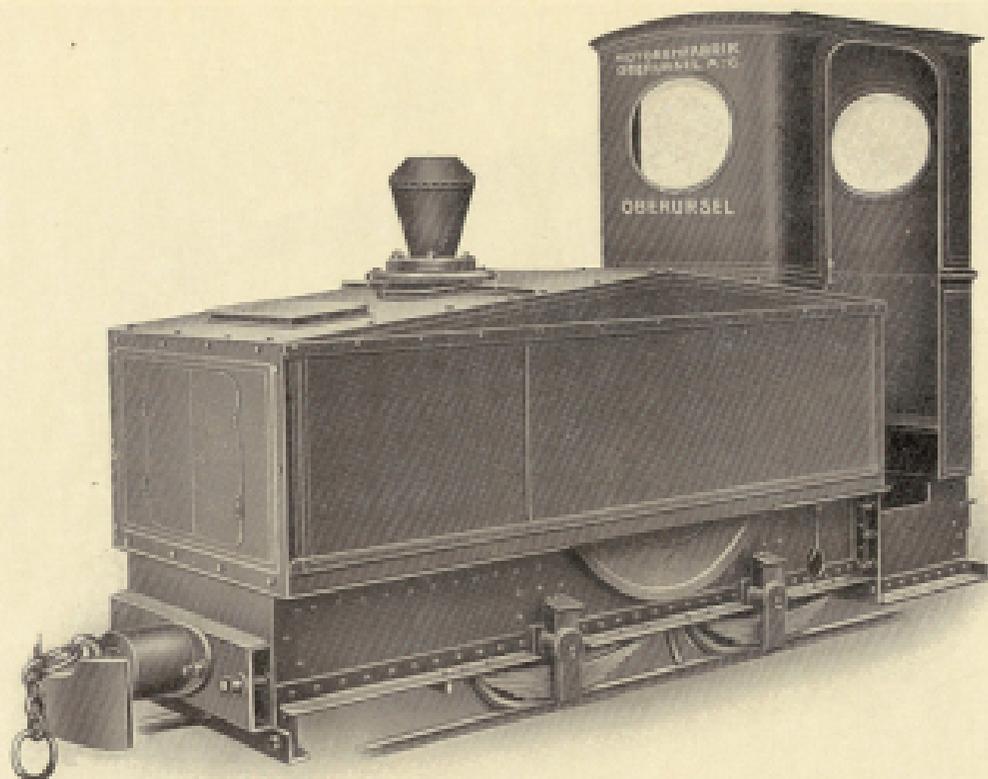
mit Treibstangen-Antrieb



gebaut von der Motorenfabrik Oberursel Akt.-Ges., Oberursel bei Frankfurt a. M.

Oberurseler Feldbahn-Motor-Lokomotive

mit Ketten-Antrieb



gebaut von der Motorenfabrik Oberursel Akt.-Ges., Oberursel bei Frankfurt a. M.

Besichtigung einer Oberurseler Motor-Lokomotive

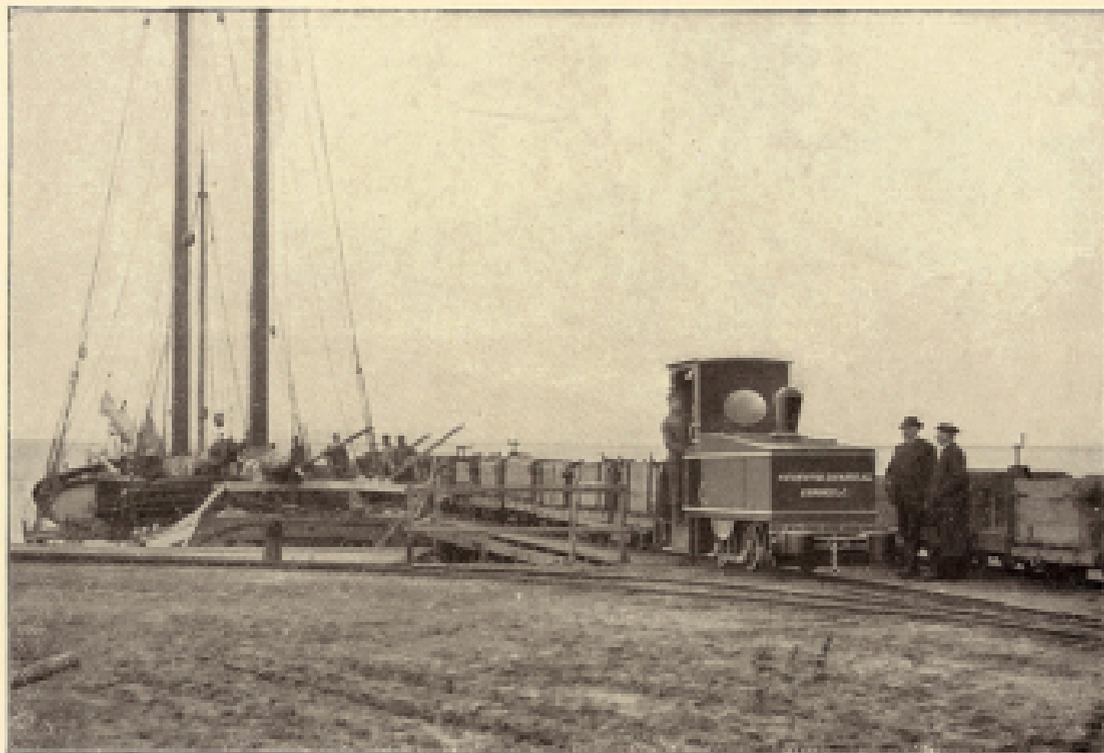
gebaut von der Motorenfabrik Oberursel Akt.-Ges., Oberursel bei Frankfurt a. M.



im Betriebe auf der Herrschaft Gadenin am 6. Juni 1902, durch
Sr. Majestät Kaiser Wilhelm II,

Oberurseler Motor-Lokomotive

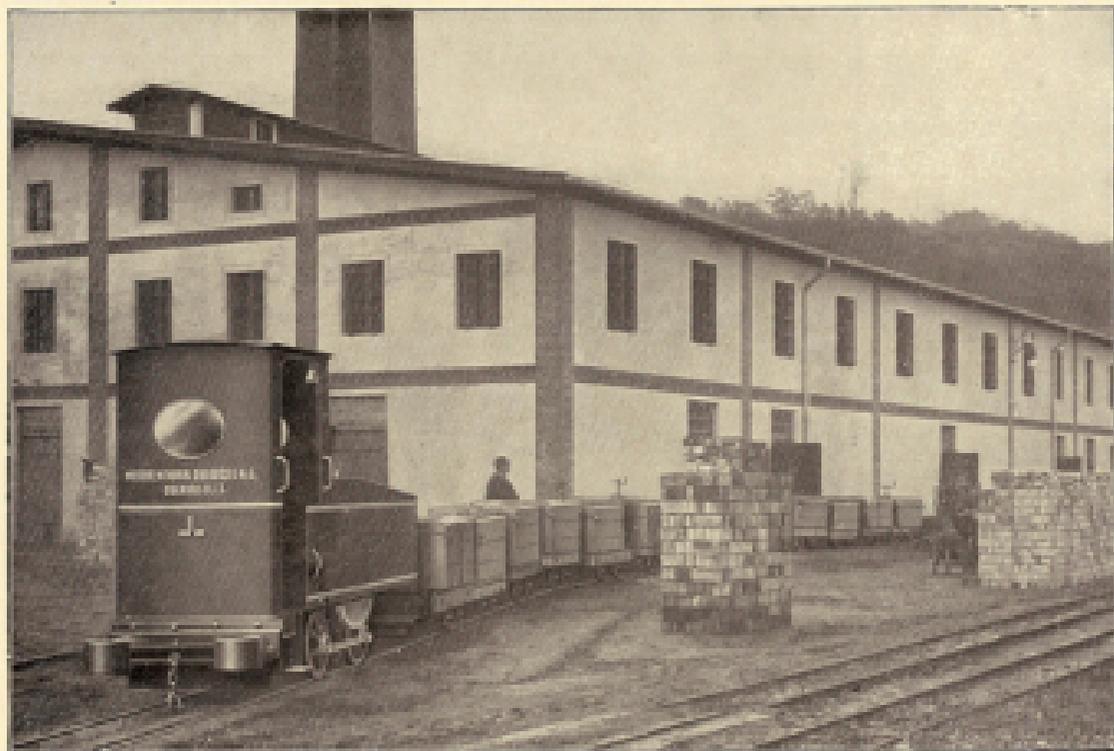
gebaut von der Motorenfabrik Oberursel Akt.-Ges., Oberursel bei Frankfurt a. M.



im Betriebe der Königl. Ziegelei S. M. Herrschaft Cadinen
zur Beförderung der Ziegelsteine nach dem Haff.

Oberurseler Motor-Lokomotive

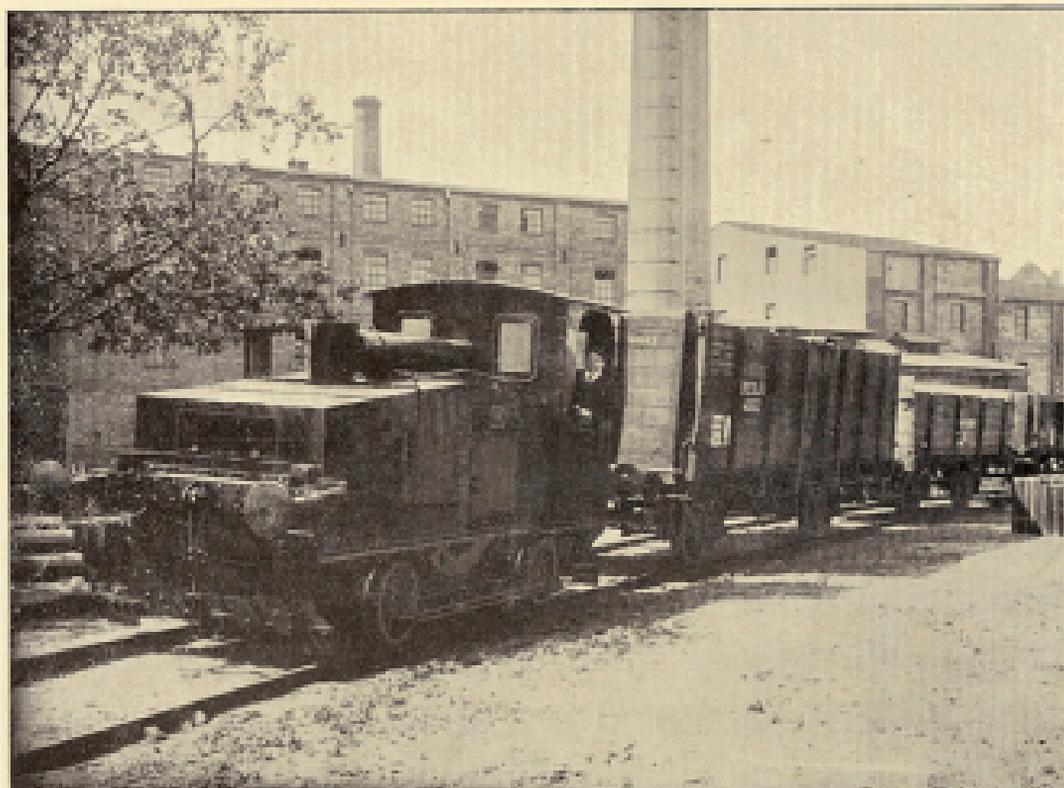
gebaut von der Motorenfabrik Oberursel Akt.-Ges., Oberursel bei Frankfurt a. M.



im Betriebe der Königl. Ziegelei S. M. Herrschaft Cadinen.

Oberurseler Motor-Rangier-Lokomotive

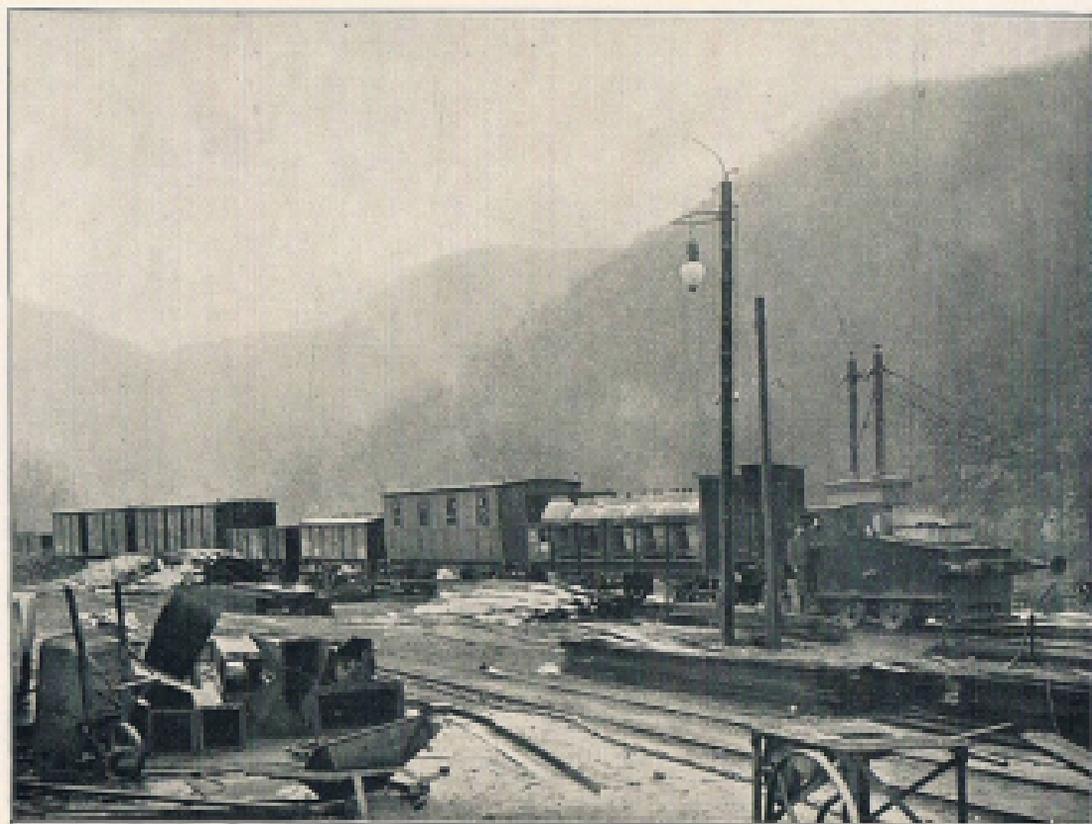
gebaut von der Motorenfabrik Oberursel Akt-Ges., Oberursel bei Frankfurt a. M.



Im Betriebe auf der normalspurigen Anschlussbahn
der Anhaltischen Tonwerke, A. Wilkendorf, Goswig (Anhalt).

Oberurseler Motor-Rangier-Lokomotive

gebaut von der Motorenfabrik Oberursel Akt.-Ges., Oberursel bei Frankfurt a. M.



im Betriebe der Gewerkschaft Käfernburg, Eisenhütte.

Oberurseler Motor-Rangier-Lokomotive

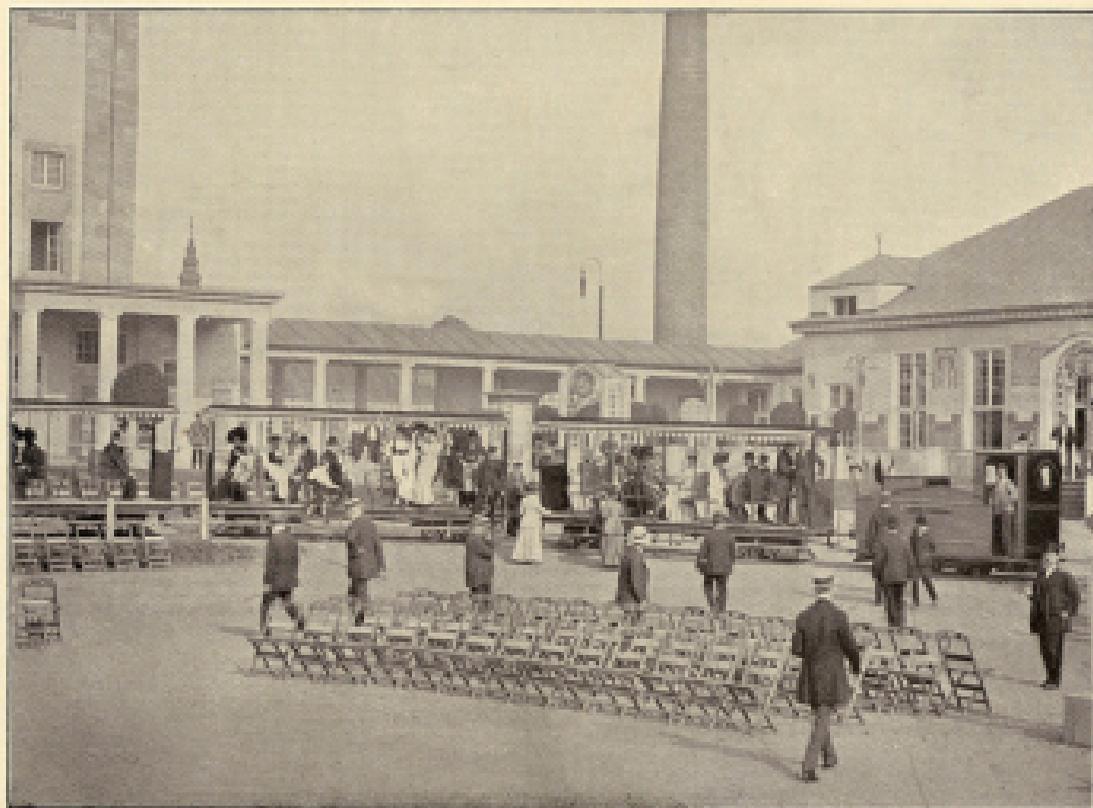
gebaut von der Motorenfabrik Oberursel Akt.-Ges., Oberursel bei Frankfurt a. M.



im Betriebe bei der Firma Schliemann & Co. Asphalt-Fabrik und
Teerdestillation, Hannover-Linden.

Personen-Verkehr-Rundbahn

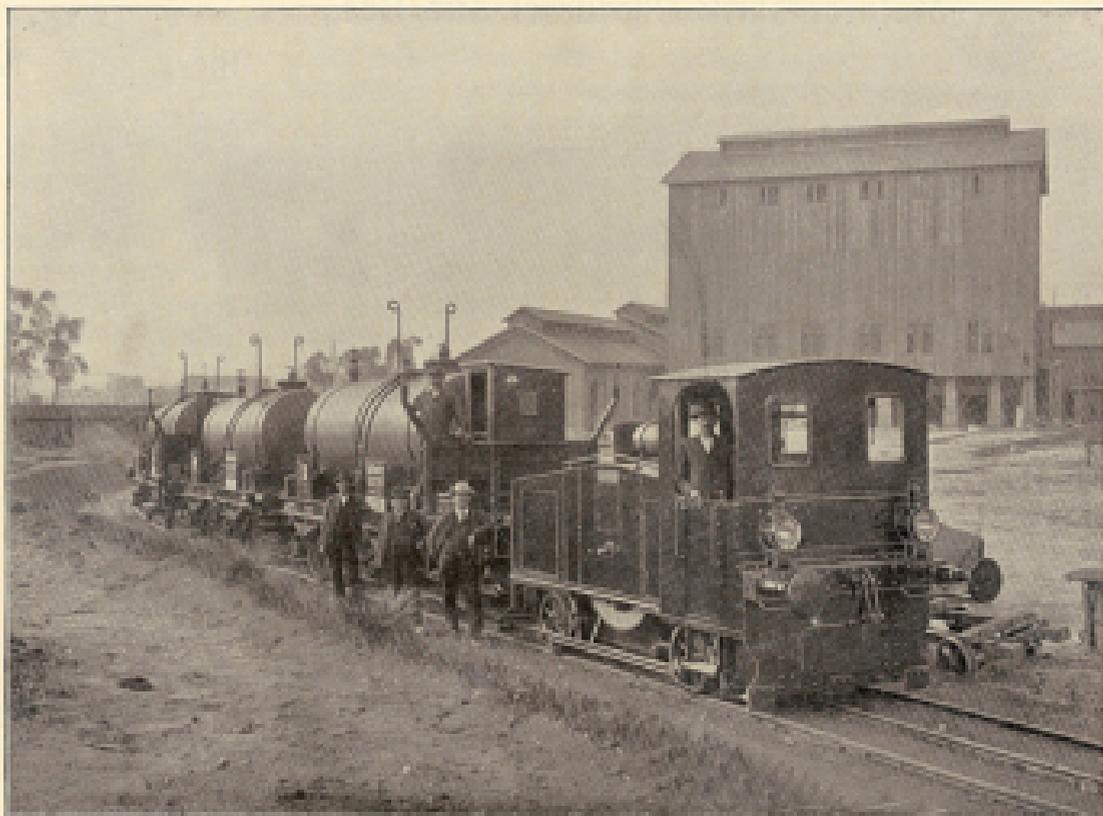
auf der Internationalen Luftschiffahrt-Ausstellung Frankfurt a. M. 1909



mittels Benzol-Lokomotiven der Motorenfabrik Oberursel Akt.-G. s.,
Oberursel bei Frankfurt a. M.

Oberurseler Motor-Rangier-Lokomotive

gebaut von der Motorenfabrik Oberursel Akt.-Ges., Oberursel bei Frankfurt a. M.



im Betriebe bei der Oberschles. Zinkhütten Akt.-Ges. in Kattowitz O.-S.

Motorenfabrik Oberursel Akt.-Ges.,**Oberursel** bei Frankfurt a. M.

In Erledigung Ihres gefl. Schreibens vom 23. d. M. übersenden wir Ihnen anbei die gewünschten Angaben und werden wir vorkommenden Falles nicht ermangeln, Sie zu empfehlen.

Hochachtungsvoll!

Oberschlesische Zinkhütten-Aktien-Gesellschaft.

Im Anschluss an vorstehendes Schreiben macht uns die Gesellschaft aus ihrem Betrieb dann nachstehende Angaben:

Auf normalspurigem 700 m langem Rangiergeleise befördert die 30 HP. Oberurseler Universal-Rangier-Lokomotive in zehnstündigem Betriebe 40 Züge zu je zwei Waggons mit zusammen 2000 To. Bruttolast. Das Gewicht eines geladenen Waggons beträgt 25 To., das Eigengewicht eines solchen ca. 7 To. Die pro Schicht geförderte Nutzlast beträgt demnach 1440 To. oder rund 1000 ToKm. Die Lokomotive hat die beladenen Züge in ansteigender Richtung zu fördern und zwar in der Hauptsache auf der Steigung 1:400, hat aber auch eine Steigung von 1:50 zu überwinden, innerhalb welcher eine Kurve mit 100 m Radius liegt. Zum Betriebe wird Benzol verwandt, welches pro 100 kg. franko Verwendungsstelle Mk. 19.— kostet, verbraucht werden pro Schicht ca. 50 kg. Die pro Schicht für Schmier- und Putzmaterialien aufzuwendenden Kosten betragen Mk. —.60.

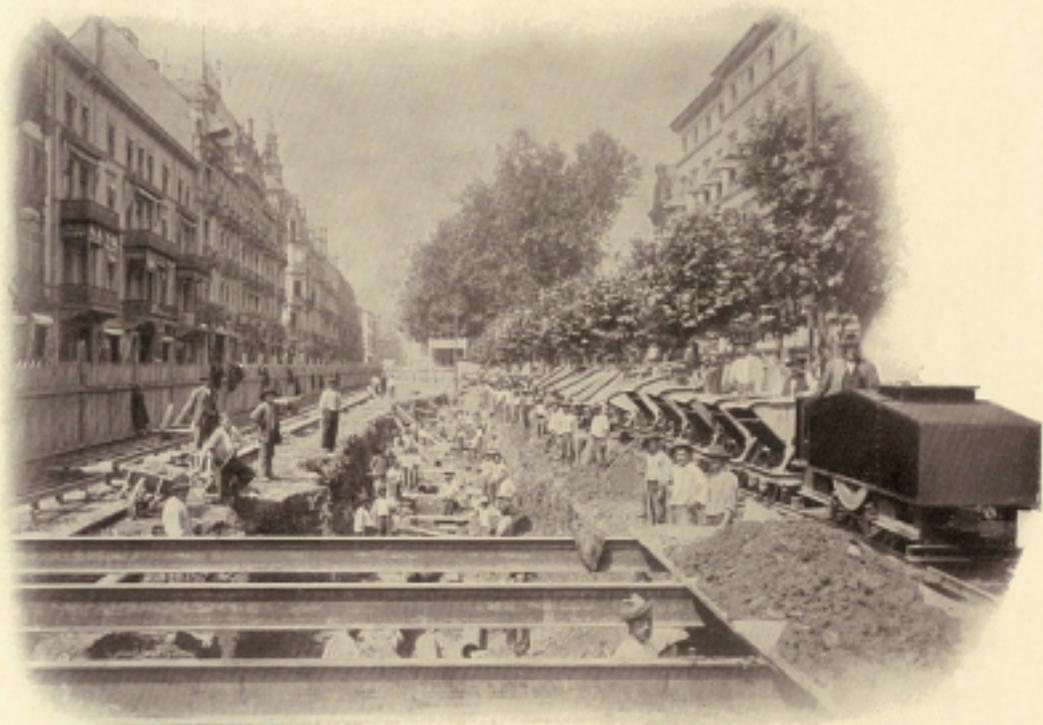
Die Gesamtkosten pro Schicht stellen sich also wie folgt zusammen:

1. Führer	Mk. 4,50
2. Brennstoff	„ 9,50
3. Schmier- und Putzmaterialien	„ —.60
4. Amortisation Verzinsung	
Instandhaltung zus. 18% des Anschaffungswertes	„ 9.—
	<hr/>
	Mk. 23,60

Mithin betragen die Unkosten für den geförderten Nutztonnenkilometer nur 2½ Pfennige.

Oberurseler Motor-Lokomotive

gebaut von der Motoren-Fabrik Oberursel Akt.-Ges., Oberursel bei Frankfurt a. M.



für die Akt.-Ges. für Hoch- und Tiefbauten vorm. Gebr. Heilmann, Frankfurt a. M.
im Betriebe beim Kanalbau.

An die

Motorenfabrik Oberursel, Akt.-Ges.,

Oberursel bei Frankfurt a. M.

In Erledigung Ihrer gefl. Zuschrift vom 3. d. M. teilen wir Ihnen wunschgemäß gern mit, daß die uns gelieferte Lokomotive beim Bau des 560 m langen Tunnels bei Mehren in der Eifel in einer 380 m langen Tunnelstrecke verwendet wurde. Im Zeitraum von einem Jahr wurden mit der Lokomotive und 2 cbm-Rollwagen ca. 15600 cbm Ausbruchmassen aus dem Tunnel in den Voreinschnitt gefahren und von da die Materialien für ca. 4700 cbm Tunnelausmauerung in den Tunnel gefördert. Die Steigung im Tunnel beträgt 1:50, im übrigen 1:40.

Die Leistung der Lokomotive entsprach den gestellten Anforderungen. Die Unterhaltungs- und Betriebskosten stellen sich **günstiger als bei Dampflokomotiven.**

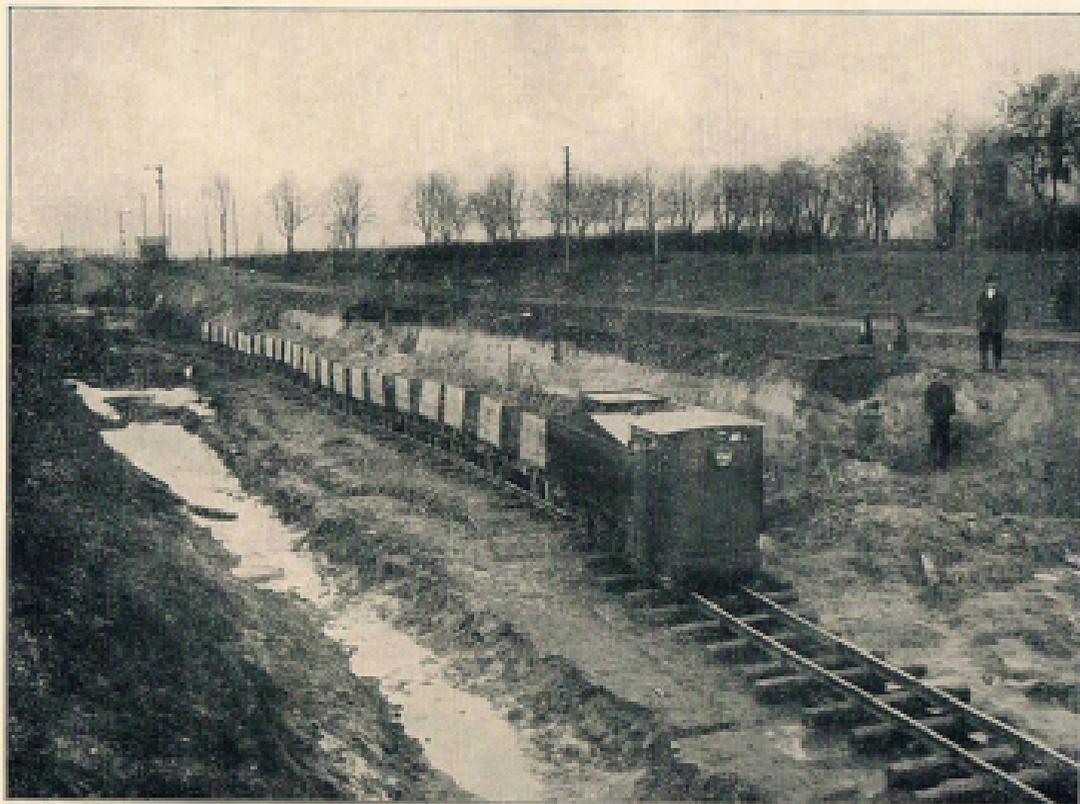
Gleichzeitig teilen wir Ihnen noch mit, daß bei Ihrer Lokomotive Belästigungen durch Auspuffgase nicht vorgekommen sind.

Hochachtungsvoll

Aktien-Gesellschaft für Hoch- und Tiefbauten,
vorm. Gebr. Hellmann.

Oberurseler Motor-Lokomotive

gebaut von der Motorenfabrik Oberursel Akt.-Ges., Oberursel bei Frankfurt a. M.



im Betriebe der Aktien-Gesellschaft für Hoch- und Tiefbauten
(vorm. Gebr. Helfmann), Lübeck.

THL

Motorenfabrik Oberursel, Akt.-Ges.

Oberursel bei Frankfurt a. Main.

Zeugnis.

Die uns im Jahre 1907 gelieferte 30 HP. Motor-Lokomotive hat unterdessen folgende Verwendung gefunden:

1. bei der Umgestaltung der Bahnhofsanlage in Lübeck zum Transport von Bodenmassen durch einen in seiner Höhe beschränkten Stollen.
2. beim Bau eines Tunnels der Neubaustrecke Daun-Wittlich.
3. bei der Herstellung von Kanalisationsarbeiten in Mülhausen im Elsaß, wo dieselbe zur Zeit im Betriebe steht.

Die Lokomotive hat sich gut bewährt. Leistung und Zugkraft entsprechen den an sie gestellten Anforderungen. Dampf-Lokomotiven gegenüber bietet die Lokomotive insofern Vorzüge, als jede Rauchbelästigung in Stollen und städtischen Straßen wegfällt. Abgase machen sich sehr wenig bemerkbar, was besonders bei Straßenbauten von Wichtigkeit ist. Einen besonderen Vorteil unserer Lokomotive finden wir darin, daß die Spurweite von 600 auf 900 mm verstellbar ist. Außer dem Führer war bis jetzt weiter niemand zur Bedienung der Lokomotive erforderlich. Die Reparaturen haben das auch bei anderen Maschinen übliche Maß nicht überschritten. Gegen längere Betriebsstörungen infolge Defektwerdens einzelner Teile schützen wir uns durch Bereithaltung der erforderlichen Reserveteile.

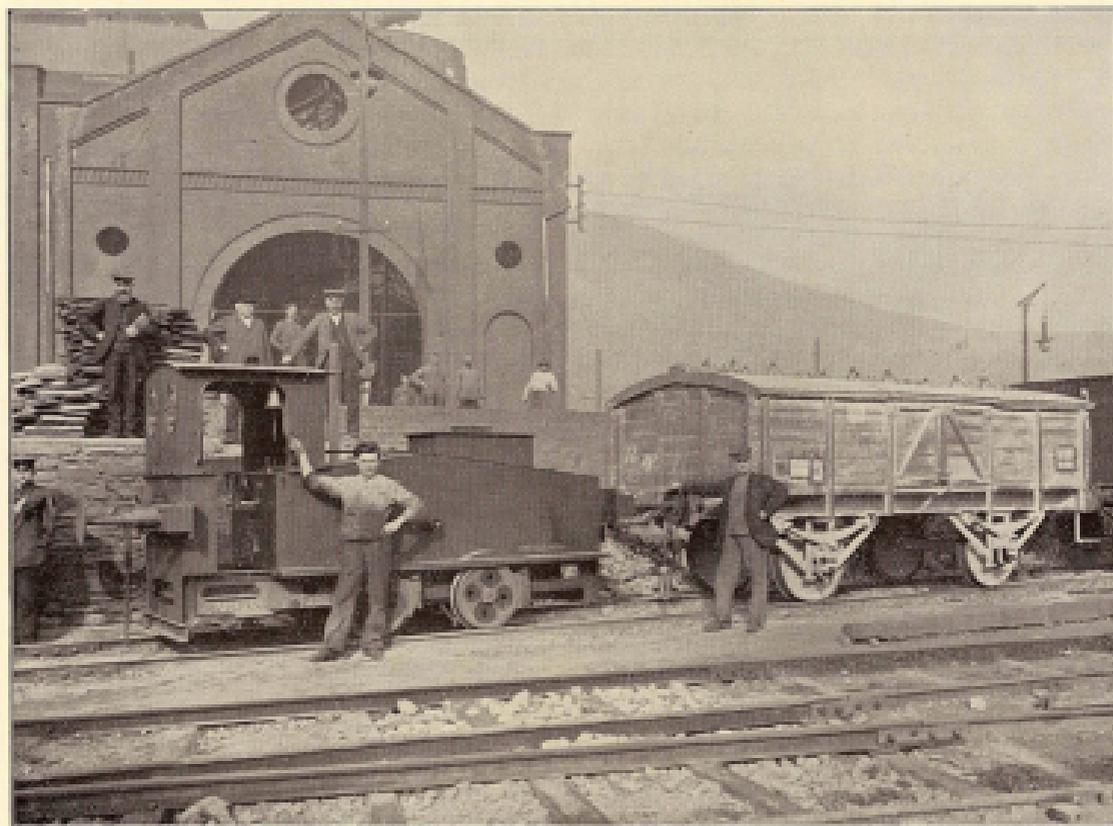
Wir hoffen Ihnen mit vorstehenden Angaben gedient zu haben und zeichnen

Hochachtungsvoll!

gez. Aktien-Gesellschaft für Hoch- und Tiefbauten.

Oberurseler Motor-Rangier-Lokomotive

gebaut von der Motorenfabrik Oberursel Akt.-Ges., Oberursel bei Frankfurt a. M.



im Betriebe auf der normalspurigen Anschlussbahn der Gewerkschaft „Marienhütte“
Eisenerfeld bei Siegen, Abteilung der Westfälischen Stahlwerke in Bochum.

Personen-Verkehr-Rundbahn

auf der Internationalen Luftschiffahrt-Ausstellung Frankfurt a. M. 1909



mittels Benzol-Lokomotiven der Motorenfabrik Oberursel Akt.-Ges., Oberursel bei Frankfurt a. M.

Oberurseler Motor-Lokomotive

gebaut von der Motorenfabrik Oberursel Akt.-Ges., Oberursel bei Frankfurt a. M.
für die Königl. Regierung, Abteilung für Domänen und Forsten in Potsdam



bei der Vorführung auf der Waldbahn in der Schorfheide am 13. Mai 1905.

50 HP. Spiritus-Benzin-Lokomotive

gebaut von der Motorenfabrik Oberursel Akt. Ges., für die Königliche Regierung,
Abteilung für Domänen und Forsten in Potsdam.

In Gegenwart des Herrn Kgl. Landforstmeisters Wrobel, als Kommissar des Herrn Ministers für Landwirtschaft, Domänen und Forsten, des Herrn Kgl. Forstrats Eyber, des Herrn Kgl. Forstmeisters von Hövel und einer größeren Anzahl von Herren aus königlichen Forstverwaltungen fand am 13. Mai 1905 auf der Waldbahn der Königlichen Regierung in der Schorfheide, Oberförsterei Grimnitz bei Joachimsthal die Vorführung einer von der Motorenfabrik Oberursel Akt.-Ges. gelieferten 50 HP. Spiritus-Benzin-Lokomotive statt. Dieselbe war bereits wochenlang vorher in regelrechtem Betriebe nach allen Richtungen hin gründlichen Prüfungen und Probe-Fahrten unterworfen gewesen, auf Grund deren die allseitig zum Ausdruck gelangte Zufriedenheit deren Abnahme veranlaßte.

Der Probezug bestand aus 11 Doppelwagen verschiedener Konstruktionen, deren Eigengewicht zwischen 1200 und 1500 kg per Wagen, und deren Widerstand pro To. Zuggewicht zwischen 8 und 12 kg schwankte. Er wurde mit 127,37 Festmetern Kiefern beladen und betrug dann ein totales Bruttogewicht (Wagen und Last) rund 122 To. Die Wagen waren so rangiert, daß die Lokomotive 5 Doppelwagen vor sich her drückte und 6 Doppelwagen zog, also annähernd in der Mitte eingekuppelt war. Die Lokomotive förderte den Zug mit einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von ca. 8 $\frac{1}{2}$ Kilometer pro Stunde. Auf der Strecke sind sowohl Steigungen bis $\frac{1}{4}$ % wie auch Kurven vorhanden. Das Anfahren erfolgte sicher und ohne den geringsten Stoß, die Bedienung

wurde als außerordentlich einfach erkannt. Auf stärkeren Steigungen machte sich die eingebaute zweite Getriebe-Übersetzung zwecks Verdoppelung der Zugkraft vorteilhaft bemerkbar, da dann der hintere Zugteil nicht abgekuppelt zu werden braucht, sondern die Lokomotive unter Verringerung der Fahrgeschwindigkeit auch diese Steigungen mit dem ganzen Zuge bewältigt.

Als besondere Vorteile der Oberurseler Spiritus-Benzin-Lokomotiven gegenüber Dampflokomotiven wurden rühmend hervorgehoben, daß

- a) dieselben jederzeit sofort betriebsfertig sind,
- b) nur geringer Bedienung und Wartung benötigen,
- c) während der Arbeitspausen keinen Brennstoff verbrauchen,
- d) vollständig rauchfrei arbeiten,
- e) jede Feuersgefahr sozusagen vollständig ausgeschlossen,
- f) die Gefahren der Waldbrände bei Benützung dieser Lokomotive beseitigt sind,
- g) keine großen Kohlen- und Wasservorräte als toter Ballast mitzuführen sind,
- h) die bei Dampf-Lokomotiven häufigen Kesselrevisionen im Wegfall kommen.

Die Bedienung der Lokomotive erfolgte durch den königl. Hülfsförster Herrn Thieme im Werbelinsee bei Joachimsthal, welcher Herr sich ohne besondere Vorkenntnisse die Führung der Lokomotive in ganz kurzer Zeit aneignete.

Oberurseler Motor-Lokomotive

gebaut von der Motorenfabrik Oberursel Akt.-Ges., Oberursel bei Frankfurt a. M.
für die Königl. Regierung, Abteilung für Domänen und Forsten in Potsdam.



Im Betriebe auf der Waldbahn der Königl. Preuß. Forstverwaltung Grimnitz,
bei Joachimsthal in der Uckermark.

An die

Motorenfabrik Oberursel Akt.-Ges.

Oberursel.

50 HP. Spiritus-Lokomotive.

Auf Ihr gefl. Schreiben vom 20. v. Monats wird gerne bestätigt, daß die von Ihnen gelieferte 50 HP. Spiritus-Lokomotive den garantierten Anforderungen entspricht.

Bei einer Geschwindigkeit von 8 Km. in der Stunde zieht dieselbe

auf horizontaler Strecke	100 Tonnen
bei Steigung 1:75	35 "
" " 1:50	23 "
" " 1:25	8 "

Bei einer Geschwindigkeit von 4 Km. in der Stunde

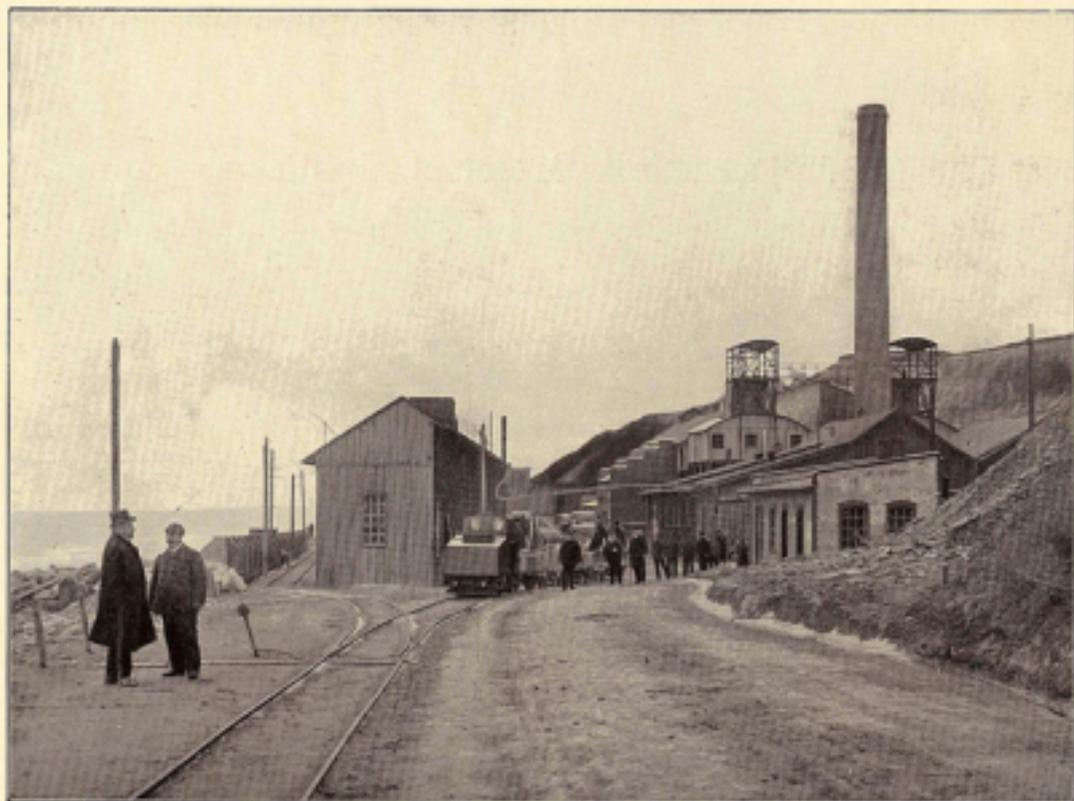
auf horizontaler Strecke	200 Tonnen
bei Steigung 1:75	70 "
" " 1:50	20 "
" " 1:25	17 "

Die Bedienung und Erlernung der Maschine wird nach hiesiger Erfahrung in kurzer Zeit von geschickten Arbeitern erlernt. Da kein Funkenauswurf stattfindet, ist die Gefahr an Waldbränden ausgeschlossen, die Spiritus-Lokomotiven eignen sich daher für den Betrieb in den Forsten ganz besonders.

I. A.: **Mackmann**, Königl. Oberförster.

Oberurseler Motor-Lokomotive

gebaut von der Motorenfabrik Oberursel Akt.-Ges., Oberursel bei Frankfurt a. M.



Im Betriebe bei der Königl. Bergverwaltung Palmnicken.

An die

Motorenfabrik Oberursel Akt.-Ges.

Oberursel.

Auf das gefl. Schreiben vom 21. v. Mts. erwidern wir ergebenst, daß wir mit der von Ihnen angelieferten 15 HP. Benzin-Lokomotive in allen ihren Teilen zufrieden gestellt sind. Die Lokomotive arbeitet sehr gut und hat zu Beanstandungen bis jetzt keine Veranlassung gegeben.

Hochachtungsvoll

gez. **Königliche Bergwerks-Verwaltung.**

Oberurseler Motor-Lokomotive

gebaut von der Motorenfabrik Oberursel Akt.-Ges., Oberursel bei Frankfurt a. M.



Im Betriebe bei der Gräfl. von Garnier'schen Forstverwaltung in Turawa (Oberschles.).

An die

Motorenfabrik Oberursel Akt.-Ges.**Oberursel.**

Die hiesige Waldbahnanlage besteht aus einer fest verlegten **Gleisstrecke von 5 Km.**, welche sich vom Bahnhof Klein Rotterz durch die Dörfer Klein-Rotterz und Turawa gehend, auf Chausseen in den Forst hinein erstreckt, und aus **5 Km. transportablem Geleis**, welches je nach Bedarf an die Hauptstrecke zu ihrer Verlängerung bezw. als Seitenabgänge in die Hiebsorte angesetzt wird.

Die Schienen bestehen aus Bessemer-Stahl und weisen 65 mm Höhe, 50 mm Fußbreite, 5 mm Stegstärke und 23,5 mm Kopfbreite auf. Schwellenentfernung beträgt von Mitte zu Mitte 83 cm bei einer Schwellenbreite von ca. 15 cm und 3 cm Höhe.

Auf der Bahn sind jährlich ca. **25 000 Fm. Holz** mit einem Durchschnittsgewicht von 13 Zentnern auf eine mittlere Entfernung von 10 Km. zu befördern, das sind 162.500 Km., zu deren Bewältigung der von Ihnen bezogene Spiritus-Motor und 4 Paar Pferde, die allerdings am Tage nur Hölzer an die Strecke heranrücken und nur abends je einen Lastzug mit nach Hause nehmen, eingestellt sind.

Was die Leistungen der 10 PS. Maschine anbelangt, so sind wir mit derselben **aufserordentlich zufrieden**. Der Spiritusverbrauch hält sich durchaus in den garantierten Grenzen und ersetzt den Motor dadurch, daß er die weiten Strecken zweimal, die mittlere dreimal fahren kann, 6 Paar Pferde. Die Maschine schleppt von grünem Nadelholz je nach dem Standort, auf dem das Holz gewachsen ist, es kommen Unterschiede bis zu 4 Zentner vor, 40 bis 45 Festmeter trockenes Grabenholz, wie zurzeit bis 90 Festmeter, als Durchschnittslast sind 800 Zentner anzusehen.

Rechnet man nur 750 Zentner und nimmt an, daß die mittlere Entfernung von 10 Km. dreimal mit Last am Tage durchfahren werden kann, wenn beim Auf- und Abladen keine Zeit verschwendet wird, so erhält man eine Leistung von **2250 Ztr. Nettolast pro Tag**. Ein Paar Pferde zieht durchschnittlich 250 Zentner auf die Entfernung von 10 Km. $1\frac{1}{2}$ mal, leistet am Tage also 375 Zentner Nettolast oder **den 6. Teil**.

Die Kosten belaufen sich per Tag auf:

für Spiritus (hoch gerechnet)	Mk. 6.—
für Maschinenführer	„ 3.—
für Schmiermaterial	„ 1.—
für 15% Amortisation, Verzinsung, Instandhaltung	„ 5.—

so daß sich die **Kosten demnach pro Tag auf Mk. 15.—** stellen.

Sechs Paar Pferde kosten uns hier Mk. 24.— pro Tag, der **Motorenbetrieb** ist also, wenn Aufenthalte bei Auf- u. Abladen vermieden werden, **um 9 Mk. pro Tag billiger**.

Da die Maschine nach dem oben Gesagten schon allein **mehr zu leisten im Stande wäre**, als die geforderten 162.500 Km., sind wir in der Lage, sie zur Anfuhr von Steinen auf einem großen Chausseebau mitzuverwenden.

Trotzdem wir nur 65er Schienen liegen haben, ist noch kein Bruch oder Durchbiegen oder sonstiges Schadhafwerden des Geleises nach Einführung des Motorenbetriebes vorgekommen.

Ergebenst

Stiller

Gräfl. Oberförster des Gräfl. v. Garnier'schen Forstamts.

Oberurseler Motor-Lokomotive

gebaut von der Motorenfabrik Oberursel Akt.-Ges., Oberursel bei Frankfurt a. M.



Im Betriebe für den Bau der Kocherthal-Bahn (Württemberg).

10 HP. Spiritus-Lokomotive „Gnom“.

Schloß Turawa, den 15. August 1903.
Schlesien.

Ich bin mit den Leistungen und der Lieferung des Motors so zufrieden, daß Sie sich jederzeit auf meine Empfehlung berufen können.

Ich zeichne

Graf von Garnier.

Oberurseler Motor-Lokomotive

gebaut von der Motorenfabrik Oberursel Akt.-Ges., Oberursel bei Frankfurt a. M.



Im Betriebe bei der Königlichen Bergverwaltung Palmnicken.

An die

Motorenfabrik Oberursel Akt.-Ges.

Oberursel.

Die von Ihnen gelieferte 8 HP. Spiritus-Benzin-Lokomotive arbeitet seit ihrer Inbetriebsetzung vor etwa 2 Monaten zu unserer vollsten Zufriedenheit. Trotz ganz bedeutender Steigungen, die sie auf der etwa 2,5 Km. langen Bahnstrecke, zu überwinden hat, befördert die Lokomotive 7 volle Tonlowrys von je über 1 cbm Inhalt. In der Zeit von früh 7 Uhr bis nachmittags 5¹/₂ Uhr legt die Maschine den Weg von der Tongrube nach der Fabrik und umgekehrt siebenmal zurück; während der Mittagspause wird nicht gefahren.

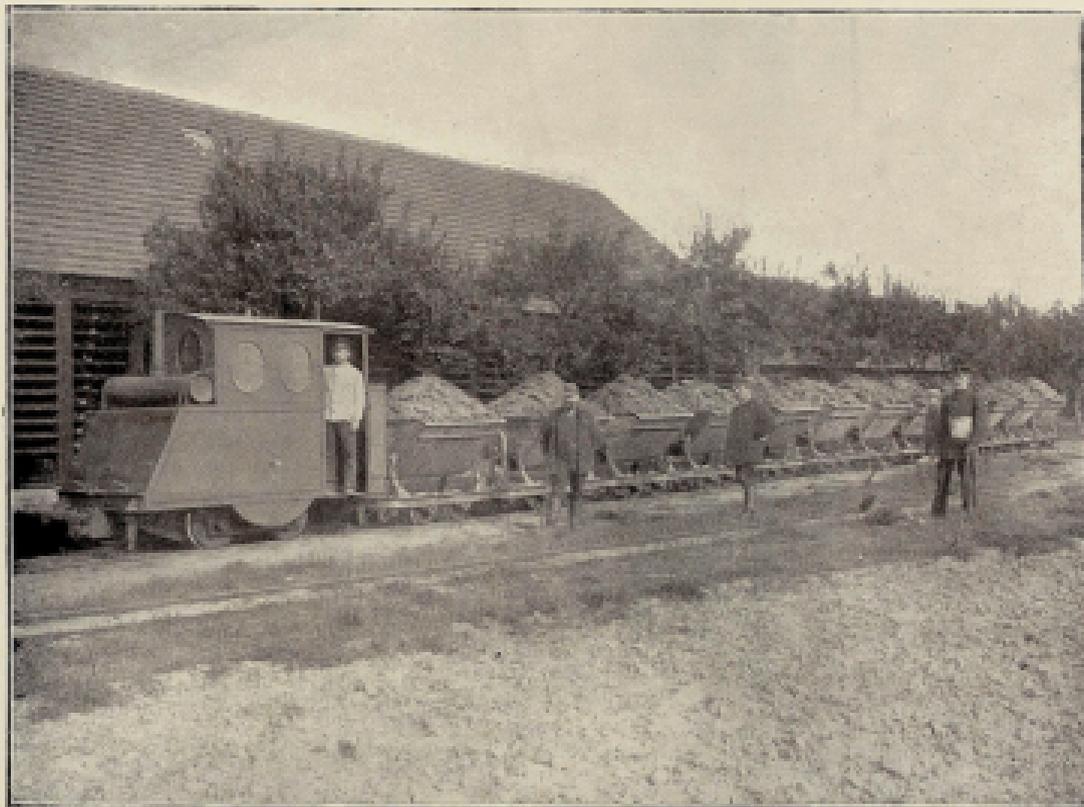
Hochachtungsvoll

Rother'sche Kunst-Ziegeleien, G. m. b. H.

(gez.) Oskar Rother.

Oberurseler Motor-Lokomotive

gebaut von der Motorenfabrik Oberursel Akt.-Ges., Oberursel bei Frankfurt a. M.



für die Dampfziegelei und Verblendsteinfabrik Benno Neubert
Schartau b. Burg (Bez. Magdeburg).

An die

Motorenfabrik Oberursel Akt.-Ges.

Oberursel.

Die mir von Ihnen im November 1904 gelieferte 10 HP. Benzin-Lokomotive arbeitet zu meiner vollsten Zufriedenheit. Mit 12 vollbeladenen Lowrys à $\frac{1}{4}$ Kubikmeter Inhalt nimmt dieselbe eine Steigung von 1:45 (Eildeck) und legt die 4,5 Km. lange Bahnstrecke von 6 Uhr früh bis 7 Uhr abends sechs- auch siebenmal zurück. Außerdem zeichnet sich die Lokomotive durch sparsamen Benzin- bzw. Benzolverbrauch, sowie schnelle Inbetriebsetzung aus.

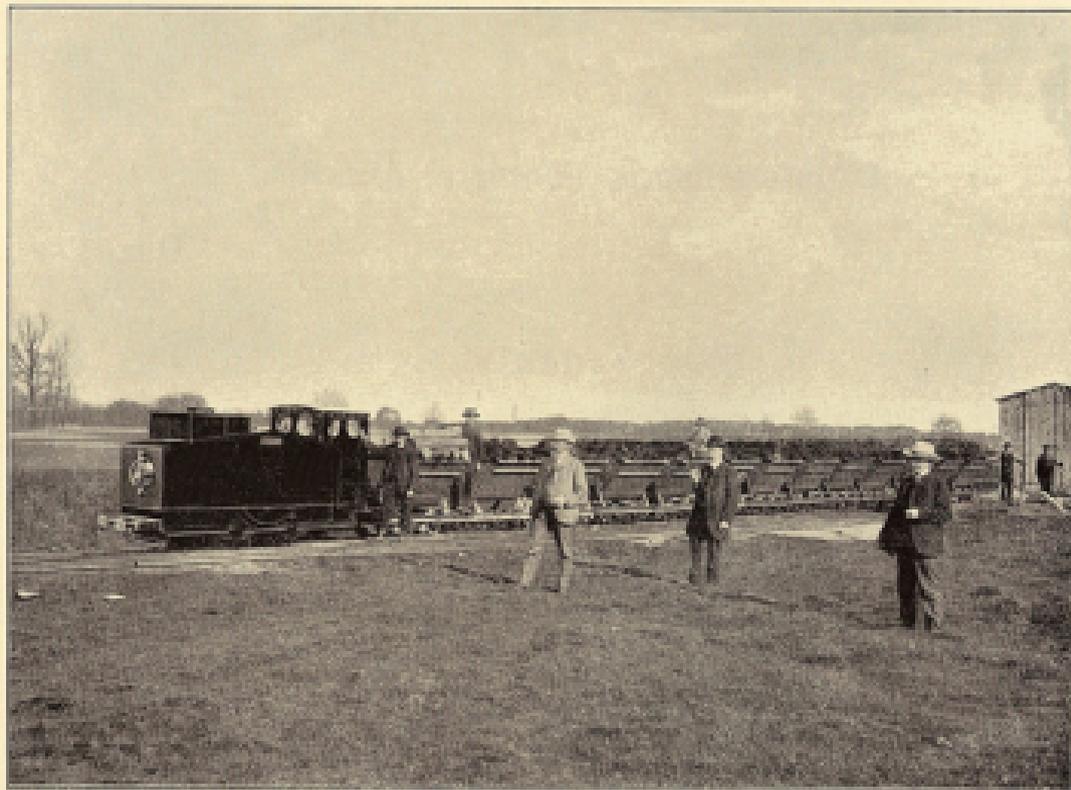
Hochachtungsvoll

Benno Neubert

Dampfziegel- und Verblendsteinfabrik.

Oberurseler Motor-Lokomotive

gebaut von der Motorenfabrik Oberursel Akt.-Ges., Oberursel bei Frankfurt a. M.



Im Betriebe der Rasenerz-Verwertungs-Gesellschaft m. b. H., Beuthen O.-S.

An die

Motorenfabrik Oberursel Akt.-Ges.

Oberursel.

Zeugnis.

Die uns von Ihnen im vorigen Jahre gelieferte Feldbahn-Lokomotive für Benzol-Betrieb hat sich bisher bewährt und sind wir mit derselben sowohl in bezug auf Leistungsfähigkeit als auch Brennstoff-Verbrauch zufrieden.

Hochachtungsvoll

(gez.) **Rasenerz-Verwertungs-Gesellschaft m. b. H.**

Oberurseler Motor-Lokomotive

gebaut von der Motorenfabrik Oberursel Akt.-Ges., Oberursel bei Frankfurt a. M.



Im Betriebe der Firma Völker & Nicolaier, Granit-Werke, Breslau.

An die

Motorenfabrik Oberursel Akt.-Ges.

Oberursel.

Wir haben von der Motorenfabrik Oberursel Akt.-Ges. in Oberursel in diesem Jahre eine 8 HP. Benzin-Lokomotive bezogen, welche seit etwa 2 Monaten in Betrieb ist.

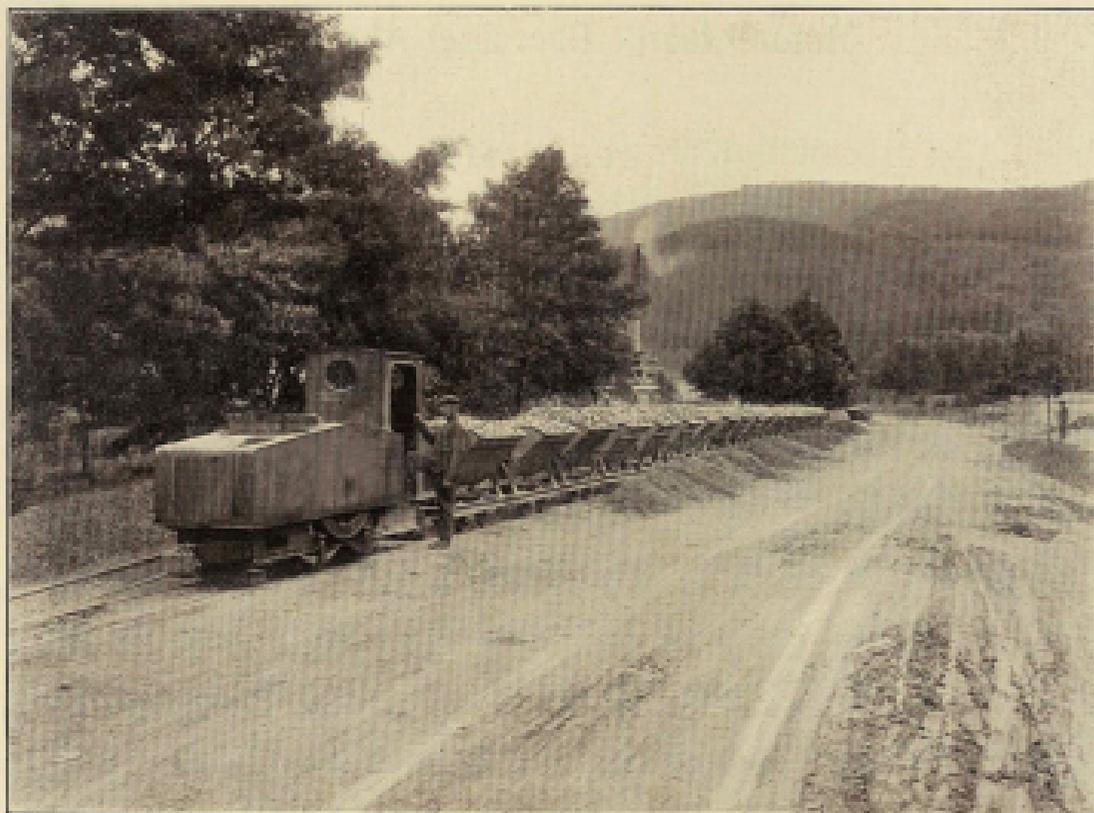
Mit den Leistungen dieser Maschine sind wir ~~derart~~ zufrieden, daß wir genannter Fabrik heute eine zweite Lokomotive von 12 HP. in Auftrag gegeben haben.

Hochachtend

C. Reinbold, G. m. b. H.

Oberurseler Motor-Lokomotive

gebaut von der Motorenfabrik Oberursel Akt.-Ges., Oberursel bei Frankfurt a. M.



Im Betriebe der Firma Franz Krieger, Baugeschäft, Nordhausen.
Abt.: Pflastersteinbrüche und Schotterwerk Ufrungen.

An die

Motorenfabrik Oberursel Akt.-Ges.**Oberursel** bei Frankfurt a. M.**Zeugnis!**

Auf Ihr werthes Schreiben vom 24. Juni teile ich Ihnen ganz ergebenst mit, daß ich mit der im Mai vorigen Jahres bezogenen Motor-Lokomotive in jeder Weise zufrieden bin. Die Maschine arbeitet sicher und erfordert zur Bedienung nur einen gewissenhaften Arbeiter.

Ich mache mit der Lokomotive in 11 stündiger Schicht 7 bis 8 Züge à 22 Wagen mit 33 Tonnen Nutzlast. Die pro Schicht geförderte minimalste Nutzlast beträgt daher 32 Tonnen. Sie besteht aus Steinschlag, dessen Gewicht pro Kubikmeter 1500 kg beträgt. Meine Förderwagen von 1 Kubikmeter Inhalt wiegen 415 kg. Die beladenen Züge werden auf der 2,2 km langen Strecke in ansteigender und abfallender Richtung gefahren. Die größten Steigungen betragen ca. 1:85.

In der 11 stündigen Schicht verbraucht die Maschine ca. 15 kg Benzol, konsumiert also an Brennstoff bei dem heutigen Preise von Mk. 24.— pro 100 kg pro Tag ca.	Mk. 3.60
Die Kosten für Schmier- und Putzmaterialien pro Schicht betragen	„ —.60
Wird der Führer noch mit	„ 4.—
ausgerechnet, so betragen die Totalunkosten	<u>Mk. 8.20</u>
Rechne ich hierzu noch für Amortisation, Verzinsung und Instandhaltung 18% des Anschaffungswertes pro Arbeitstag gleich rund	„ 6.—
so betragen die Gesamtkosten	<u>Mk. 14.20</u>

Mit diesen Unkosten fördere ich rund 508 Tonnenkilometer; mithin stellen sich die Unkosten für den geförderten Tonnenkilometer auf nicht einmal ganz 3 Pfennig.

Hochachtungsvoll!

gez. Franz Krieger, Baugeschäft.

Nordhausen.

Abteil. Pflastersteinbrüche u. Schotterwerk Utrungen.

Oberurseler Motor-Rangier-Lokomotive

gebaut von der Motorenfabrik Oberursel Akt.-Ges., Oberursel bei Frankfurt a. M.



Im Betriebe der Firma Adolph Schmidt, Müllroser Kunstmühle,
Müllrose b. Frankfurt a. O.

501 (in Nr. 66) Feldbahnanlagekosten.



1. In Nr. 68.

2. Die erfragten Kosten für eine stabile Feldbahn von ca. 6 km Länge, in ziemlich ebenem Terrain, ca. zur Hälfte auf Feldweg und zur Hälfte auf Straße, würden sich pro lfd. m glatt betriebsfertig hergestellt auf Mk. 4,75 stellen. In diesem Preise ist einbegriffen das Verlegen und das Gleis mit 70 mm hohem Profil und ca. 10 kg pro lfd. m.

1 Stück Kippwrie für $\frac{1}{2}$ cbm Inhalt stellt sich auf Mk. 135 und 1 Weiche auf ca. Mk. 125.

Für die erfragte Feldbahnanlage ist zweifellos eine Motorlokomotive zu empfehlen, da deren Vorteile gegen eine Lokomotive ganz erhebliche sind.

Erstere ist in steter Betriebsbereitschaft, da sie nur entzündet zu werden braucht, letztere dagegen bedarf einer mindestens einstündigen Anheizung, zudem eine ständige Bedienung durch zwei Mann, erstere nur durch einen Mann.

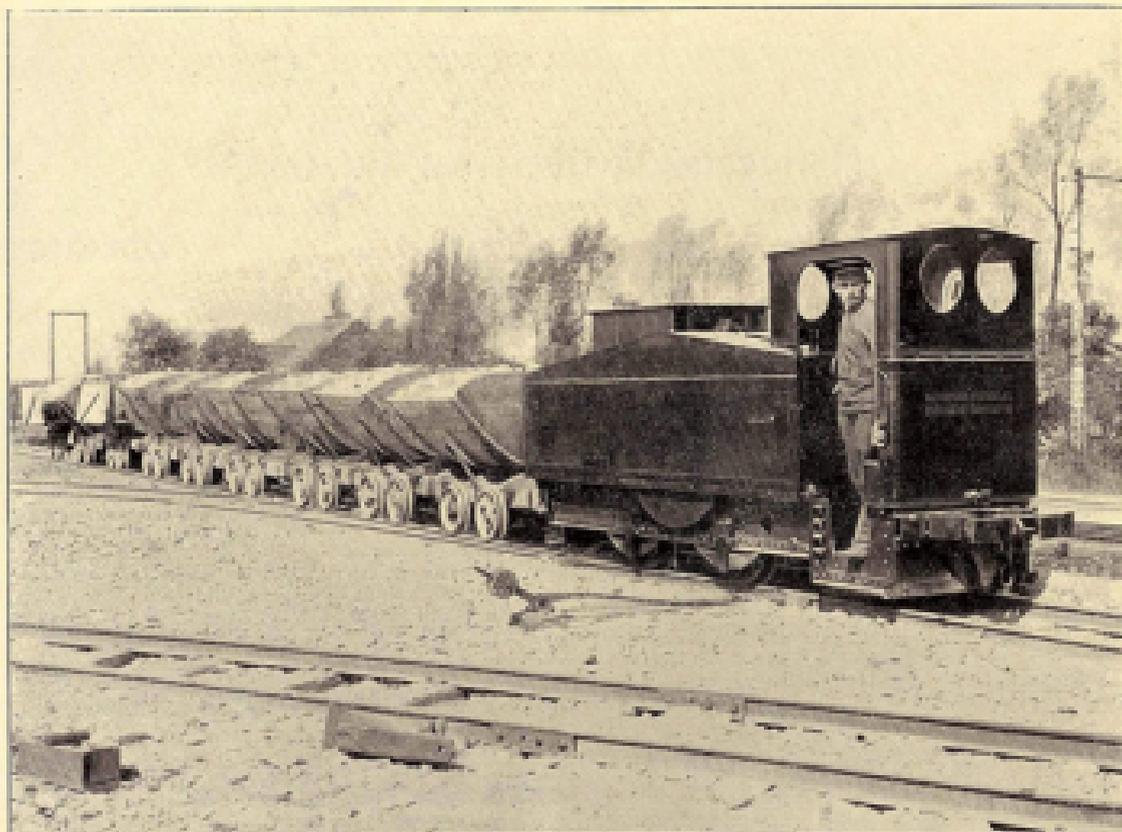
Andere bedeutende Vorteile der Motor-Lokomotive sind vor allen die, daß die zeitraubende Beschaffung von Kohle und Wasser in Fortfall kommt, der geräuschlose Gang, wodurch das Scheuen der Pferde vermieden wird, Ausschluß der Explosionsgefahr und des Funkenwurfes, durch welche letzteren bei den Lokomotiven schon häufig, trotz aller Sicherheitsvorkehrungen, erhebliche Brandschäden verursacht wurden. Es wird eben bei der Motor-Lokomotive nicht mit offenem Feuer gearbeitet, und das ist äußerst wesentlich.

Ich habe seit 3 Jahren eine Rangier-Lokomotive in Betrieb, mit der ich sehr zufrieden bin, trotzdem sie unausgesetzt tagtäglich ca. 10—11 Stunden in Betrieb ist und in dem ganzen Zeitraum nur geringer Reparaturen bedurfte. Ich bezog diese Rangier-Lokomotive von der Motorenfabrik Oberursel Akt.-Ges. in Oberursel bei Frankfurt a. M. und kann sie nur wärmstens empfehlen.

M. Rengert, Storkow (Mark).

Oberurseler Motor-Lokomotive

gebaut von der Motorenfabrik Oberursel Akt.-Ges., Oberursel bei Frankfurt a. M.



Im Betriebe bei der Firma Kirchhoff & Wolf, Steinbruchbesitzer,
Wildschütz bei Mockrehna (Bez. Halle a. S.)

Titel.

Motorenfabrik Oberursel Akt.-Ges.

Oberursel.

Zeugnis.

Mit der uns gelieferten Universallokomotive (Benzol) sind wir sehr zufrieden, dieselbe nimmt 7 hölz. Kastenkippern-Steigungen von 1:10 ohne Anstrengung und ist jeder Fachmann, welcher die Lokomotive (12 HP.) im Betriebe zu sehen Gelegenheit hatte, von der Leistung derselben überrascht. Die Lokomotive erspart uns erhebliche Fuhrlöhne und können wir die Anwendung derselben in Steinbruchbetrieben nur angelegentlichst empfehlen. Wir arbeiten in sehr steilem Gelände und ist es erstaunlich, mit welcher Zugkraft und Schnelligkeit die doch immerhin zierlich gebaute Lokomotive die Steigungen und engen Kurven nimmt. Wir sind gern bereit, Interessenten am Ort und Stelle jeglichen Aufschluß zu geben und zeichnen

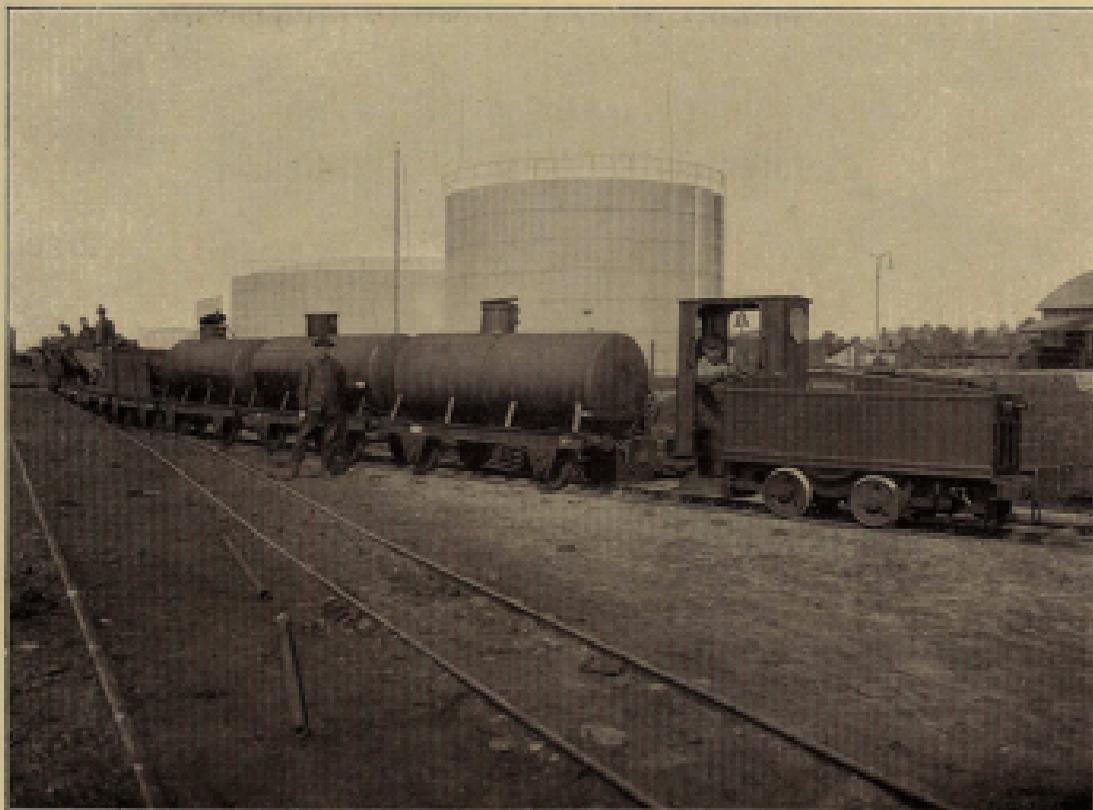
hochachtungsvoll!

(gez.) Gundersheimer Kalkstein-Industrie

G. m. b. H.

Oberurseler Motor-Lokomotive

gebaut von der Motorenfabrik Oberursel Akt.-Ges., Oberursel bei Frankfurt a. M.



Im Betriebe der Deutschen Mineralöl-Industrie Akt.-Ges., Wietze bei Celle (Hannover).

An die

Motorenfabrik Oberursel Akt.-Ges.

Oberursel.

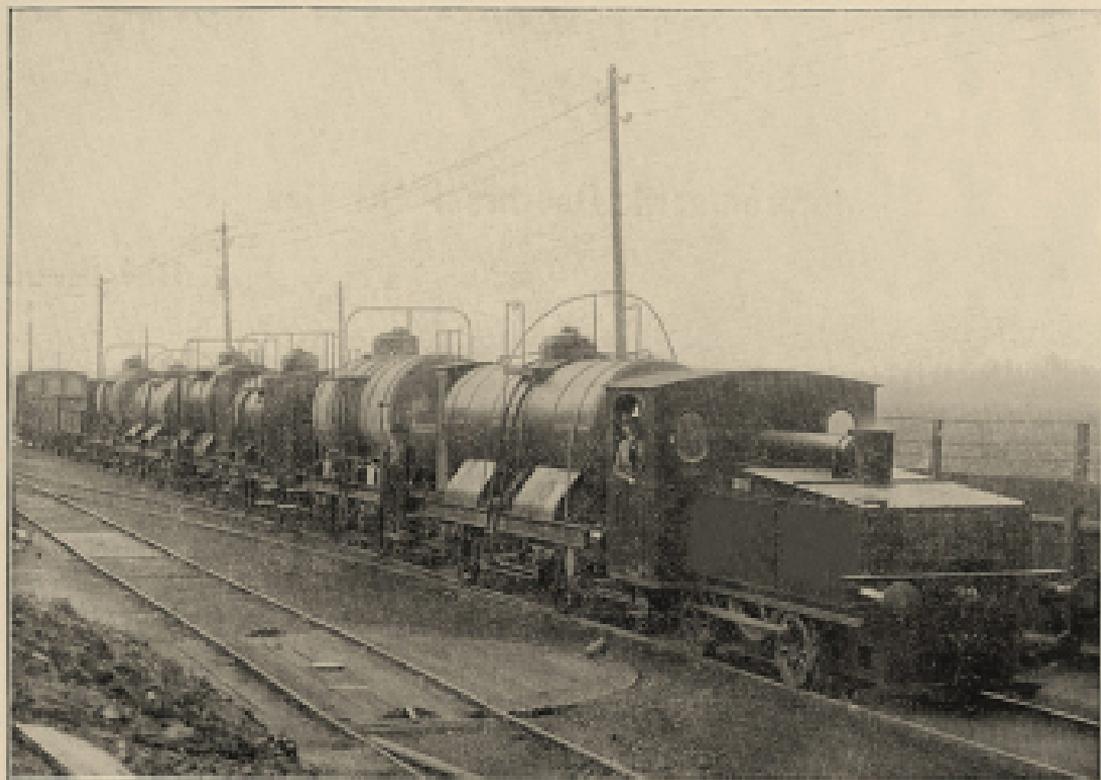
Die mir im Frühjahr 1901 gelieferte 8 HP. Spiritus-Benzin-Lokomotive arbeitet zu **meiner Zufriedenheit**. Die Maschine bewährt sich in **gleicher Weise** als Feldbahn-Lokomotive wie als Lokomobile (zum Häckselschneiden und Schroten). Dieselbe zeichnet sich durch Einfachheit der Konstruktion, sofortige Betriebsbereitschaft und sparsamen Betrieb bei **großer Leistungsfähigkeit** aus, sodaß ich die Maschine aufs wärmste empfehlen kann.

Hochachtungsvoll

(gez.) **Zwicklitz.**

Oberurseler Motor-Rangier-Lokomotive

gebaut von der Motorenfabrik Oberursel Akt-Ges., Oberursel bei Frankfurt a. M.



Im Betriebe der Firma Julius Rötgers, Witkowitz i. Mähren.

Julius Rütgers

Teerprodukten und Dachpappenfabriken
Angern b. Wien und Witkowitz i. Mähren.

An die

Motorenfabrik Oberursel Akt.-Ges.

Oberursel.

Rangierdienst.

Zeugnis (Auszug.)

Ihrem werthen Schreiben vom 30. vor. Mts. nachkommend, kann ich Ihnen mittheilen, daß der Betrieb mit der von Ihnen im vergangenen Jahre gelieferten Benzol-Rangier-Lokomotive 40 HP., ausgerüstet mit Motor Nr. 9, Modell 22, fast ohne jede Störung vor sich geht und ich auch in bezug auf die an die Lokomotive gestellten Anforderungen auf meiner horizontalen Gleis-Anlage zufriedengestellt bin.

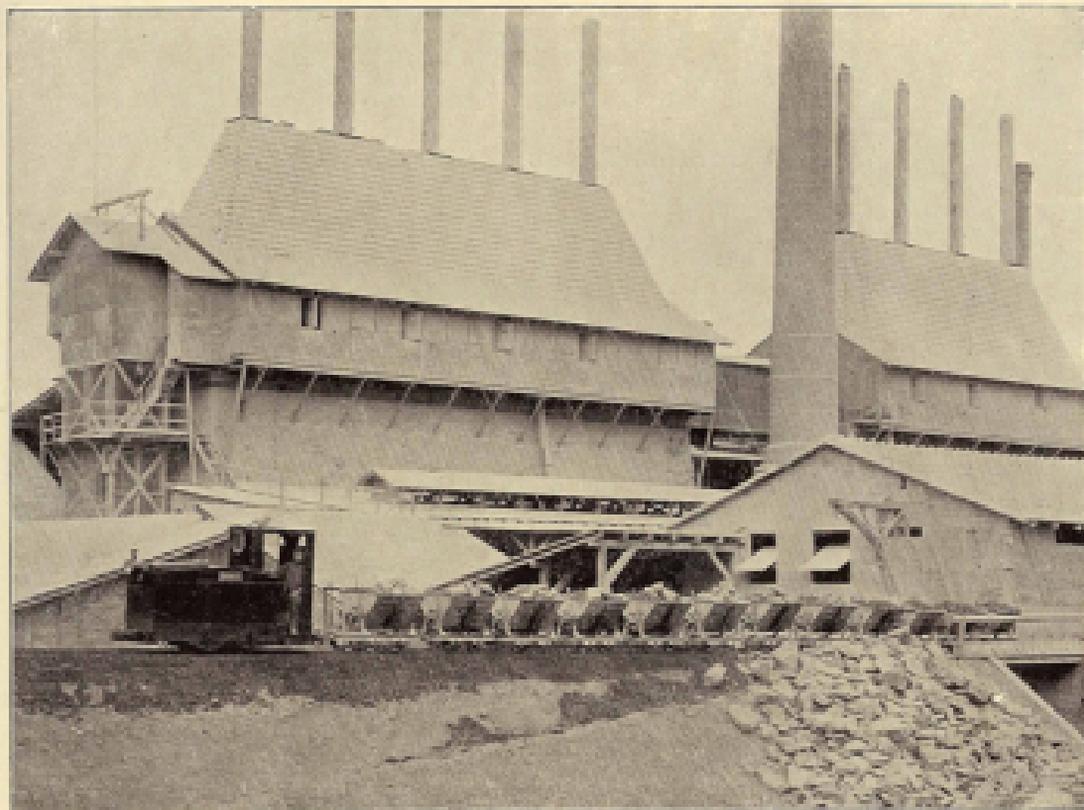
Was die Betriebskosten der Lokomotive anbelangt, so kann für Benzolverbrauch durchschnittlich 31 kg und für Schmieröl ca. 1,8 kg pro Tag angenommen werden.

Hochachtungsvoll

Julius Rütgers

Oberurseler Motor-Lokomotive

gebaut von der Motorenfabrik Oberursel Akt.-Ges., Oberursel bei Frankfurt a. M.



Im Betriebe der Sächsisch-Thüringischen Portland-Zement-Fabrik Göschwitz (Saale).

An die

Motorenfabrik Oberursel Akt.-Ges.

Oberursel.

Z e u g n i s.

In Beantwortung Ihres Schreibens vom 30. v. Mts. können wir Ihnen mitteilen, daß wir mit der uns von Ihnen gelieferten Lokomotive eine Transportleistung von 13000 ko Rohmaterial pro Stunde erzielen, bei einer Förderlänge von 700 m und einer vom Leerzug zu überwindenden Steigung von 1:20. Der Verbrauch an Benzol beträgt 22 Pf., derjenige an Schmieröl 3,3 Pf. pro Stunde. Die Lokomotive funktioniert in jeder Beziehung vollkommen zu unserer Zufriedenheit.

Hochachtungsvoll

Sächsisch-Thüringische Portland-Zement-Fabrik

(gez.) Prüssing & Co., Komm.-Ges. auf Akt.

Oberurseler Motor-Lokomotive

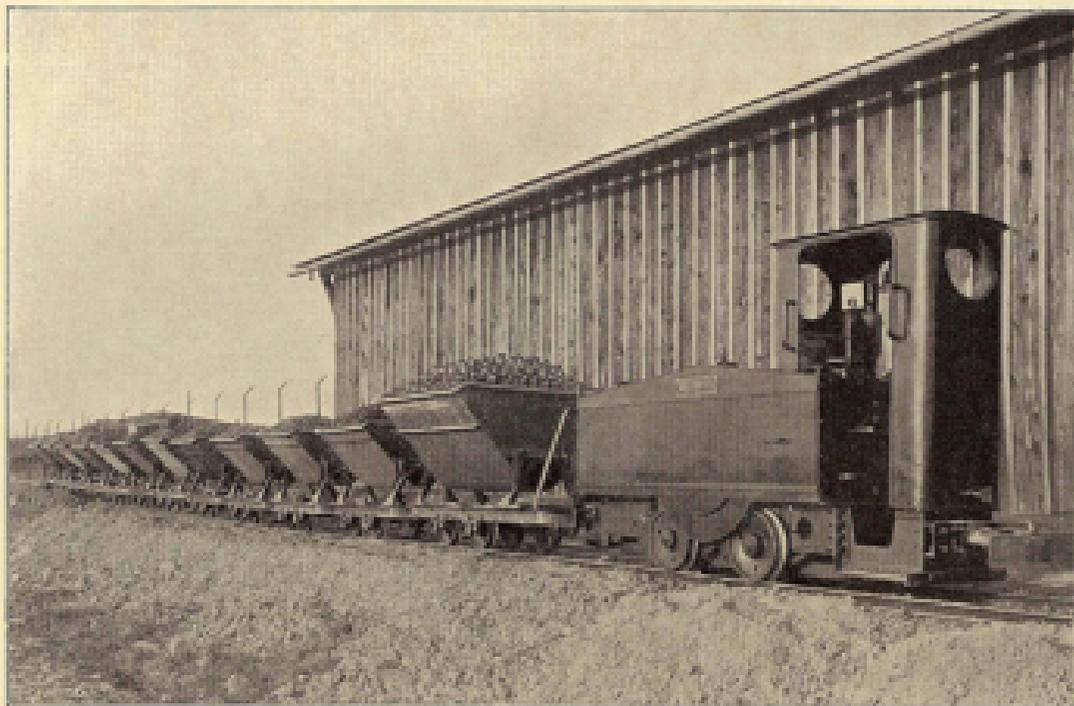
gebaut von der Motorenfabrik Oberursel Akt.-Ges., Oberursel bei Frankfurt a. M.



Im Betriebe der Sächsisch-Thüringischen Portland-Zement-Fabrik Göschwitz (Saale).

Oberurseler Motor-Lokomotive

gebaut von der Motorenfabrik Oberursel Akt.-Ges., Oberursel bei Frankfurt a. M.



Im Betriebe der Imperial Continental Gas Association Mariendorf bei Berlin.

Oberurseler Motor-Lokomotive

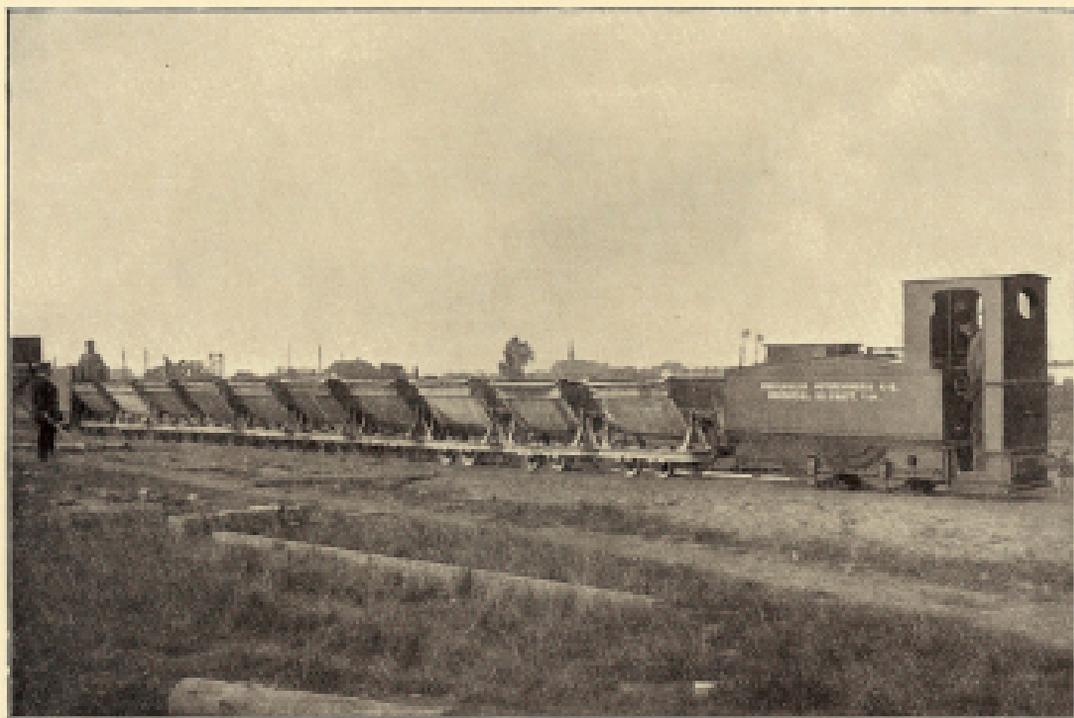
gebaut von der Motorenfabrik Oberursel Akt.-Ges., Oberursel bei Frankfurt a. M.



Im Betriebe der Firma H. Zastrow, Verblend- und Formstein-Fabrik,
Wittenberg (Bez. Halle a. S.)

Oberurseler Feldbahn-Motor-Lokomotive

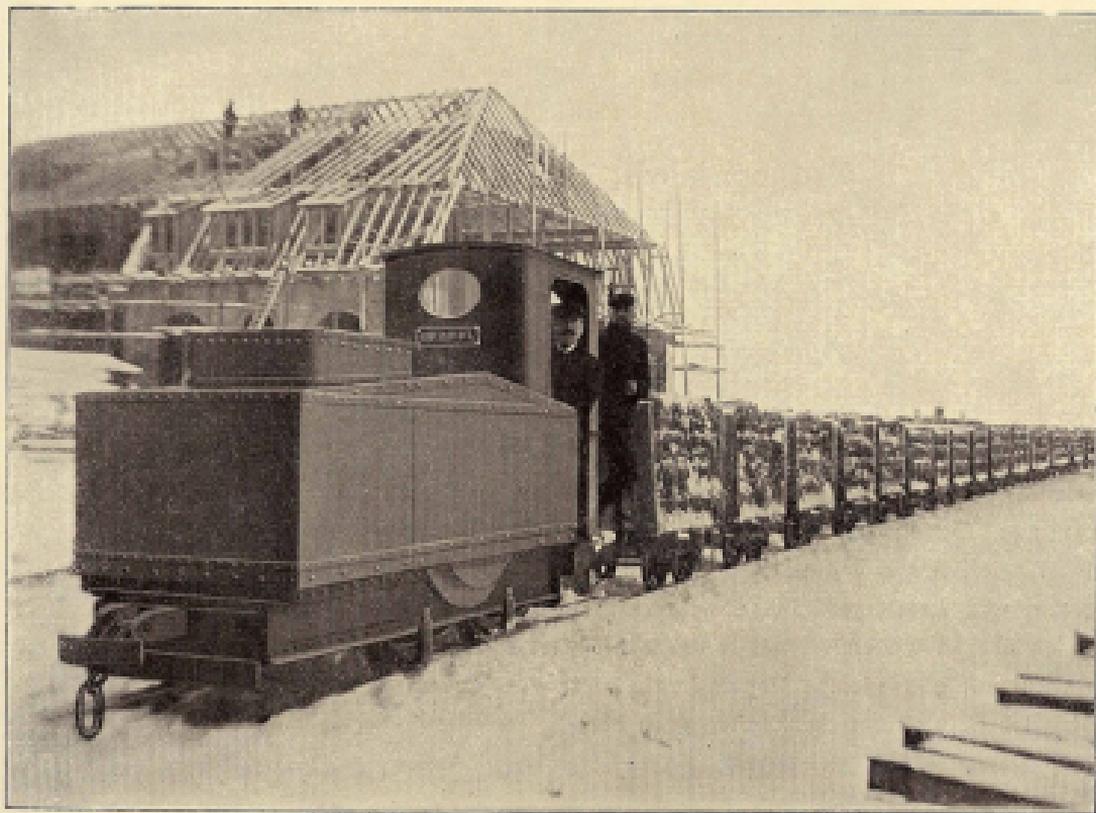
gebaut von der Motorenfabrik Oberursel Akt-Ges., Oberursel bei Frankfurt a. M.



Im Betriebe bei der Firma H. Ziegler, Baugeschäft, Wesel a. Rhein, beim Neubau der Provinzial-Heil- und Pflegeanstalt zu Bedburg bei Cleve.

Oberurseler Feldbahn-Motor-Lokomotive

gebaut von der Motorenfabrik Oberursel Akt.-Ges., Oberursel bei Frankfurt a. M.



Im Betriebe bei der Firma H. Ziegler, Baugeschäft, Wesel a. Rhein.

An die

Motorenfabrik Oberursel Akt.-Ges.

Oberursel.

Zeugnis.

Ich bekenne mich zum Empfang Ihres gefälligen Schreibens vom gestrigen Tage und erlaube mir, Ihnen darauf ergebenst zu erwidern, daß ich mit der mir gelieferten Benzin-Lokomotive in jeder Beziehung durchaus zufrieden bin.

Die Maschine ist, wie Ihnen bekannt sein wird, beim Neubau der Provinzial-Heil- und Pflegeanstalt zu Bedburg bei Cleve in Betrieb und erfüllt nicht nur, was Leistungsfähigkeit anbetrifft, die billigerweise an sie gestellten Anforderungen, sondern ist auch im Betriebe so sparsam, daß ich überall wo einigermaßen größere Massen zu bewältigen sind und wo ich bisher zum Transport der Kippwagen Pferde benutzte, in Zukunft eine gleiche Benzin-Lokomotive verwenden werde.

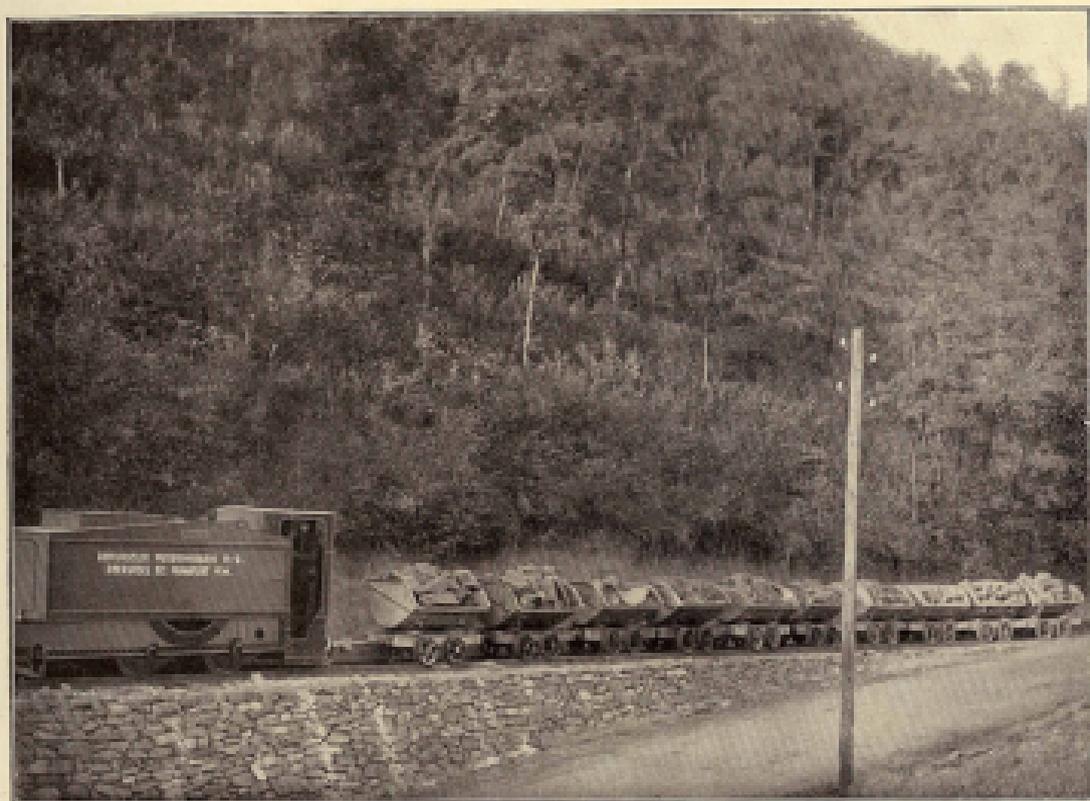
Auf Wunsch bin ich zu weiteren Auskünften gern bereit.

Hochachtungsvoll

(gez.) **H. Ziegler.**

Oberurseler Feldbahn-Motor-Lokomotive

gebaut von der Motorenfabrik Oberursel Akt.-Ges., Oberursel bei Frankfurt a. M.



Im Betriebe bei der Bergverwaltung der Rheinischen Stahlwerke
in Algringen (Lothringen).

An die

Motorenfabrik Oberursel, Akt.-Ges.

Oberursel.

Z e u g n i s.

Auf Ihre Anfrage vom 30. v. Mts. teilen wir Ihnen ergebenst mit, daß die von Ihnen im November 1907 gelieferte Benzol-Lokomotive von 22 PS. seit dieser Zeit ununterbrochen mit täglich rund 20 Stunden im Betrieb ist. Die Reparaturkosten sind bis heute trotz der recht ungünstigen Verhältnisse gering und sind wir mit der Lokomotive sehr zufrieden.

Einwandfreie Zahlen über Brennstoffverbrauch und Betriebskosten können wir wegen der stark schwankenden Belastung und des sehr unregelmäßigen Betriebes nicht angeben.

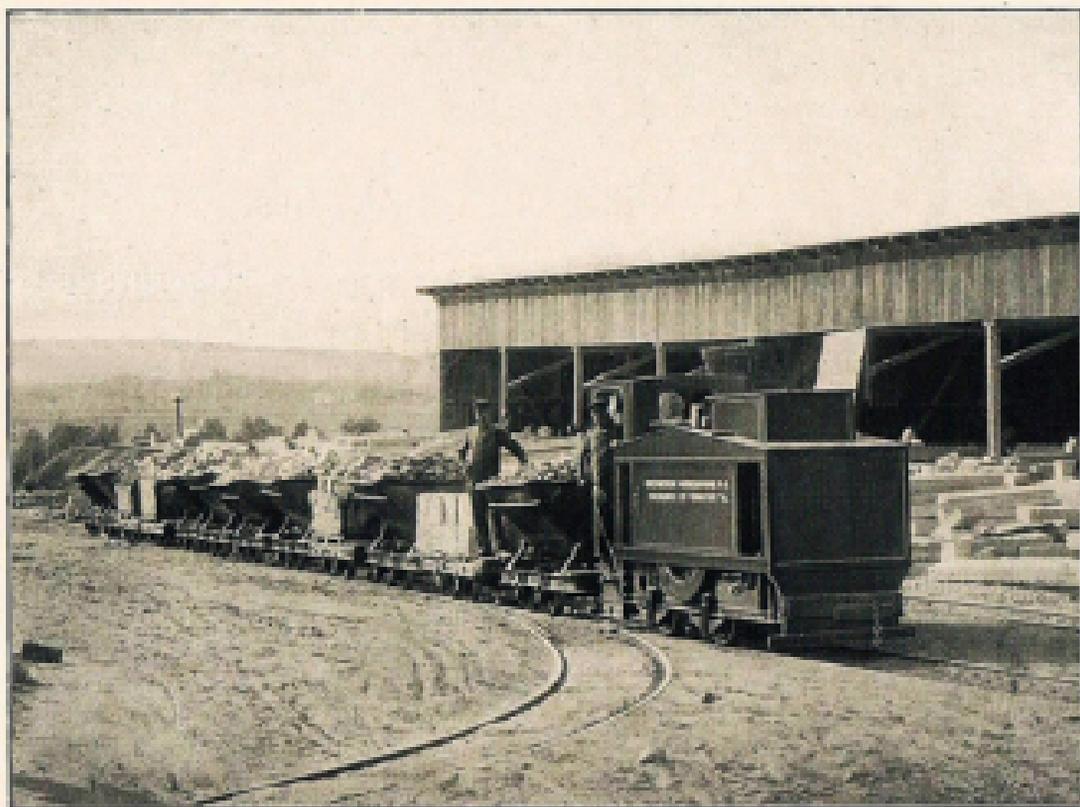
Sehr angenehm empfinden wir das leichte Anspringen des Motors auch an kalten Tagen nach vollständiger Abkühlung desselben

Hochachtungsvoll

Bergverwaltung der Rheinischen Stahlwerke.

Oberurseler Feldbahn-Motor-Lokomotive

gebaut von der Motorenfabrik Oberursel Akt.-Ges., Oberursel bei Frankfurt a. M.



Im_Betriebe der Granitbrüche von Wilh. Kramer & Co.,
Jauer in Schlesien.

An die

Motorenfabrik Oberursel Akt.-Ges.

Oberursel.

Zeugnis.

Die uns gelieferte Motor-Lokomotive arbeitet bis jetzt zu unserer größten Zufriedenheit. Der geringe Verbrauch an Benzin und Schmiermaterial übertrifft unsere Erwartungen und ist die Leistung bei unseren schwierigen Terrain-Verhältnissen recht zufriedenstellend.

Hochachtungsvoll

gez. Wilhelm Kramer & Co.

Oberurseler Motor-Rangier-Lokomotive

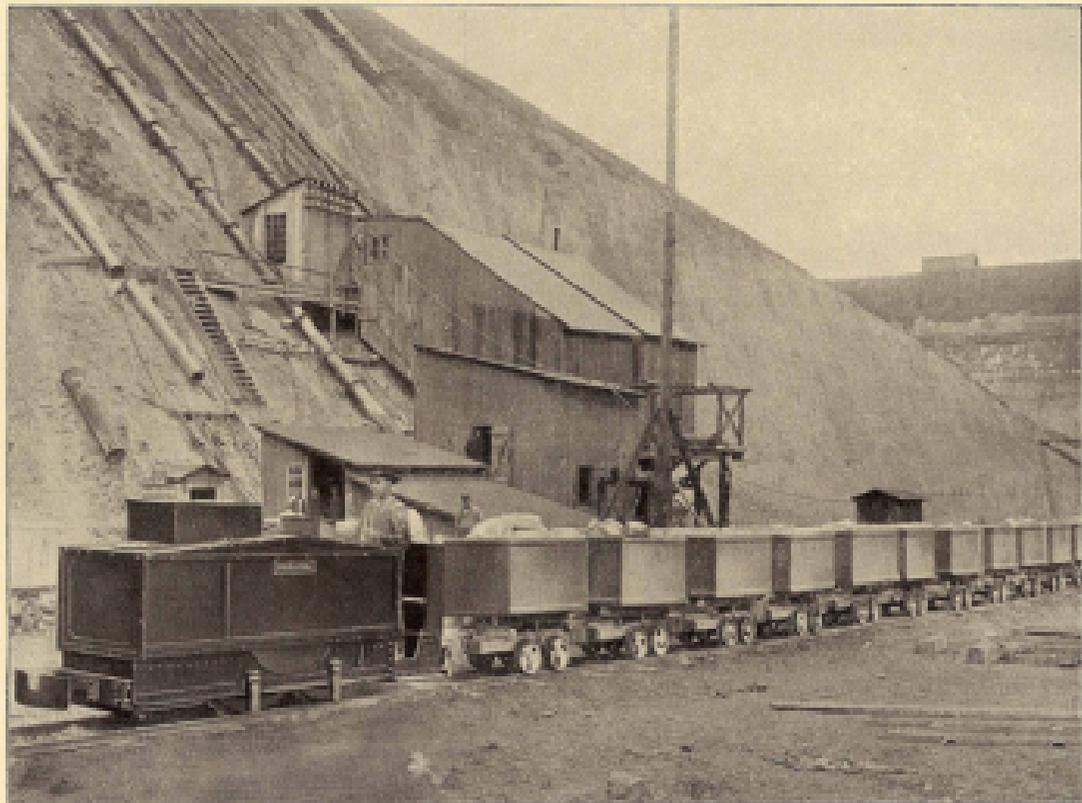
gebaut von der Motorenfabrik Oberursel Akt.-Ges., Oberursel bei Frankfurt a. M.



Im Betriebe auf der normalspurigen Anschlussbahn des Selzer- und Ludwigsbrunnen
Grosskarben (Hessen) Laurence & Co., Hoflieferanten.

Oberurseler Feldbahn-Motor-Lokomotive

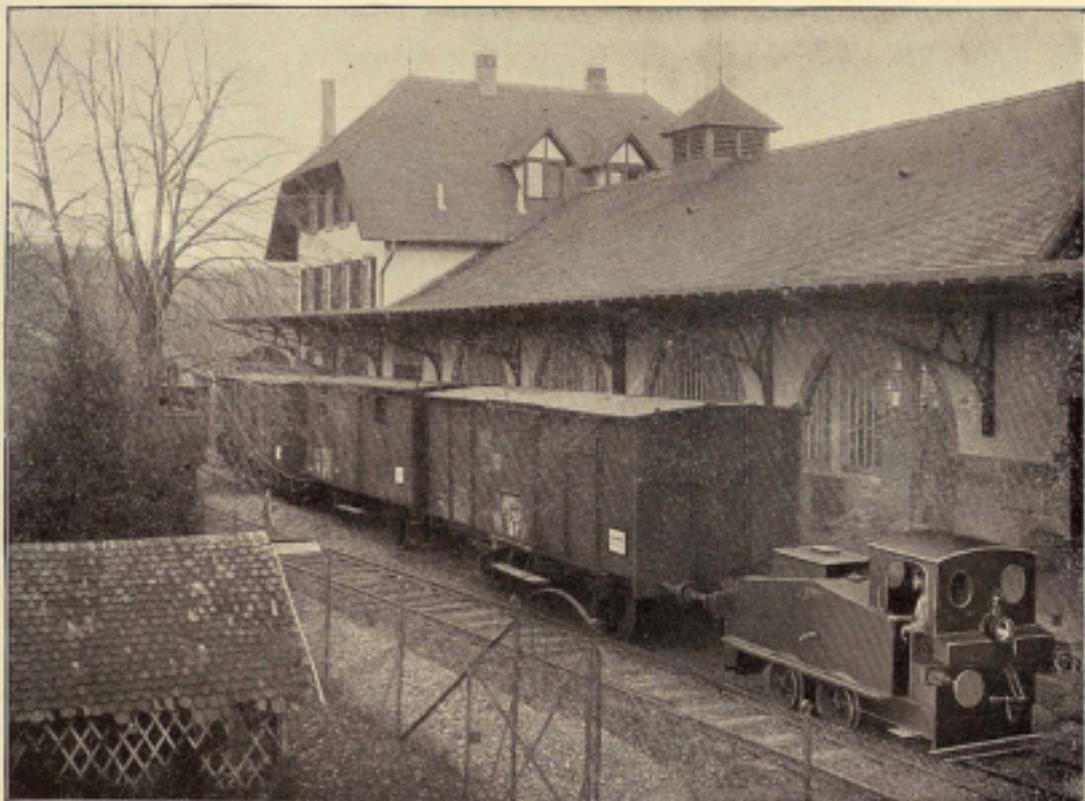
gebaut von der Motorenfabrik Oberursel Akt.-Ges., Oberursel bei Frankfurt a. M.



Im Betriebe bei der Portland-Zementfabrik Hemmoor, vorm. J. H. Hagenah, Hamburg.

Oberurseler Motor-Rangier-Lokomotive

gebaut von der Motorenfabrik Oberursel Akt.-Ges., Oberursel bei Frankfurt a. M.



Im Betriebe der Carolabad-Akt.-Ges. Rappoltweiler, Ober-Elsass (Südvoesen).

An die

Motorenfabrik Oberursel, Akt.-Ges.,

Oberursel.

Zeugnis.

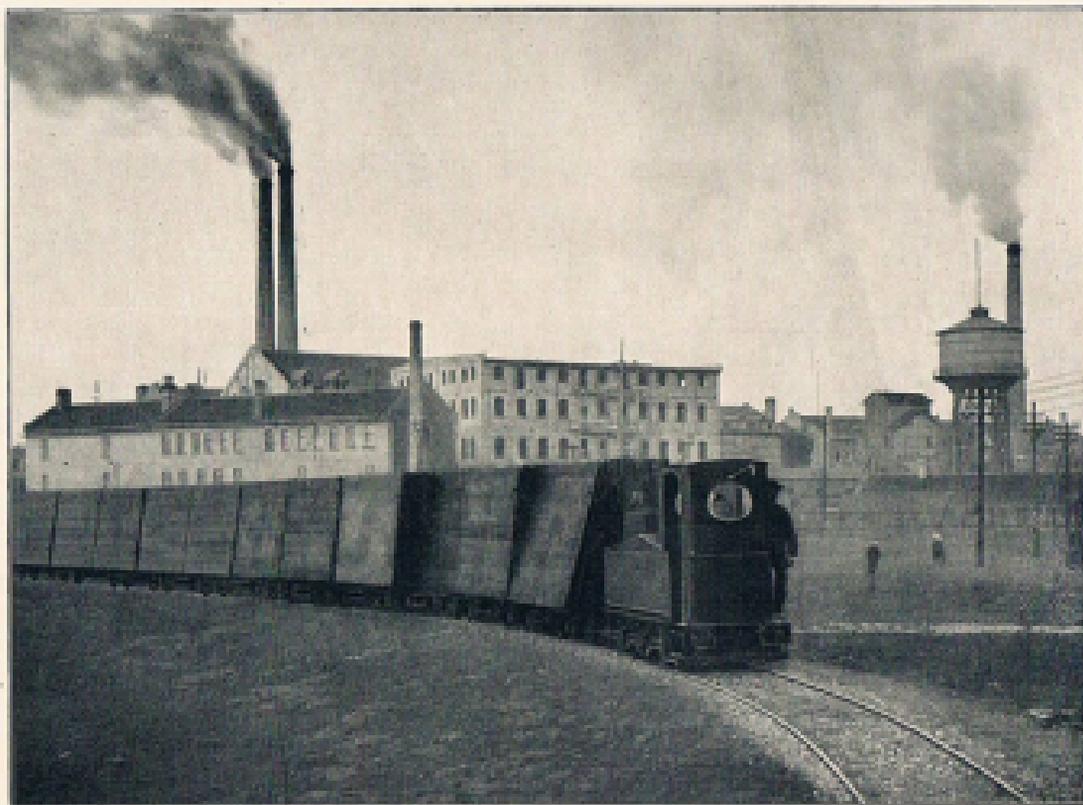
In Erledigung Ihres gefl. Schreibens vom 30. pst. teilen wir Ihnen mit, daß die von Ihnen im Jahre 1906 gelieferte Benzin-Lokomotive während der Jahre 1907 und 1908 zu unserer vollkommenen Zufriedenheit gearbeitet hat und ihr Betrieb auch ein äußerst ökonomischer ist.

Hochachtungsvoll!

Carolabad A.-G., Rappoltsweller (Ob.-Els.).

Oberurseler Motor-Lokomotive

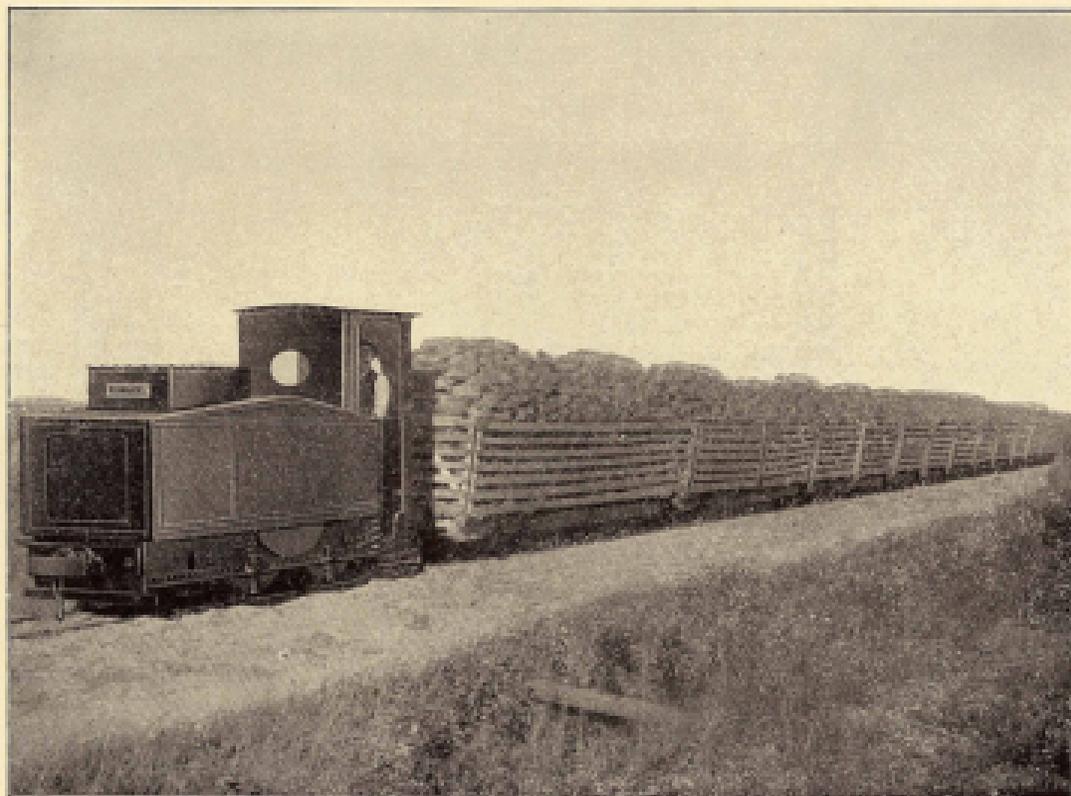
gebaut von der Motorenfabrik Oberursel Akt.-Ges., Oberursel bei Frankfurt a. M.



Im Betriebe bei Cornelius Heyl, Lederfabrik in Worms a. Rh.

Oberurseler Motor-Lokomotive

gebaut von der Motoren-Fabrik Oberursel Akt.-Ges., Oberursel bei Frankfurt a. M.



Im Betriebe in der Ostpreussischen Torfstrau-Fabrik A.-G., Heydekrug, Ostpreussen.

Oberurseler Feldbahn-Motor-Lokomotive

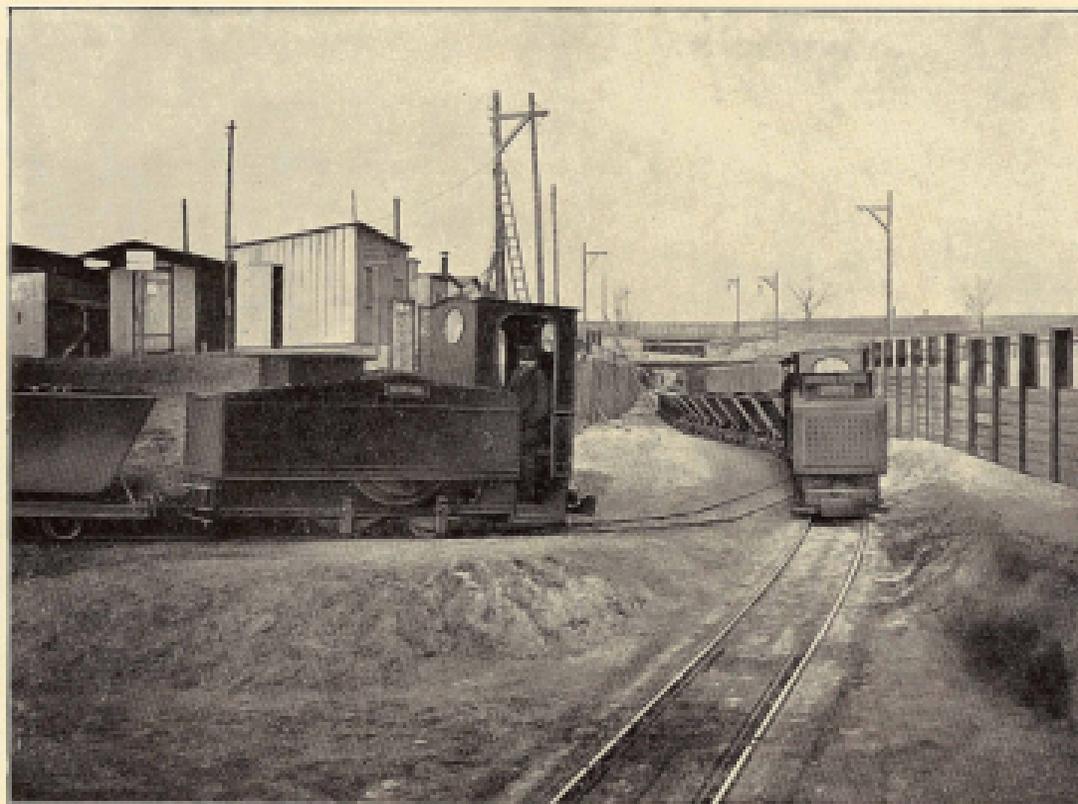
gebaut von der Motorenfabrik Oberursel Akt.-Ges., Oberursel bei Frankfurt a. M.



Im Betriebe bei Leo Arnoldi, Bauunternehmung, Wien III, Untergasse 9.

Oberurseler Motor-Lokomotive

gebaut von der Motorenfabrik Oberursel Akt.-Ges., Oberursel bei Frankfurt a. M.



Für die Firma Siemens & Halske Akt.-Ges. Berlin zum Bau der Untergrundbahn in Berlin.

Oberurseler Motor-Rangier-Lokomotive

gebaut von der Motorenfabrik Oberursel Akt.-Ges., Oberursel bei Frankfurt a. M.



Im Betriebe bei: Zeller & Gmelin, Benzinfabrik und Mineralölraffinerie
in Eislingen (Württemberg).

Verehrl.

Motorenfabrik Oberursel Akt.-Ges.

Oberursel b. Frankfurt a. M.

Auf Ihren Wunsch bestätigen wir Ihnen gerne, daß die von Ihnen gelieferte 22 HP. Lokomotive von der für unsere Konzessions-Angelegenheiten zuständigen Kreisregierung Ulm zur Verwendung in unserer Benzin-Fabrik zulässig erklärt wurde.

Wir hatten bei Beschaffung dieser Lokomotive insofern Schwierigkeiten, als die Behörde eine vollständig feuerlose Lokomotive für den Rangier-Betrieb vorschrieb und uns anfänglich eine Lokomotive solcher Konstruktion empfahl, bei welcher als treibende Kraft Dampf verwendet wird, welcher einer stationären Kesselanlage entnommen wird. Diese Konstruktion sagte uns jedoch aus verschiedenen Gründen nicht zu und war es uns deshalb angenehm, daß die Motorenfabrik Oberursel in der Lage war den massgeblichen Behörden die absolute Feuersicherheit ihrer Lokomotive zu beweisen, so daß uns die Verwendung einer solchen trotz der Aengstlichkeit der Behörden gestattet wurde.

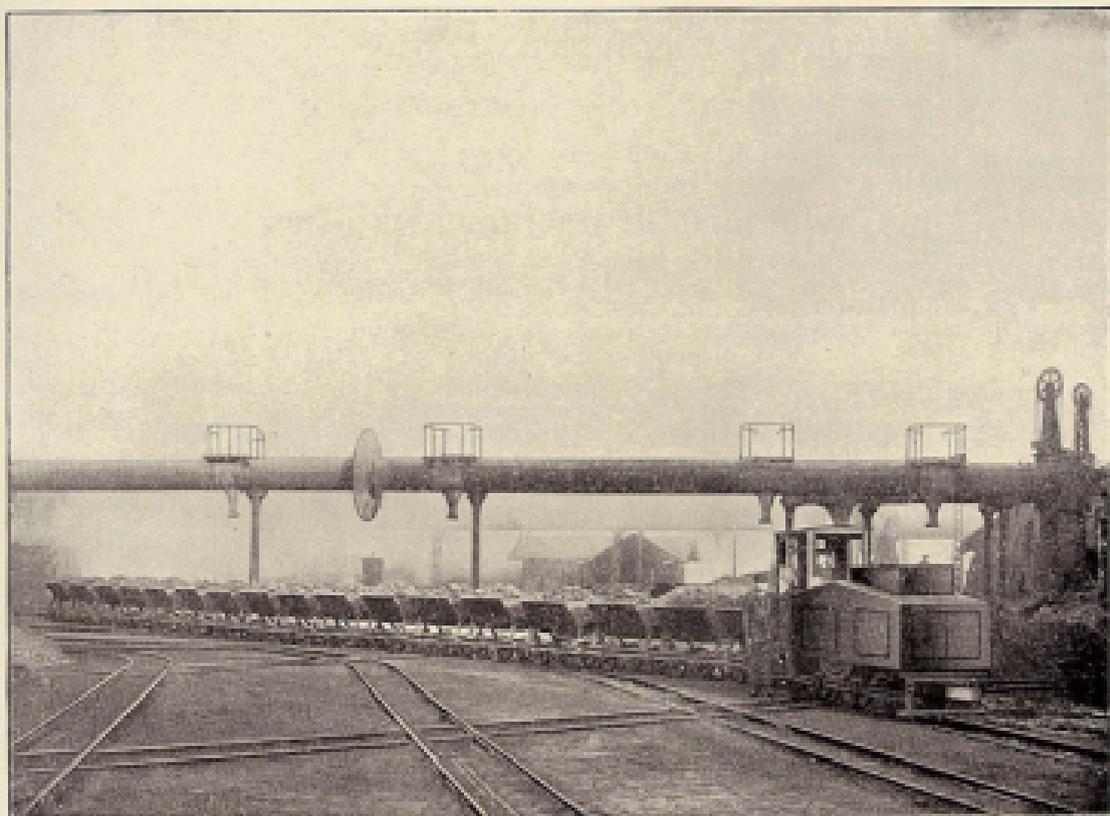
Wir haben die Lokomotive nunmehr seit einem Jahr Tag für Tag in angestrengtem Betrieb und sind mit deren Leistungen sehr zufrieden. Die Bedienung ist eine einfache und läßt auch die Betriebs-Sicherheit bei einigermaßen aufmerksamer Behandlung der Maschine nichts zu wünschen übrig.

Wir sind deshalb gerne bereit Ihre Maschine zu empfehlen und haben gegen beliebigen Gebrauch Vorstehenden nichts einzuwenden.

Hochachtungsvoll
(gez.) **Zeller & Gmelin,**
Benzin-fabrik und Mineralöl-raffinerie.

Oberurseler Feldbahn-Motor-Lokomotive

gebaut von der Motorenfabrik Oberursel Akt.-Ges., Oberursel bei Frankfurt a. M.



Für die Oesterreichische Alpine Montangesellschaft in Wien, im Betriebe der
Hüttenverwaltung Donawitz.

An die

Motorenfabrik Oberursel Akt.-Ges.

Oberursel.

Zeugnis.

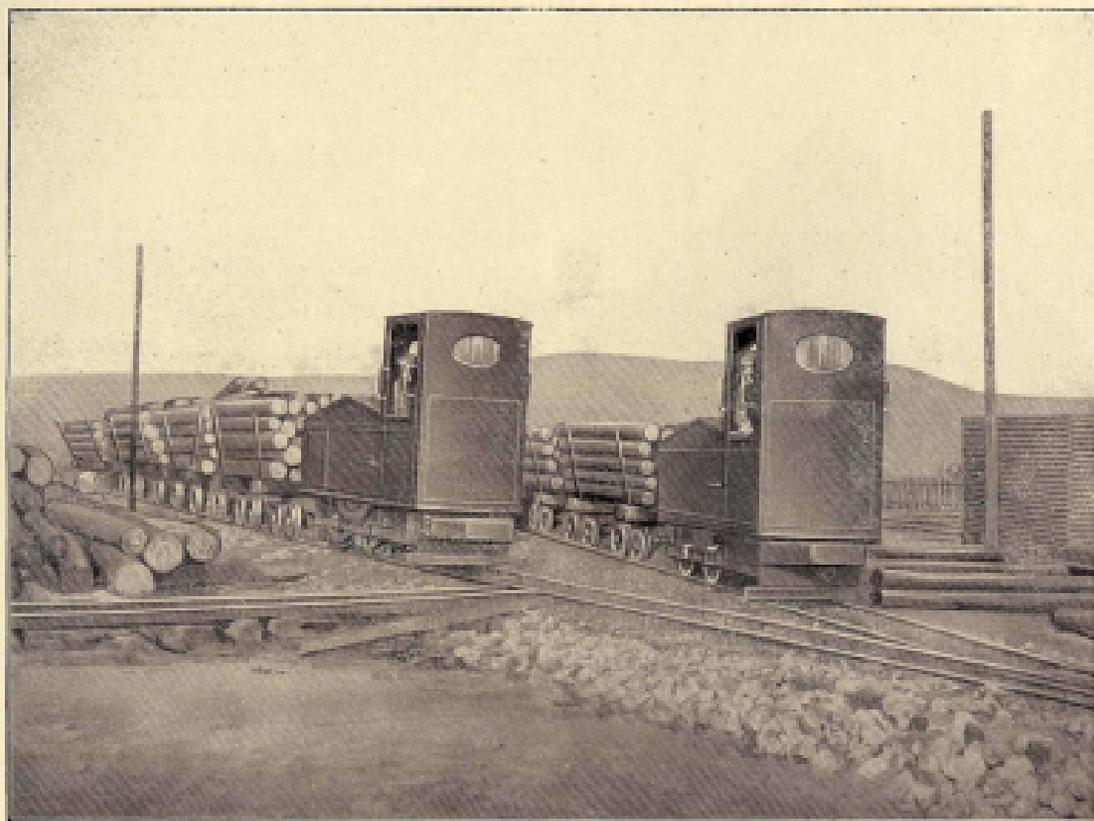
Im Besitze Ihres Schreibens vom 3. ds. bestätigen wir Ihnen gerne, daß die von Ihnen nach Donawitz gelieferten 16 HP. Benzin-Lokomotiven sich im Betriebe recht gut bewähren und wir Ihr Fabrikat daher bestens empfehlen können.

Hochachtungsvoll

Oesterreichisch-Alpine Montan-Gesellschaft,

Oberurseler Motor-Lokomotive

gebaut von der Motorenfabrik Oberursel Akt.-Ges., Oberursel bei Frankfurt a. M.



Für die Ungarische Allgemeine Kohlenbergbau-Akt.-Ges. Budapest V. Erzsebettör 19
im Betriebe der Bergwerksdirektion Tatabanya.

501 (in Nr. 66) Feldbahnanlagekosten.



1. In Nr. 68, 2. in Nr. 69.

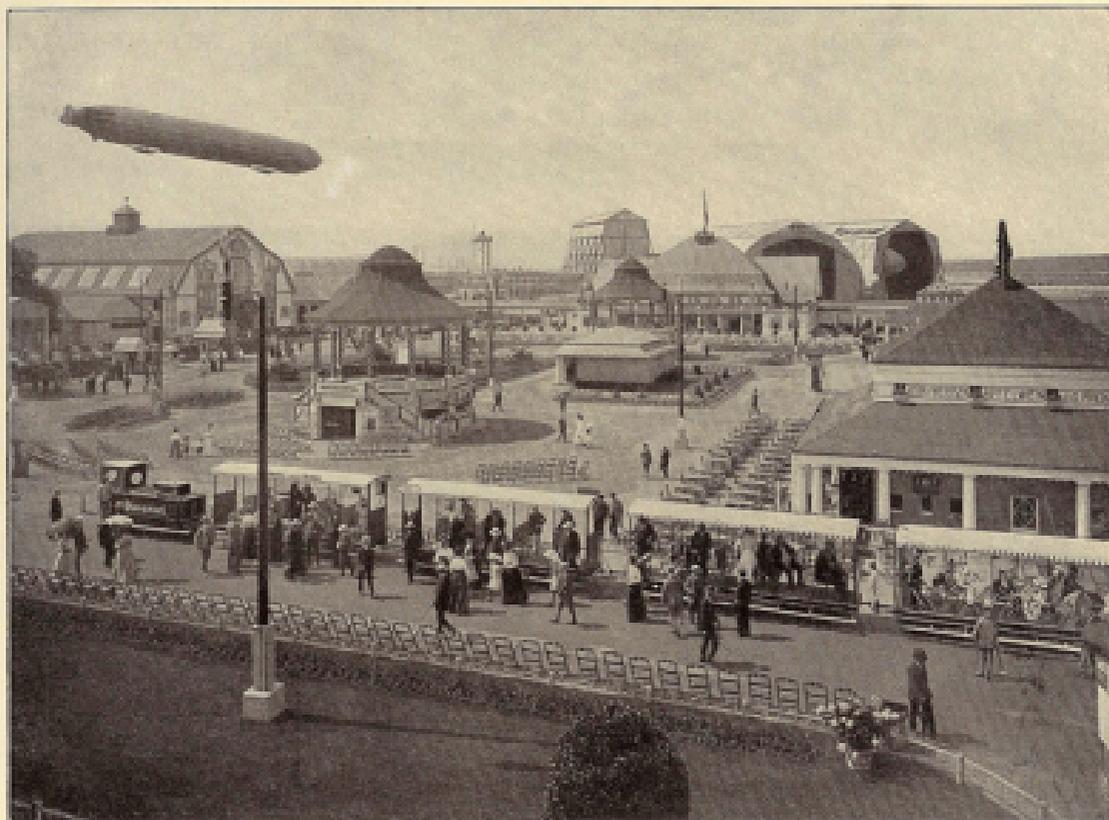
3. Aus der Anfrage geht hervor, daß es sich um eine verhältnismäßig leicht und auch billig herzustellende Gleisanlage handelt, da ja keine Steigung inbetracht kommt. Wir würden empfehlen, eine Spurweite von 600 mm zu nehmen, weil die Strecke auf Straße und Feldweg geführt werden soll und daß es jedenfalls wünschenswert sein wird, möglichst wenig Raum einzunehmen. Die Gleisanlage würde dann aus ca. 70 mm Schienen gebaut werden müssen und es stellen sich die Kosten auf den Preis der Meteranzahl Gleislänge plus Schwellen und Arbeitslohn. Der Preis für das Meter Gleislänge würde von einer der vielen Firmen, die sich mit Feldbahnbau befassen, leicht zu ermitteln sein. Sollen Holzschwellen benutzt werden, würde es sich trotzdem empfehlen, hin und wieder eiserne Schwellen mit einzuziehen, damit bei Lockerung der Schienennägel die Spurweite erhalten bleibt. Besonders berichten möchten wir aber über die Wahl der Lokomotive und können Ihnen, auf eigene Erfahrungen gestützt, nur die Anschaffung einer Benzin- bzw. Benzollokomotive empfehlen. Diese Lokomotiven sind stets gebrauchsfertig, verlangen keine geschulte Bedienung und sind auch billig im Betriebe, abgesehen davon, daß durch Funkenbildung kein Feldbrand entstehen kann. Wir haben in unserem Betriebe, welcher Steigungen bis zu 25 Prozent aufweist, seit über einem Jahre eine 18 pferdige Oberurseler Benzinlokomotive im Gebrauch und sind mit ihrer Leistung derart zufrieden, daß wir demnächst eine zweite Lokomotive von derselben Firma beziehen werden. Der Preis ist mäßig und die betreffende Firma würde wohl gern Offerte unterbreiten.

Gewerkschaft Gundersheim, Kalkstein-Industrie

Worms a. Rh.

Personen-Verkehr-Rundbahn

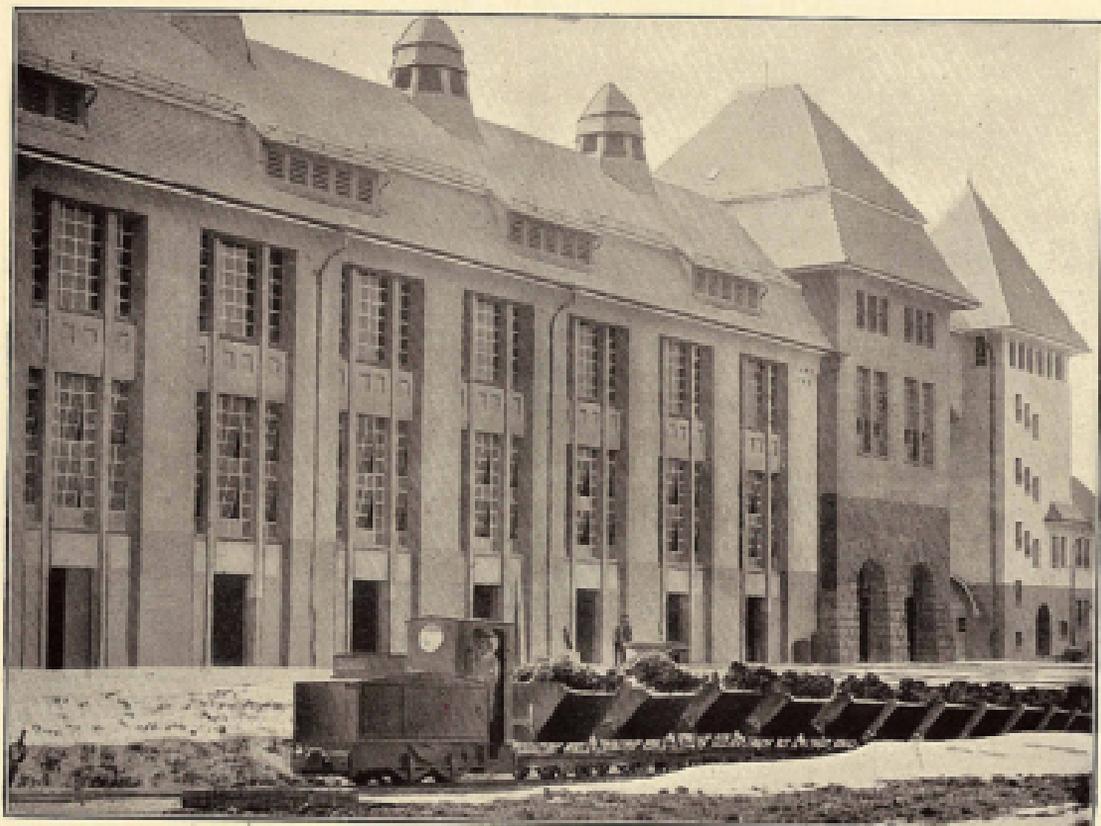
auf der Internationalen Luftschiffahrt-Ausstellung Frankfurt a. M. 1909,



mittels Benzol-Lokomotiven der Motorenfabrik Oberursel Akt.-Ges., Oberursel bei Frankfurt a. M.

Oberurseler Motor-Lokomotive

gebaut von der Motorenfabrik Oberursel Akt.-Ges., Oberursel bei Frankfurt a. M.



Im Betriebe der Stadt Frankfurt a. Main (Müllverbrennungs-Anstalt in Niederrad).

Oberurseler Motor-Rangier-Lokomotive

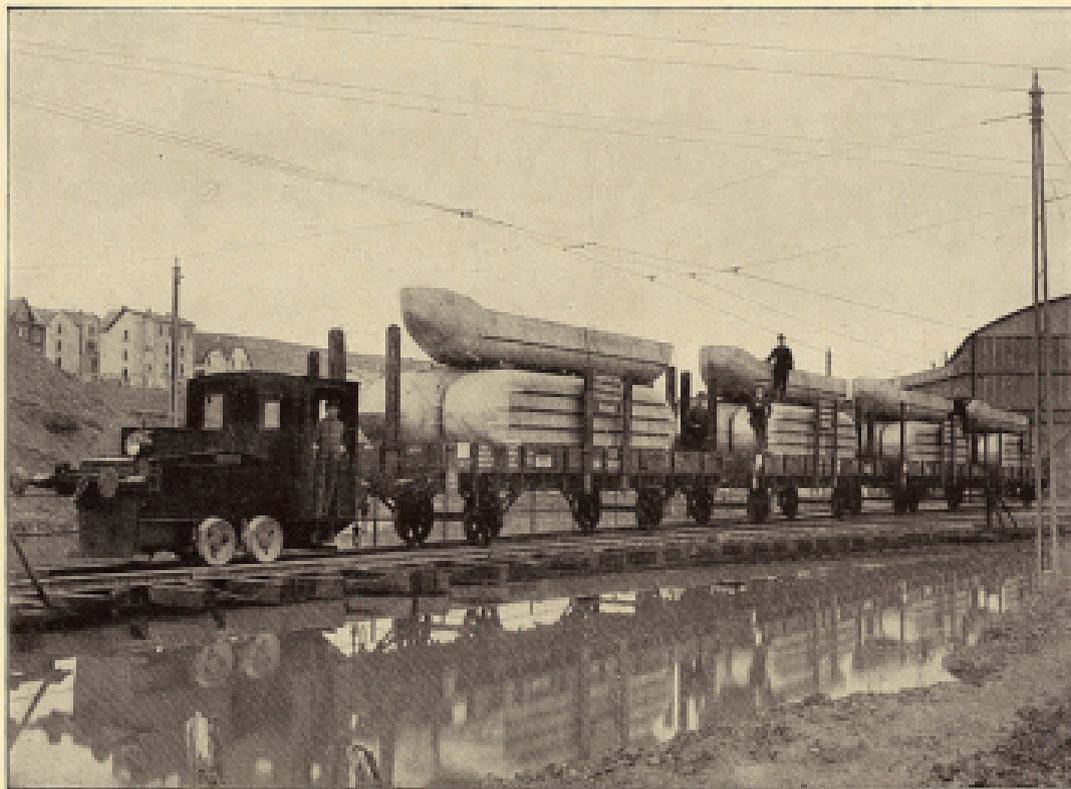
gebaut von der Motorenfabrik Oberursel Akt.-Ges., Oberursel bei Frankfurt a. M.



Im Betriebe bei Julius Gottschalk, Erprather Mühlen bei Neuss (Rheinland).

Oberurseler Motor-Rangier-Lokomotive

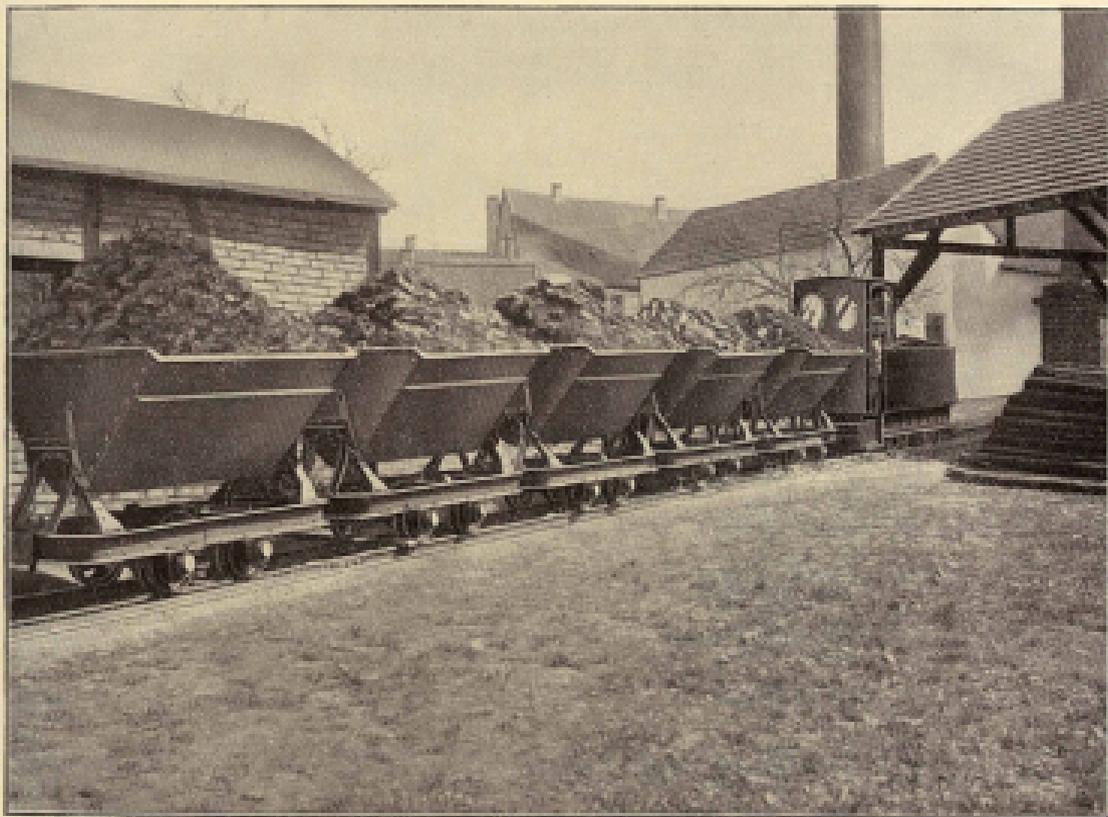
gebaut von der Motorenfabrik Oberursel Akt.-Ges., Oberursel bei Frankfurt a. M.



Im Betriebe der Siegener Aktien-Gesellschaft für Eisenkonstruktion, Brückenbau und Verzinkerel,
Geisweid (Kreis Siegen).

Oberurseler Motor-Lokomotive

gebaut von der Motorenfabrik Oberursel Akt.-Ges., Oberursel bei Frankfurt a. M.



Im Betriebe der Firma Güngrich & Cie., Dampfziegelei Pirmasens i. Pfalz.

C. Michaelis
Ziegeleibesitzer.

An die

Motorenfabrik Oberursel Akt.-Ges.

Filiale Berlin.

Ich bitte um Entschuldigung, wenn ich erst heute zur Beantwortung Ihres werthen Schreibens komme. Ich war in letzter Zeit sehr in Anspruch genommen und daher die Verzögerung.

Es ist schade, daß ich die Maschine nicht voll ausnutzen konnte. Mein Urteil würde dann jedenfalls noch vollständiger ausfallen. Ich habe mit dem Motor nur gut drei Monate gearbeitet. Während dieser Zeit hat sich derselbe gut bewährt, sodaß ich denselben nur empfehlen kann. Die Kinderkrankheiten abgerechnet, ist die Bedienung leicht und sehr schnell zu erlernen.

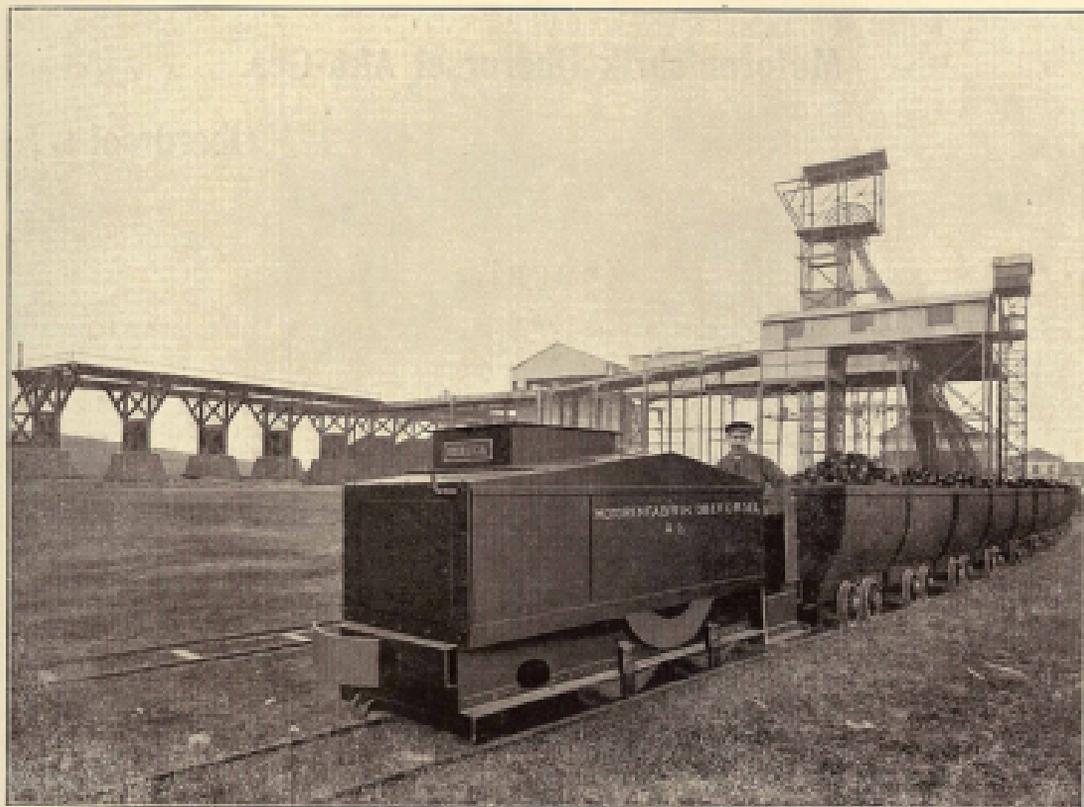
Ich habe zu dem Transport von dem Rohmaterial zu 3,200,000 Steinen bei einer Entfernung von zirka 200 Metern und einer Steigung von 1:100 für Mk. 214.— Benzol verbraucht. Es waren ungefähr 8000 cbm zu fördern.

Hochachtungsvoll!

(gez.) C. Michaelis.

Oberurseler Motor-Lokomotive

gebaut von der Motorenfabrik Oberursel Akt.-Ges., Oberursel bei Frankfurt a. M.



Im Betriebe der Société des Mines de St. Pierre-mont à Mancieulles (M^{re} & M^{lle}).

Titel

Motorenfabrik Oberursel Akt.-Ges.

Oberursel b. Frankfurt a. Main

8 HP. Lokomotive.

Zeugnis.

Ich bekenne mich zum Empfange Ihres Geehrten vom 24. d. M. und bestätige Ihnen hiermit gern, daß ich mit der mir am 31. März ds. Js. gelieferten Motor-Lokomotive No. 3 bis heute sehr zufrieden bin.

Dieselbe dient zur Heranschaffung der mit Sand beladenen Kippwryns nach der Fabrik und erfüllt in jeder Hinsicht die an sie gestellten Anforderungen. Es ist eine Freude für mich, meinen Entschluß zur Anschaffung einer Motor-Lokomotive getroffen zu haben und kann dieselbe nur bestens empfehlen.

Als Brennstoff benutze ich Benzol und gebrauche im Durchschnitt für Mk. 1.80 bis Mk. 2.— hiervon pro Tag bei 10 stündiger Arbeitsweise.

Die Bedienung der Lokomotive ist sehr einfach, sodaß sie ein gewöhnlicher Arbeiter nach genauer Instruktion sofort fahren kann.

Sie können versichert sein, daß ich nicht verfehlen werde, Ihr Fabrikat aufs Wärmste weiter zu empfehlen, welches ich in einzelnen Fällen schon getan haben.

Ich begrüße Sie und zeichne

hochachtungsvoll!

gez. W. Michel.

Oberurseler Motor-Rangier-Lokomotive

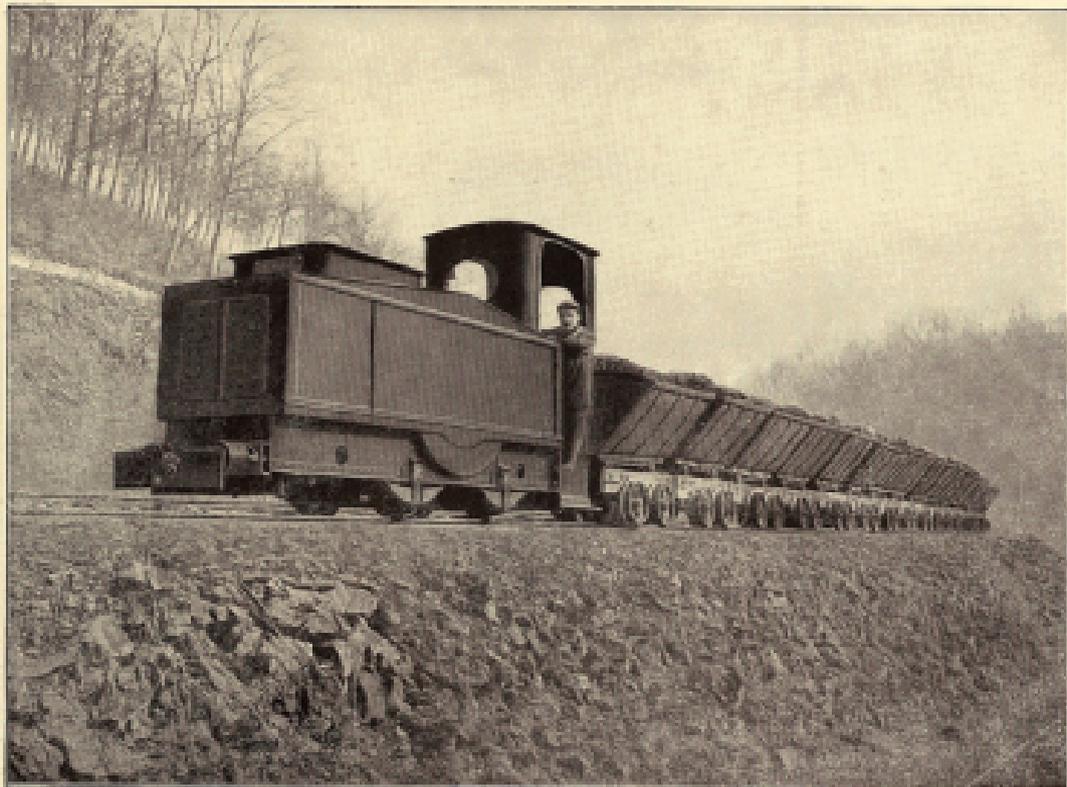
gebaut von der Motorenfabrik Oberursel Akt.-Ges., Oberursel bei Frankfurt a. M.



Im Betriebe der Firma Herrenschmidt & Co., Leder-Manufaktur, Strassburg i. E.

Oberurseler Motor-Lokomotive

gebaut von der Motorenfabrik Oberursel Akt.-Ges., Oberursel bei Frankfurt a. M.



Im Betriebe der Compagnie des Mines & Aciéries de la Marine et d'Homécourt
(Meurthe & Moselle).

Oberurseler Motor-Rangier-Lokomotive

gebaut von der Motorenfabrik Oberursel Akt.-Ges., Oberursel bei Frankfurt a. M.



Im Betriebe der Genossenschaft Steinfabrik Pfäffikon (Zürichsee) Schweiz.

An die

Motorenfabrik Oberursel Akt.-Ges.

Oberursel bei Frankfurt am Main.

Antwortlich Ihres Schreibens vom 4. cr. teile Ihnen mit, daß ich mit dem von Ihnen seinerzeit gelieferten Motor zufrieden bin.

Derselbe hat stets bei mir Lorys im Gewichte von ca. 200 Zentner zu ziehen bei einer Länge von ca. 1200 Meter und einer Steigung von 1:3 auf 300 Meter.

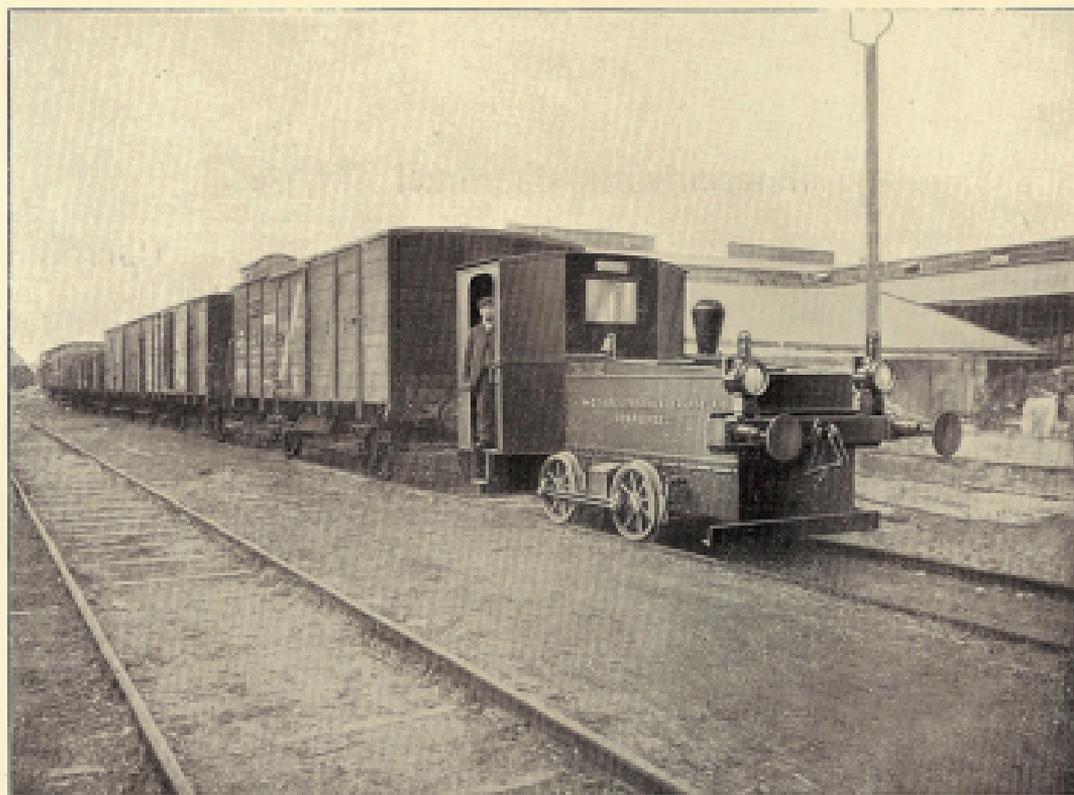
Der Verbrauch von Benzol stellt sich pro Tag auf ca. Mk. 5.—, für Oele Mk. 1.—, sodaß mir derselbe pro Tag Mk. 6.— zuzüglich Mk. 3.50 für einen Motorführer kostet.

Hochachtungsvoll

gez. H. Zastrow, Tonwaren-Industrie.

Oberurseler Universal-Motor-Lokomotive

gebaut von der Motorenfabrik Oberursel Akt.-Ges., Oberursel bei Frankfurt a. M.



Im Betriebe der Stellawerk-Aktiengesellschaft vorm. Wilich & Co.,
Zweigniederlassung Ratibor, O.-Schl.

An die

Motorenfabrik Oberursel Akt.-Ges.

Oberursel bei Frankfurt a. M.

Auf Ihre geehrte Zuschrift vom 4. ds. Mts. teilen wir Ihnen mit, daß die von Ihnen gelieferte 25 pferd. Normalspur-Benzol-Lokomotive auf unserem hiesigen Werke zu Rangierzwecken verwendet wird, in der Weise, daß sie von dem Abstellgleise der Bahn die einlaufenden Wagen an die entsprechenden Be- bzw. Entladestellen befördert und nach erfolgter Ent- oder Beladung wieder auf das Bahn-
gleise zurückbringt. Die Gleisanlage erstreckt sich auf eine Gesamtlänge von ca. 1 km und hat 2 starke Steigungen von je einer Länge von ca. 150 Meter. Die maximale Steigung beträgt 1:39. Auf den Steigungen können bei guter Witterung von uns 2 beladene 10 tons Waggons befördert werden und auf ebener Strecke verschiebt die Lokomotive anstandslos 6—8 beladene Waggons. Die Maschine ist jeden Tag mehrere Stunden für den Rangierdienst im Betrieb. Der durchschnittliche Wageneinlauf und Anlauf beträgt ca. 9 Waggons pro Tag und die täglich verbrauchte Brennstoffmenge beträgt ca. 14—15 kg Benzol.

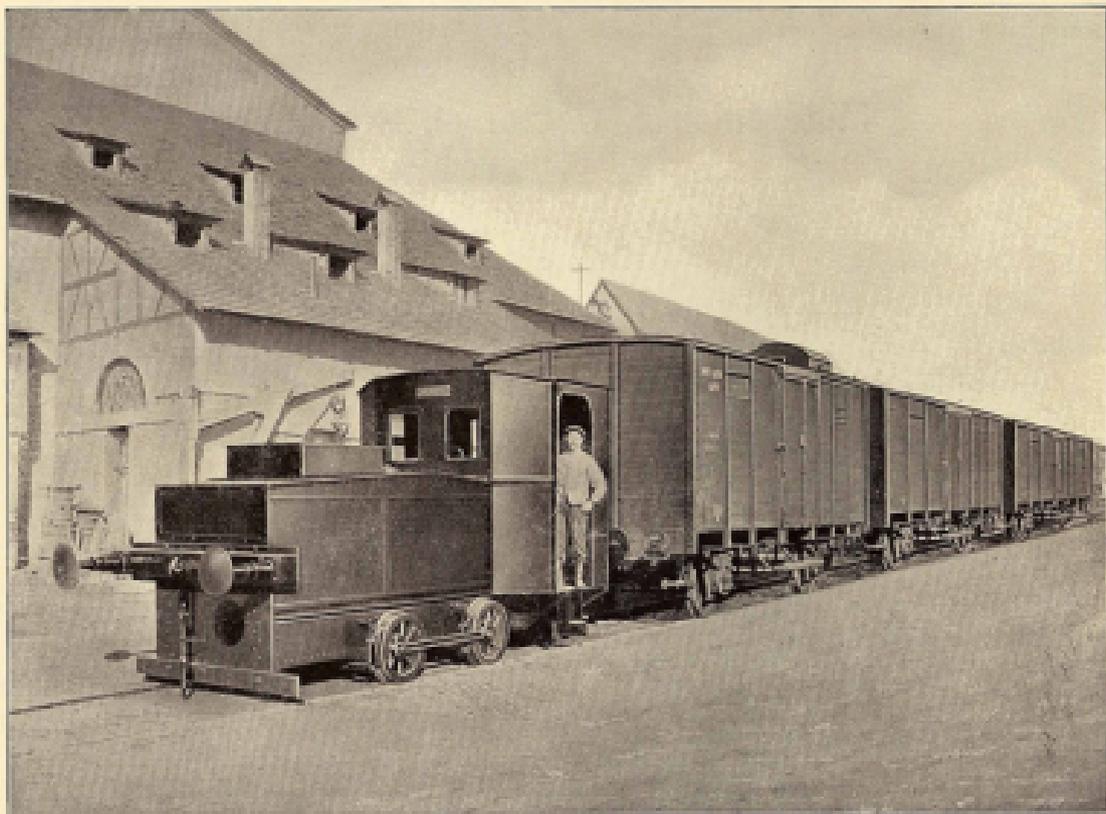
Wir hoffen, Ihnen mit vorstehenden Mitteilungen gedient zu haben und zeichnen

hochachtungsvoll

Fürstl. Hohenz. Hüttenverwaltung
Laucherthal.

Normalspur-Rangier-Lokomotive

gebaut von der Motorenfabrik Oberursel Akt.-Ges., Oberursel bei Frankfurt a. M.



Im Betriebe bei der Fürstl. Hohenzollernschen Hüttenverwaltung Laucherthal—(Sigmaringen).

An die

Motorenfabrik Oberursel Akt.-Ges.

Oberursel bei Frankfurt am Main.

Den Empfang Ihres geehrten Briefes vom 4. ds. Mts. bestätigend, erwidern wir Ihnen:

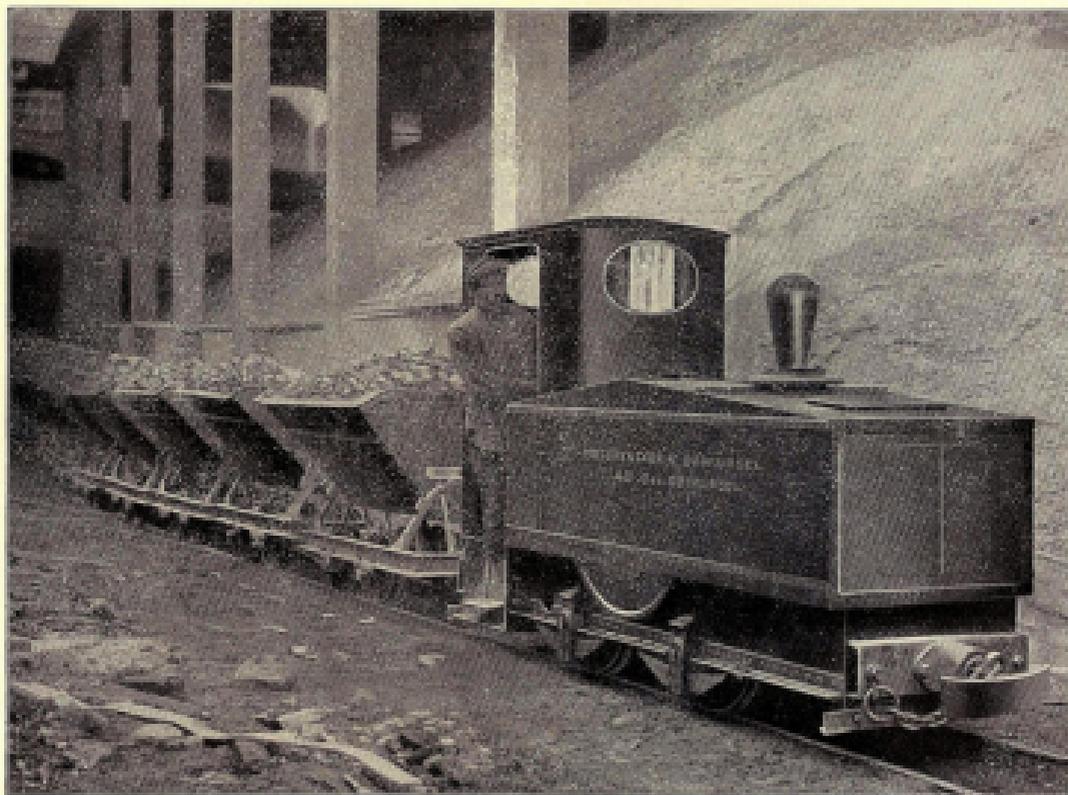
Die von Ihnen bezogene Motor-Lokomotive arbeitet zu unserer vollsten Zufriedenheit, sie ist von uns für Rechnung der Gleis-Genossenschaft beschafft worden und dient zum Auseinanderrangieren der uns von der Bahn gestellten Eisenbahn-Waggons, die Lokomotive bringt die auf den Ausstellungsgleisen zugestellten Waggons auf die einzelnen Werke und holt sie wieder ab. Die größte Entfernung, die zurückzulegen ist, beträgt 1 km. Die Strecke ist horizontal oder doch nur mit geringer Steigung. Die Maschine zieht 3 beladene 15 tons Wagen. Stets gerne zu jeder Auskunft bereit.

Hochachtungsvoll!

Schliemann & Co.
Asphaltfabrik und Teerdestillation.

Oberurseler Motor-Lokomotive

gebaut von der Motorenfabrik Oberursel Akt.-Ges., Oberursel bei Frankfurt a. M.



Im Betriebe bei den Dornburg-Stednitzer Portlandzement- und Kalkwerken
von Ollendorf & Levin, Stednitz b. Dornburg a. S.

An die

Motorenfabrik Oberursel, Akt.-Ges.

Oberursel bei Frankfurt a. M.

Im Nachtrag zu unserem Ergebenen vom 9. d. Mts. und unter Bezugnahme auf Ihr Gechrtes vom 10. d. Mts. teilen wir Ihnen mit, daß die von Ihnen bezogene Lokomotive ca. 25 Touren pro Tag z. Zt. macht und daß wir für sämtl. Unkosten inkl. Amortisation und Reparaturen im Durchschnitt Mk. 1.20 (als Unkosten) pro Tour zu rechnen haben.

Die Lokomotive befördert die auf hiesiger Station für uns eingegangenen Wagen von der Station in unser Fabrikareal und bringt umgekehrt die auf unserem Privatanschlußgeleise verladenen Wagen auf die Station. Zugleich dient die Lokomotive auch dem internen Transport in der Fabrik, soweit dieser sich auf den Normalspurgleisen bewegt.

Wir hoffen gerne, Ihnen mit Vorstehendem gedient zu haben und empfehlen uns Ihnen

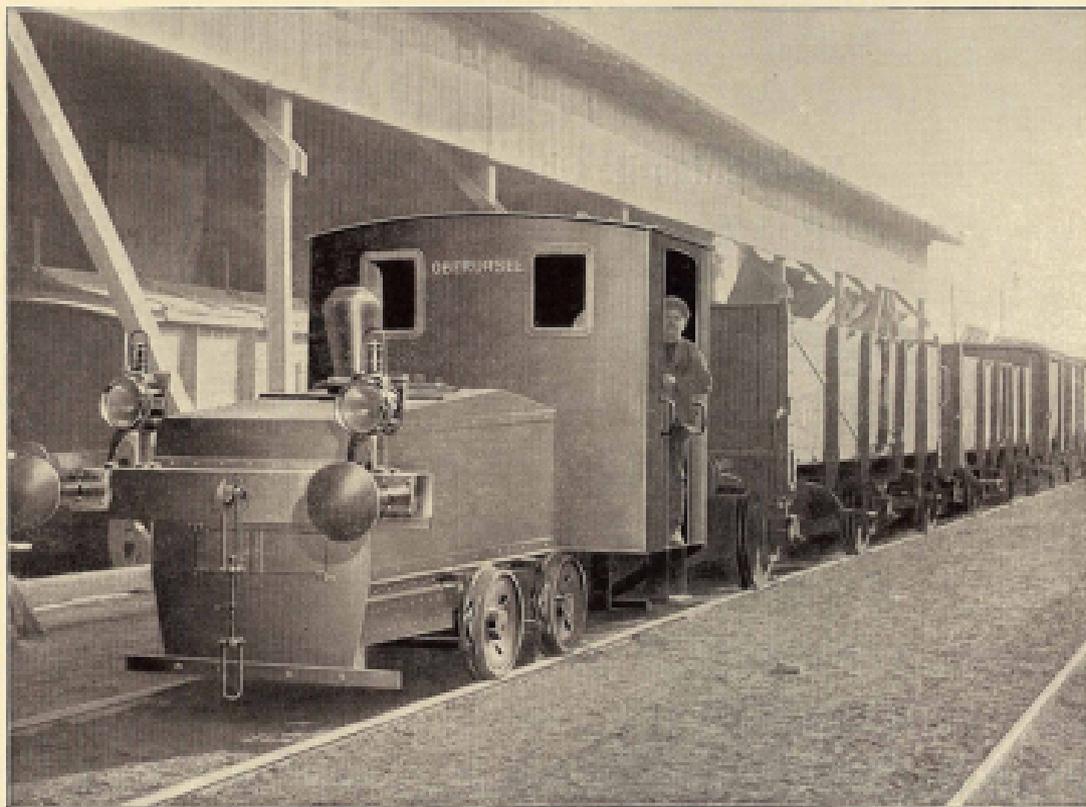
Hochachtungsvoll!

Zeller & Gmelin

Benzinfabrik und Mineralölraffinerie.

Oberurseler Motor-Rangier-Lokomotive

gebaut von der Motorenfabrik Oberursel Akt.-Ges., Oberursel bei Frankfurt a. M.



Im Betriebe bei den Dornburg-Staudnitzer Portlandzement- und Kalkwerken
von Ollen & Levin, Staudnitz b. Dornburg a. S.

Straßburg, den 9. Mai 1911.

An die

Motorenfabrik Oberursel Akt.-Ges.

Oberursel bei Frankfurt am Main.

Wir empfangen Ihr Geehrtes vom 4. ds. Mts.

Die gegen Ende des Jahres 1909 von Ihnen erhaltene 35pferdige Motor-Lokomotive verwenden wir zum Befördern der Wagons von und zu der Bahn, auf unserem ca. 1 km langem Anschlußgleis, mit einer Maximal-Steigung von Mtr. 1,14 pro 100 Meter, sowie zum Rangieren auf den Gleisen unserer Fabrikanlagen.

Mit deren Leistung sind wir zufrieden und betragen die Betriebskosten (Heizer, Heizmaterial, Reparaturen u. s. w.) Mk. 3,28 pro 100 Tonnen-Waggon.

Hochachtungsvoll!

gez. Herrenschmidt & Cie.
Leder-Manufaktur.

Oberurseler Rangier-Motor-Lokomotive

gebaut von der Motorenfabrik Oberursel Akt.-Ges., Oberursel bei Frankfurt a. M.



Im Betriebe des Herrn Gerhard Herfeldt, Andernach, Tufsteingruben und Trassmühlen in Plaidt.

An die

Motorenfabrik Oberursel Akt.-Ges.

Oberursel bei Frankfurt am Main.

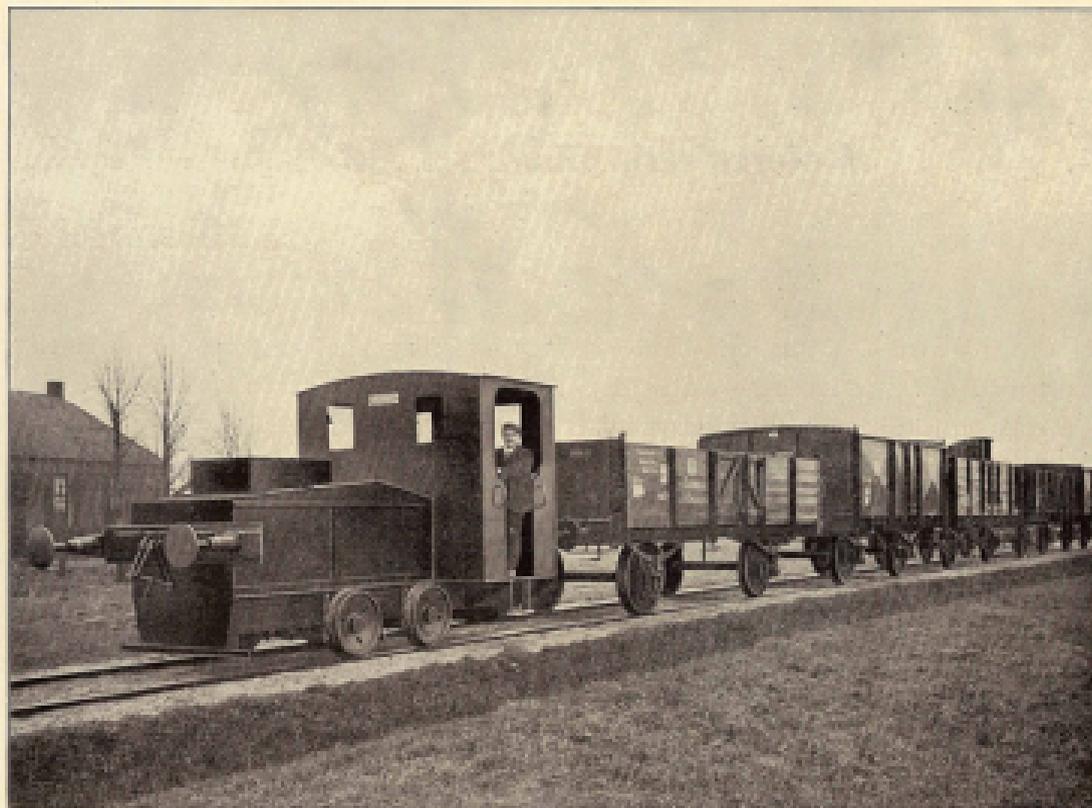
Zurückkommend auf Ihre gefl. Zuschrift vom 4 cr. bestätigen wir Ihnen gerne, daß wir mit der uns im Dezember 1909 gefertigten Motor-Lokomotive von 14 HP. sehr zufrieden sind. Wir verwenden dieselbe nur zum Rangieren der leeren und beladenen Wagons auf unseren ca. 500 m langen Geleisen. Die Lokomotive hat täglich ca. 20—25 Waggons zu rangieren und zieht einen 15—20 Tonnen ladenen Wagen bequem auf einem Geleise von 1:60 Steigung, welches dabei noch in starker Kurve liegt. Der Brennstoffverbrauch stellt sich pro Tag durchschnittlich auf Mk. 1.50. Reparaturen haben wir bisher an der Maschine nicht gehabt, abgesehen von einzelnen kleinen Mängeln, welche durch natürlichen Verschleiß von Zeit zu Zeit ausgewechselt werden müssen.

Hochachtungsvoll!

Siegener Akt.-Ges. für Eisenkonstruktion, Brückenbau und Verzinkerien,
Geisweid, Kr. Siegen.

Normalspur-Rangier-Lokomotive

gebaut von der Motorenfabrik Oberursel Akt.-Ges., Oberursel bei Frankfurt a. M.



Im Betriebe der Koninklijke Stoomweverij te Nijverdal. (Holland).

An die

Motorenfabrik Oberursel Akt.-Ges.

Oberursel bei Frankfurt am Main.

Auf Ihre gefl. Zuschrift vom 4. d. Mts. erlaube ich mir Ihnen hierdurch zu erwidern, daß ich Ihnen genaue Angaben über die Leistungen und Betriebskosten bei der von Ihnen gekauften Benzellokomotive nicht machen kann.

Andererseits aber kann ich Ihnen nur das schon früher Gesagte wiederholen, daß ich nämlich mit der Maschine in jeder Beziehung zufrieden bin und daß sie, abgesehen von kleinen Reparaturen, die auf natürlichen Verschleiß zurückzuführen sind, zu Beanstandungen noch keine Veranlassung geboten hat.

Die Maschine leistet in jeder Beziehung das, was von ihr verlangt wird.

Hochachtungsvoll

H. Ziegler, Baugeschäft, Wesel a. R.

Oberurseler Motor-Lokomotive

gebaut von der Motorenfabrik Oberursel Akt-Ges., Oberursel bei Frankfurt a. M.



Im Betriebe der Firma Siemens & Halske, Berlin
beim Bau der Wilmersdorfer Untergrundbahn, Betriebsstelle Hohenzollerndamm.

An die

Motorenfabrik Oberursel Akt.-Ges.

Oberursel bei Frankfurt am Main.

Ich komme heute auf Ihr Schreiben vom 4. ds. Mts. zurück, folgende Angaben mögen für Ihre Zwecke dienen:

Die von Ihnen bezogene Motorlokomotive ist seit Juli 1907 in ununterbrochenem Betrieb und bin ich mit den Leistungen derselben recht zufrieden. Ich verwende die Lokomotive in der Hauptsache zum Transport der Rohmaterialien und Fertigfabrikate von und zur Bahn. Zu Rangierzwecken kann ich die Lokomotive des beschränkten Platzes wegen nur wenig benützen.

Das von der Lokomotive befahrene Anschlußgleis hat eine Länge von ca. 2,2 km, hat mehrere recht enge Kurven, bis zu 120 m Radius und auch Steigungen. Der Betrieb ist also immerhin dadurch erschwert. Je nach Bedarf erfolgt die Zugförderung, mindestens aber eine viermalige Hin- und Rückfahrt, bei der Nutzlasten bis zu 75 Tonnen und noch darüber befördert werden.

Im Jahre 1910 sind nach Angaben der hiesigen Station insgesamt ca. 45,000 Tonnen Ein- und Ausgang befördert worden, hierfür hatte ich an reinen Benzolkosten Mk. 1435.50.

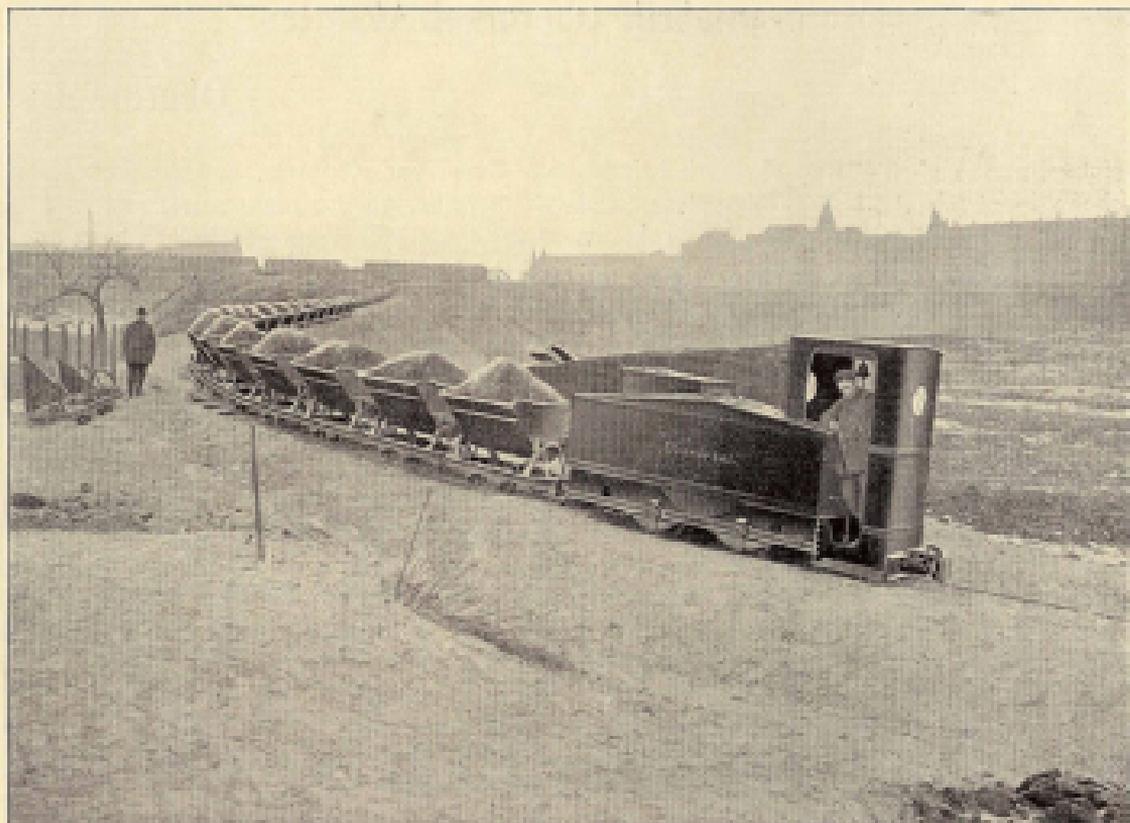
An Reparaturkosten für die Maschine selbst hatte ich bisher nur wenig Auslagen, und diese waren nur auf die übliche Abnutzung zurückzuführen.

Hochachtungsvoll!

gez. Adolph Schmidt.

Oberurseler Motor-Lokomotive

gebaut von der Motorenfabrik Oberursel Akt.-Ges., Oberursel bei Frankfurt a. M.



Im Betriebe der Gesellschaft für den Bau von Untergrundbahnen Berlin
beim Bau der Wilmersdorfer Untergrundbahn, Betriebsstelle am Bahnhof Schmargendorf.

An die

Motorenfabrik Oberursel Akt.-Ges.

Oberursel bei Frankfurt am Main.

In Beantwortung Ihres Gechriens vom 15. April bringen wir Ihnen zur Kenntnis, daß die gelieferte Benzin-Lokomotive nun 3 Monate in ununterbrochenem Betrieb steht. Während dieser Zeit hat dieselbe tadellos funktioniert und leistet uns vorzügliche Dienste; dieses hauptsächlich im Tunnel-Betriebstal I, wo dieselbe direkt bis an die Grust des Vortriebsstollens läuft und direktes, einmaliges Aufladen der Berge gestattet. Der Unterhalt stellt sich ökonomischer als bei gleichstarken Dampflokomotiven; Rohstoff-Verbrauch 80—100 Liter Benzin und 3 kg Nobelschmieröl pro 24 Stunden. Die Maschine wird von einem Maschinisten gehandhabt. Um 2-Schichtenbetrieb zweckmäßig einzurichten, habe ich zwei Maschinisten zur Verfügung, einen gelerntem Maschinisten, welcher schon einige Jahre im Tauerntunnel eine Oberurseler-Benzin-Lokomotive gefahren hat, und einen Handlanger, der mit der einfachen Handhabung sofort vertraut gemacht wurde. Einige kleinere Störungen wurden von Ersterem sofort beseitigt. Dieses System würde auch weiter empfehlen.

Ein Materialzug mit 7—10 beladenen Wagen wird von 1 Maschinisten und 2 Bremser bedient; die Bremser helfen dem Maschinisten beim Antrieb, sowie bei der Reinigung und Ölung.

Die Leistung der Maschine kann auf folgende Weise dargestellt werden:

7 Wagenladungen Brutto-Gewicht 24 T. Rampe 28—30%

10 Wagenladungen Brutto-Gewicht 34 T. Rampe 22—24%

In den feuchten Tunnels der Dienstbahn im Bietschtal stellt sich die Benzinlokomotive viel günstiger in Bezug auf Schlen- dern gegenüber einer gleichwertigen Dampfmaschine, dieses wegen der niedrigen Lage des Schwergewichtspunktes. Ist die Maschine überlastet, so versagt einfach der Motor, Schlen- dern tritt gewöhnlich nicht ein. In kritischen Momenten wird der Maschinist seinen Zug bremsen, den Motor wieder in seine normale Geschwindigkeit bringen und wieder anfahren. Auf solche Weise hat die Maschine das 1½fache dessen geleistet, wie oben angegeben.

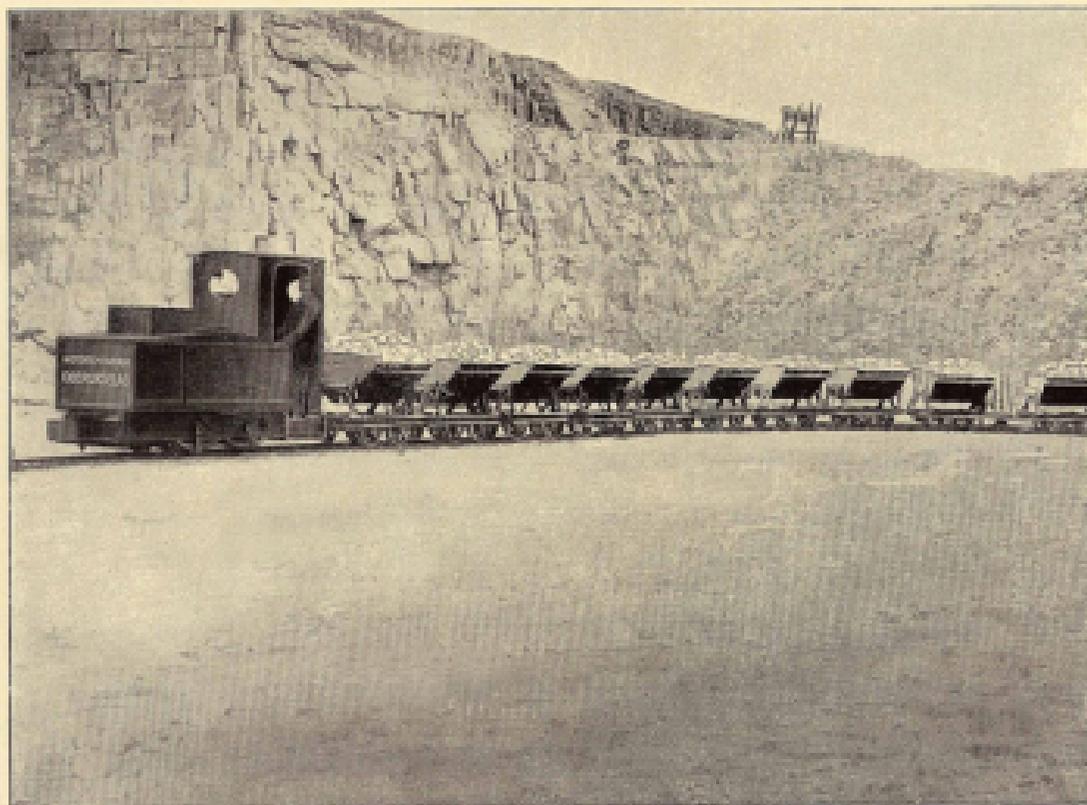
Werden sich bis zur Vollendung des Baues keine größeren Schwierigkeiten, wie Motordefekte etc. zeigen, so ist die Ober- urseler Benzin-Lokomotive z. Zt. die beste und billigste Betriebsmaschine für Tunnelarbeiten in Tunnels, deren Länge zwischen 500 m bis 4 km variieren.

Hochachtend!

Entreprise Dupont & Schaffner, Ing.

Oberurseler Feldbahn-Lokomotive

gebaut von der Motorenfabrik Oberursel Akt.-Ges., Oberursel bei Frankfurt a. M.



Geliefert an den Lothringer Hüttenverein Aumetz-Friede, Kneutlinger-Hütte,
im Betriebe bei der Société Anonyme des Fours à Chaux de Dompcevrin.

An die

Motorenfabrik Oberursel Akt.-Ges.

Oberursel bei Frankfurt am Main.

Antwortlich Ihres Schreibens vom 4. d. Mt. bestätigen wir Ihnen hierdurch, daß wir seit Januar 1908 eine von Ihnen bezogene 8 PS. Benzollokomotive zum Transport von Mergel auf einer ca. 700 m langen Schmalspurbahn von 400 mm Spurweite, bei einer teilweisen Neigung von 1:20, in Kurven von 7 m Radius verwenden.

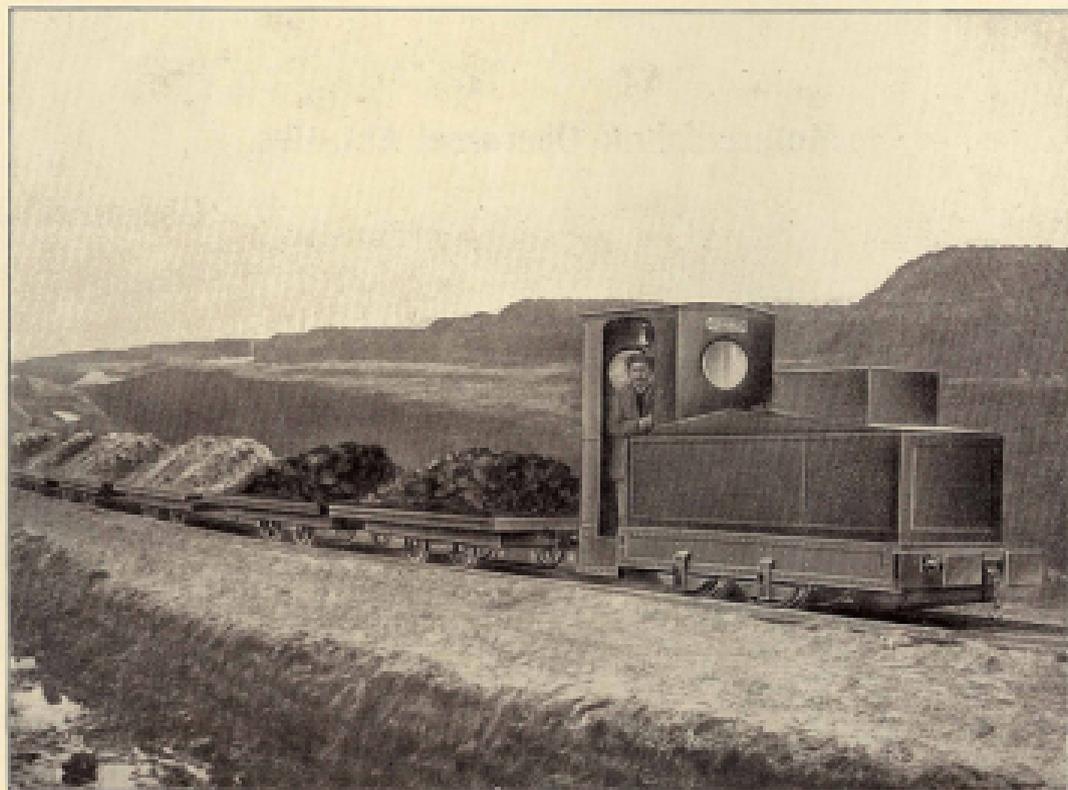
Auf dieser Strecke werden täglich 4 Züge mit je 8 Wagen, welche 4000 kg Mergel enthalten, wozu noch 2000 kg Eigengewicht der Wagen kommt, also zusammen 4mal 6000 kg stündlich gefördert. Die Betriebsankosten hierbei sind: 1 Führer der Lokomotive, 1 Bremser der Wagen und ferner für Benzol und Schmierung ca. Mk. 3.— pro Tag.

Hochachtungsvoll

p. pa. Sächsisch-Thüringische Portland-Zement-Fabrik
Prüssing & Co.
Commandit-Gesellschaft auf Aktien.

Oberurseler Motor-Lokomotive

gebaut von der Motorenfabrik Oberursel Akt.-Ges., Oberursel bei Frankfurt a. M.



Im Betriebe bei The Griendtsveen Moss Litter Company Limited in Rotterdam.

An die

Motorenfabrik Oberursel Akt.-Ges.

Oberursel bei Frankfurt a. Main.

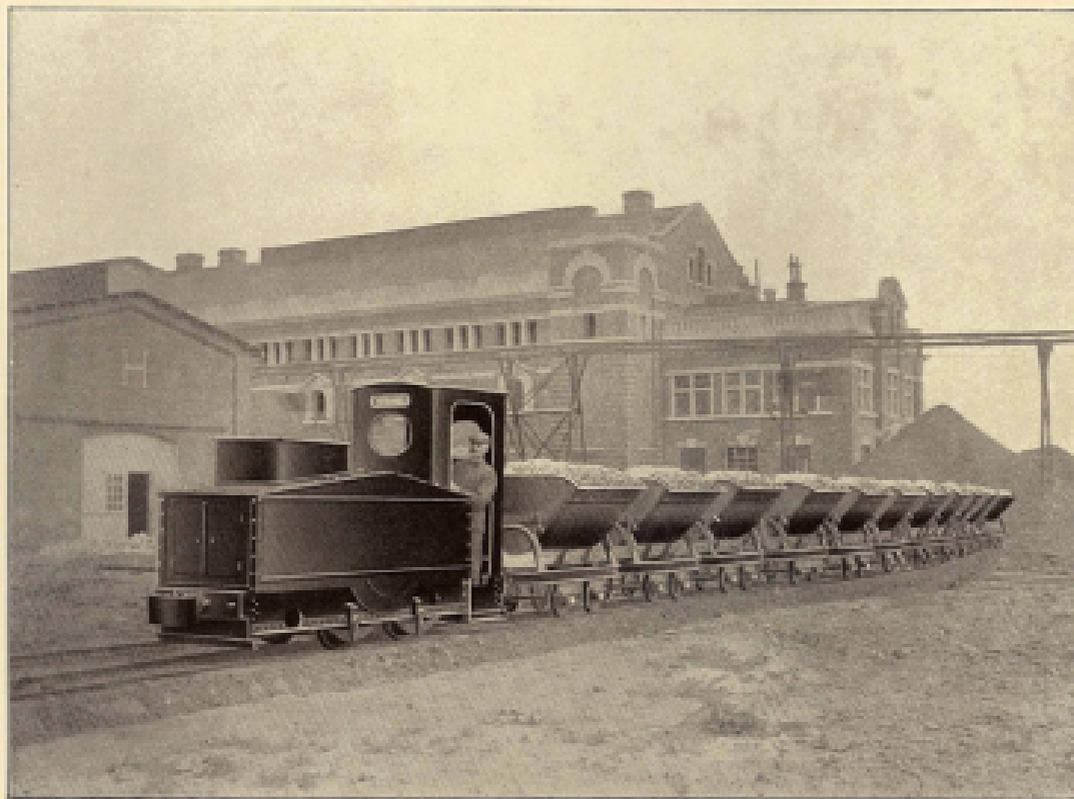
Seit dem Jahre 1903 haben wir auf unserer Waldbahn eine Ihrer Motorlokomotiven in Betrieb. Dieselbe hat sich in jeder Weise bewährt, obwohl sie lange hindurch weit über die verlangte und garantierte Leistungsfähigkeit hinaus beansprucht wurde. Die Abnutzung ist eine durchaus normale, der Brennstoffverbrauch — wir verwendeten früher Spiritus, jetzt Benzol — ein sehr geringer und der Betrieb im Ganzen gegen den Pferdebetrieb so wesentlich billiger, daß wir die Maschine nicht mehr missen könnten. Sie leistet in Nettolast das sechsfache, wie ein Pferdegespann, welches außerdem bezüglich seiner Wegstreckenleistung an verhältnismäßig enge Strecken gebunden ist (Dauermaximalleistung pro Tag etwa 30—35 km). Der Maschinenbetrieb kostet inkl. Reparatur, Verzinsung, Amortisation etc. ca. 15 Mk. pro Tag.

Hochachtungsvoll!

Gräflich v. Garnier'sches Forstamt Turawa.

Oberurseler Feldbahn-Lokomotive

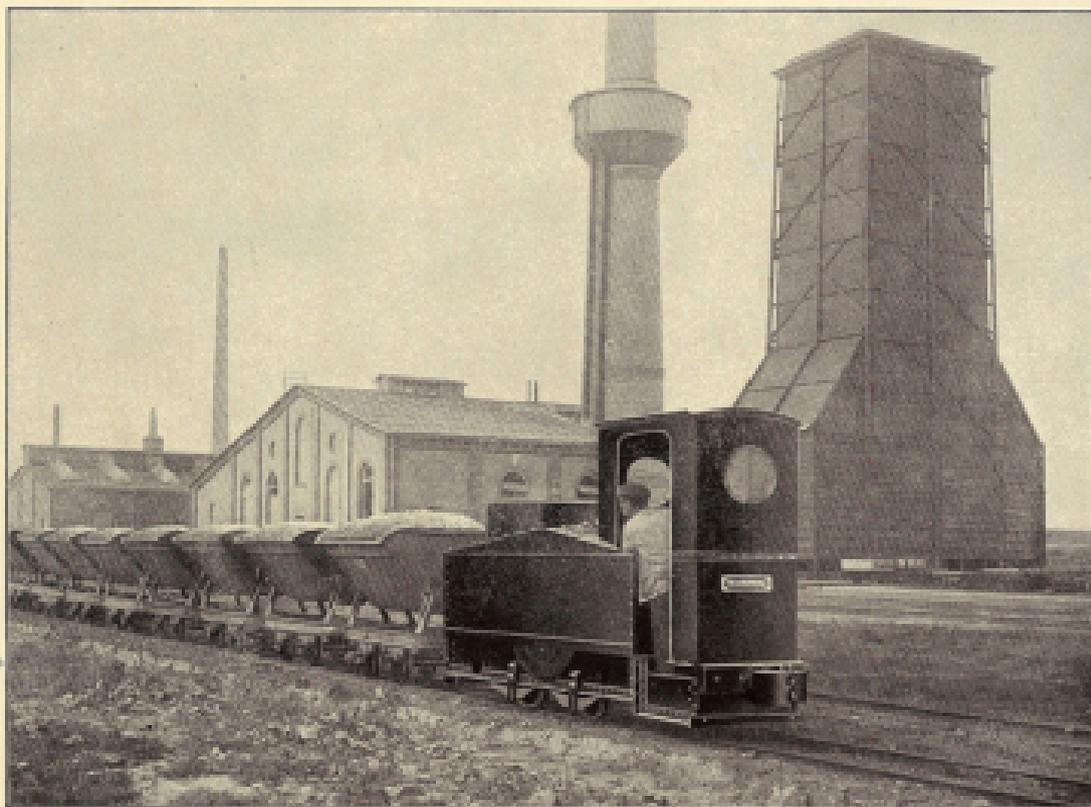
gebaut von der Motorenfabrik Oberursel Akt.-Ges., Oberursel bei Frankfurt a. M.



Im Betriebe bei der Impérial Continental Gas Association Hoboken (Belgien).

Oberurseler Feldbahn-Lokomotive

gebaut von der Motorenfabrik Oberursel Akt.-Ges., Oberursel bei Frankfurt a. M.



Im Betriebe bei der Impérial Continental Gas Association, Hoboken (Belgien).

Oberurseler Rangier-Motor-Lokomotive

gebaut von der Motorenfabrik Oberursel Akt.-Ges., Oberursel bei Frankfurt a. M.



Im Betriebe bei der Companhia Antarctica Paulista Sao Paulo (Brasilien).

Oberurseler Feldbahn-Lokomotive

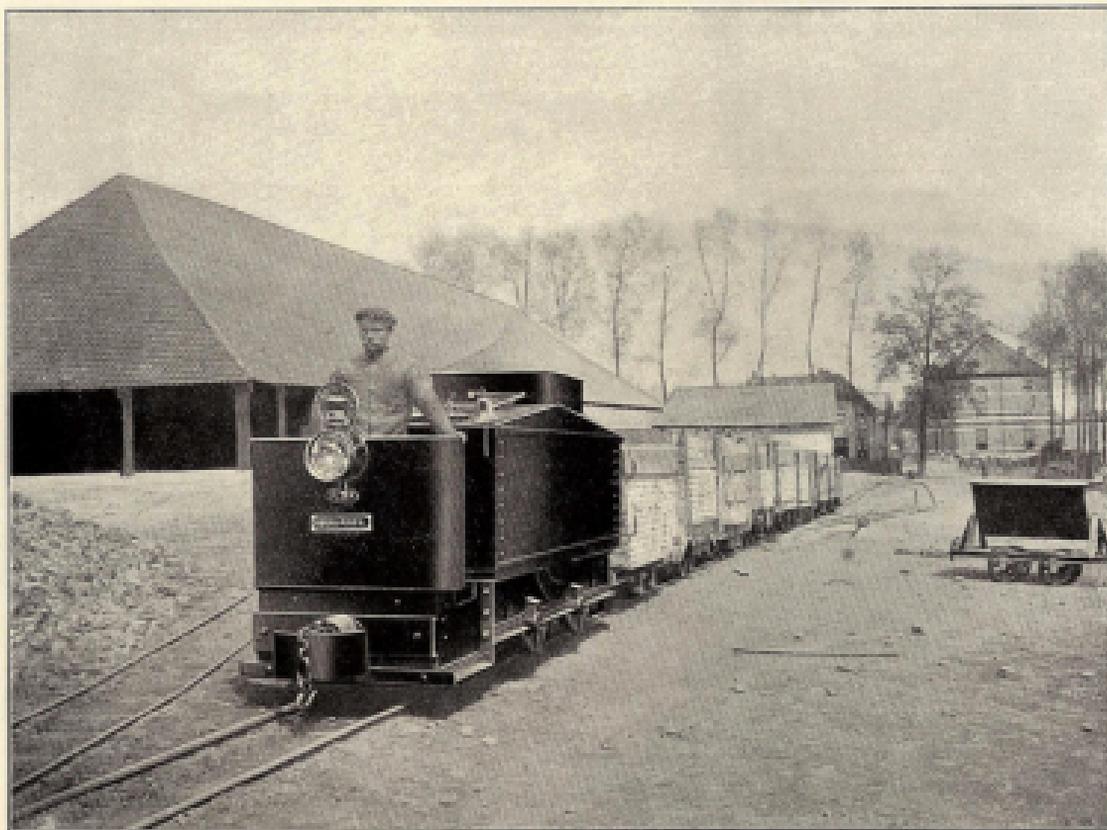
gebaut von der Motorenfabrik Oberursel Akt.-Ges., Oberursel bei Frankfurt a. M.



Im Betriebe bei: Fietz & Leuthold, Baugeschäft, Zürich.

Oberurseler Feldbahn-Lokomotive

gebaut von der Motorenfabrik Oberursel Akt.-Ges., Oberursel bei Frankfurt a. M.



Im Betriebe bei der Sté. anon. La Briqueterie de Thielrode, Thielrode (Belgien).

Oberurseler Feldbahn-Lokomotive

gebaut von der Motorenfabrik Oberursel Akt.-Ges., Oberursel bei Frankfurt a. M.



Im Betriebe bei der Sté. anon. La Briqueterie de Thielrode, Thielrode (Belgien).

An

Motorenfabrik Oberursel Akt.-Ges.,**Berlin NW. 7.**

Antwortlich Ihres Schreibens vom 28. teilen wir Ihnen mit, daß wir sowohl mit der von Ihnen im Jahre 1909, wie im Jahre 1911 gelieferten 8 PS. Universal-Benzollokomotive zufrieden sind. Die Reparaturkosten bewegen sich in vollständig normalen Grenzen. Auch der Brennstoff-, sowie der Schmierölverbrauch ist günstig. Es ist uns nicht möglich, Ihnen genaue Daten über die Betriebskosten mitzuteilen, da sich die Fördermengen, sowie die Steigungsverhältnisse bei dem Baggerbetrieb fortwährend verändern.

Hochachtungsvoll!

Portland-Cementfabrik Nennmoor

gez. Die Direktion.

Titel

Motorenfabrik Oberursel Akt.-Ges.**Oberursel** b. Frankfurt a. M.

Wir berichten Ihnen gerne, daß wir mit der uns im vorigen Jahre gelieferten Motorlokomotive bestens zufrieden sind.

Die Behandlung der Lokomotive im Betriebe und die Wartung derselben ist eine so einfache, daß dieselbe event. von einem gewöhnlichen Arbeiter besorgt werden könnte.

Der Benzinverbrauch ist Ihren seinerzeitigen Angaben durchaus entsprechend und erscheint die Leistung der Maschine gemäß Ihren Garantien voll eingehalten.

Wir haben seit dem Tage der Inbetriebsetzung noch nicht die geringste Störung gehabt und hat sich die Lokomotive speziell in den für die Rangierung schwierigen Wintermonaten sehr gut bewährt.

Hochachtungsvoll!

gez. Gartenberg & Schreier,
Maschinenöl- und Paraffinfabrik.

Oberurseler Universal-Motor-Lokomotive

gebaut von der Motorenfabrik Oberursel Akt.-Ges., Oberursel bei Frankfurt a. M.



Im Betriebe bei der Firma Gartenberg & Schreier, Jasio.

Motorenfabrik Oberursel Akt.-Ges.

Berlin NW. 7.

Auf Wunsch bestätigen wir Ihnen gern, dass wir mit der von Ihnen vor Jahresfrist gelieferten Normalspur-Motorlokomotive zufrieden sind. Bei den sehr ungünstigen Geleisverhältnissen infolge starker Kurven und vieler Weichen hat sich dieselbe gut bewährt. Sie zieht bequem 8 beladene Wagen und ist stets betriebsfertig. Zwecks Führung derselben haben wir einige von unserem Leuten ausbilden lassen und haben sich dieselben leicht mit dem Motor vertraut gemacht.

Hochachtungsvoll

Aktien-Zuckerfabrik Stendal

gez. M. Thiel.

Oberurseler Motor-Lokomotive

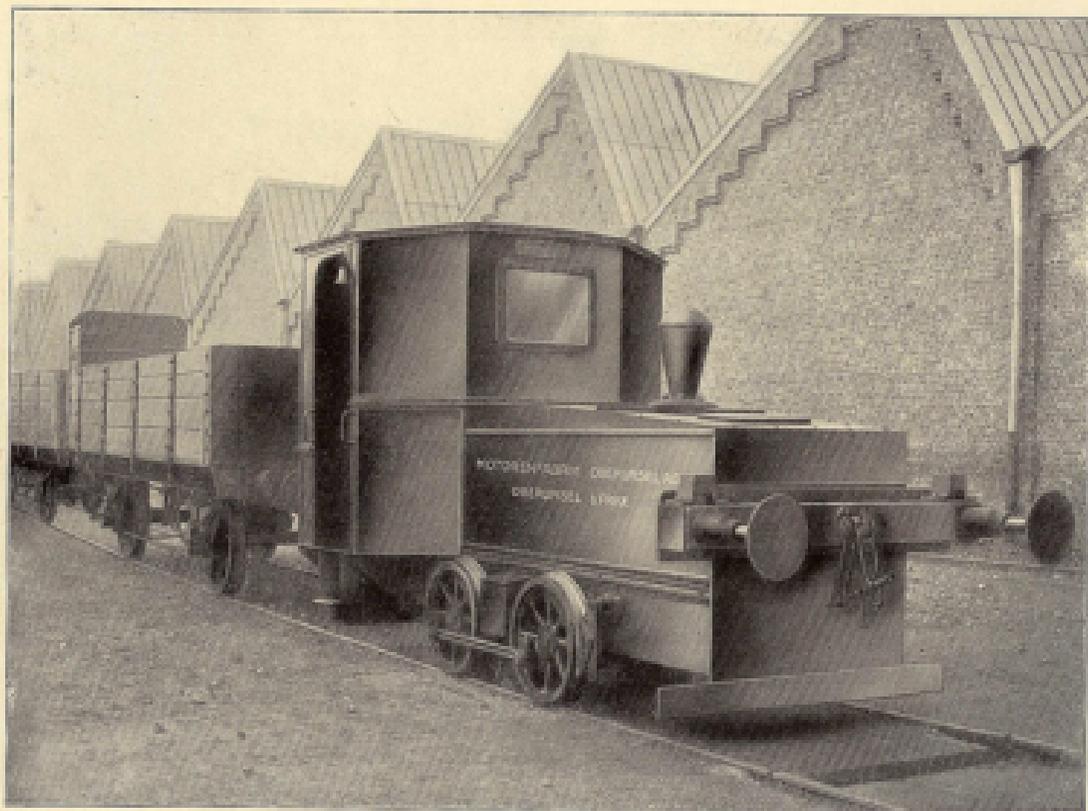
gebaut von der Motorenfabrik Oberursel Akt.-Ges., Oberursel bei Frankfurt a. M.



Im Betriebe der Aktien-Zuckerfabrik Stendal, in Stendal, Prov. Sachsen.

Oberurseler Universal-Motor-Lokomotive

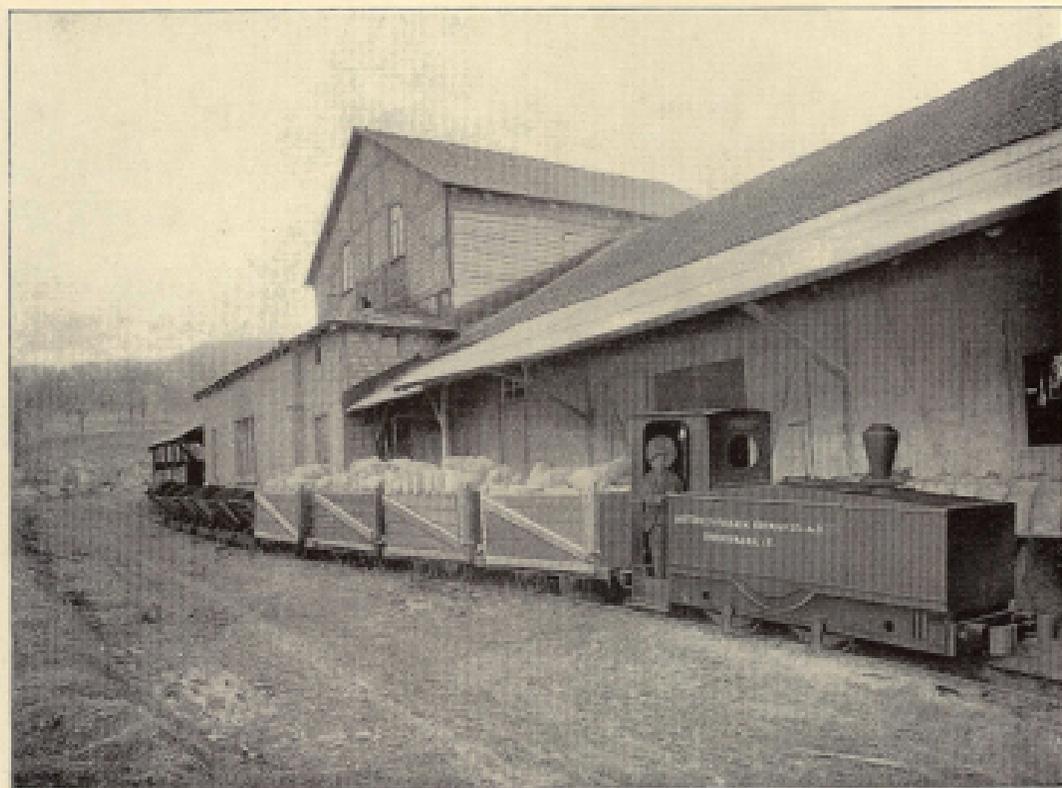
gebaut von der Motorenfabrik Oberursel Akt.-Ges., Oberursel bei Frankfurt a. M.



Im Betriebe bei der Firma Usines & Aciéries de Feignies, Soc. Anon., in Feignies (Nord) Frankreich.

Oberurseler Feldbahn-Lokomotive

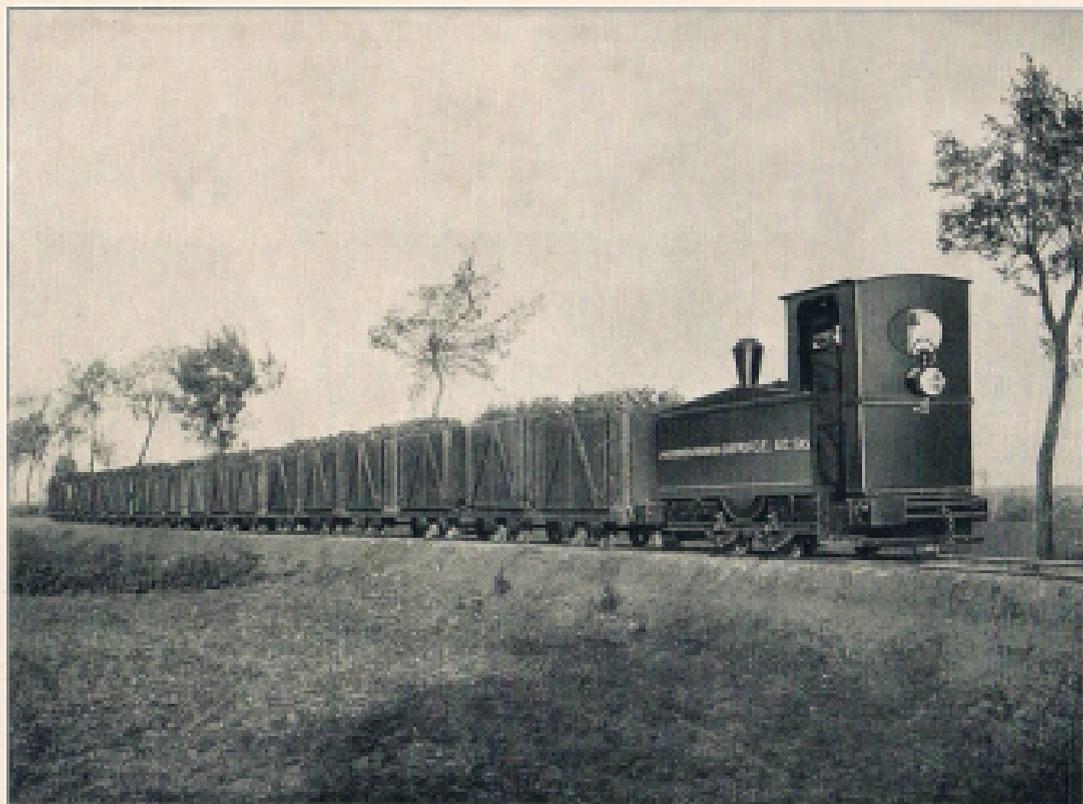
gebaut von der Motorenfabrik Oberursel Akt.-Ges., Oberursel bei Frankfurt a. M.



Im Betriebe bei der Firma J. Wohlbold, Gebr. Maurer u. der Schwäbischen Gips-Verkaufsstelle Stuttgart-Entringen.

Oberurseler Universal-Motor-Lokomotive

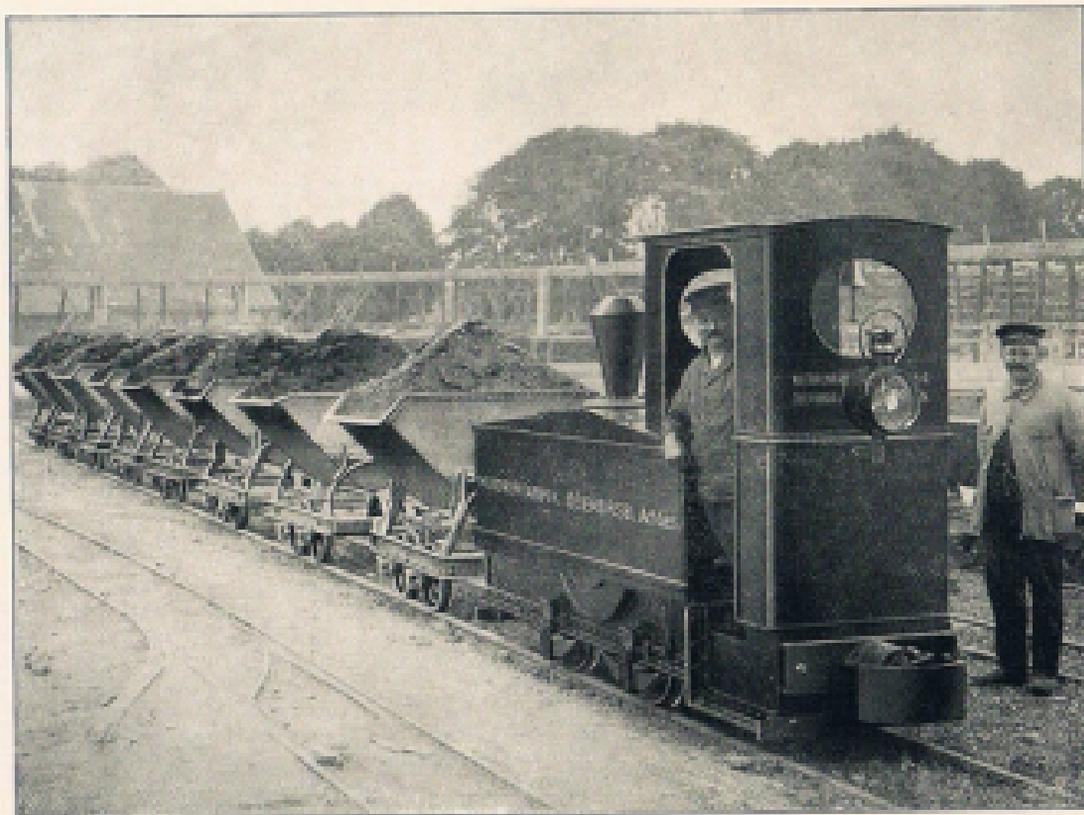
gebaut von der Motorenfabrik Oberursel Akt.-Ges., Oberursel bei Frankfurt a. M.



Im Betriebe der Fürst Eszterhazy'schen Gutsverwaltung, Eszterhaza i. Ungarn.

Oberurseler Universal-Motor-Lokomotive

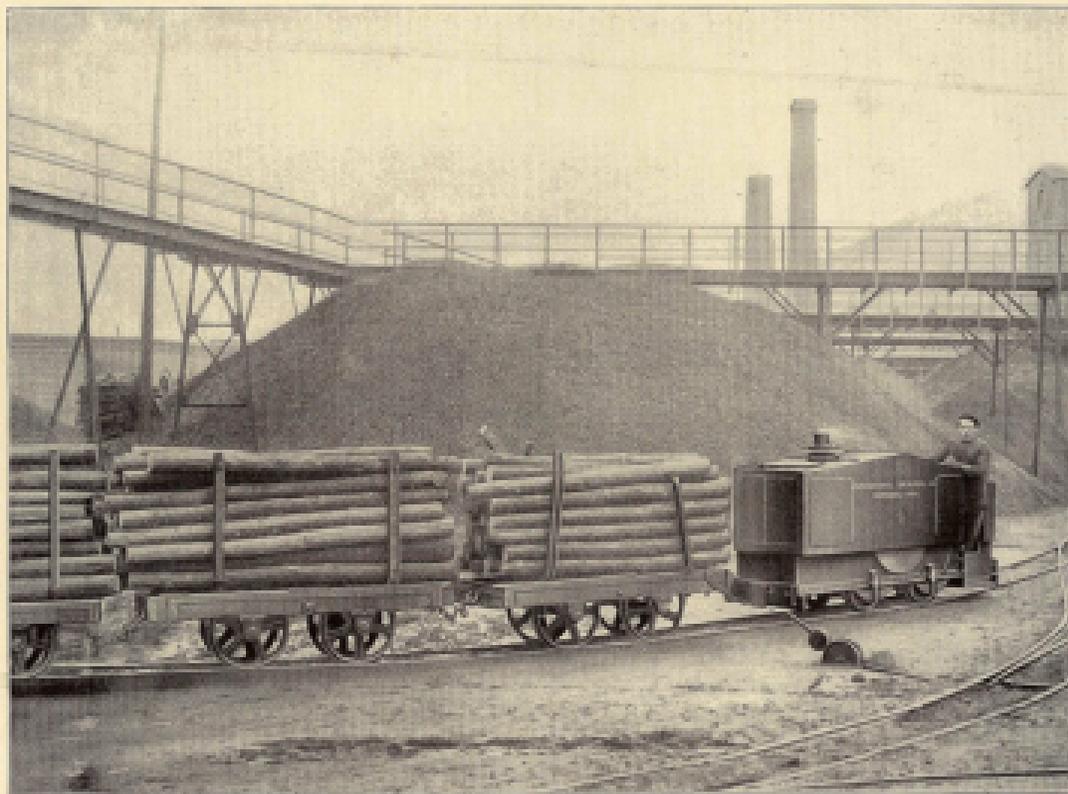
gebaut von der Motorenfabrik Oberursel Akt.-Ges., Oberursel bei Frankfurt a. M.



Im Betriebe der Alsen'schen Portland-Zement-Fabriken Hamburg, Itzehoe.

Oberurseler Rangier-Lokomotive

gebaut von der Motorenfabrik Oberursel Akt-Ges., Oberursel bei Frankfurt a. M.



Im Betriebe bei der Firma Sté. Ame des Charbonnages des Kessales, in Jemeppe-sur-Meuse (Belgien).

Oberurseler Motor-Lokomotive

gebaut von der Motoren-Fabrik Oberursel Akt.-Ges., Oberursel bei Frankfurt a. M.



Im Betriebe der Guts-pachtung Gruber & Komp., in Magyar — Almas
Kom. Weissenburg, Ungarn (für Rüben-transport).

Oberurseler Universal-Motor-Lokomotive

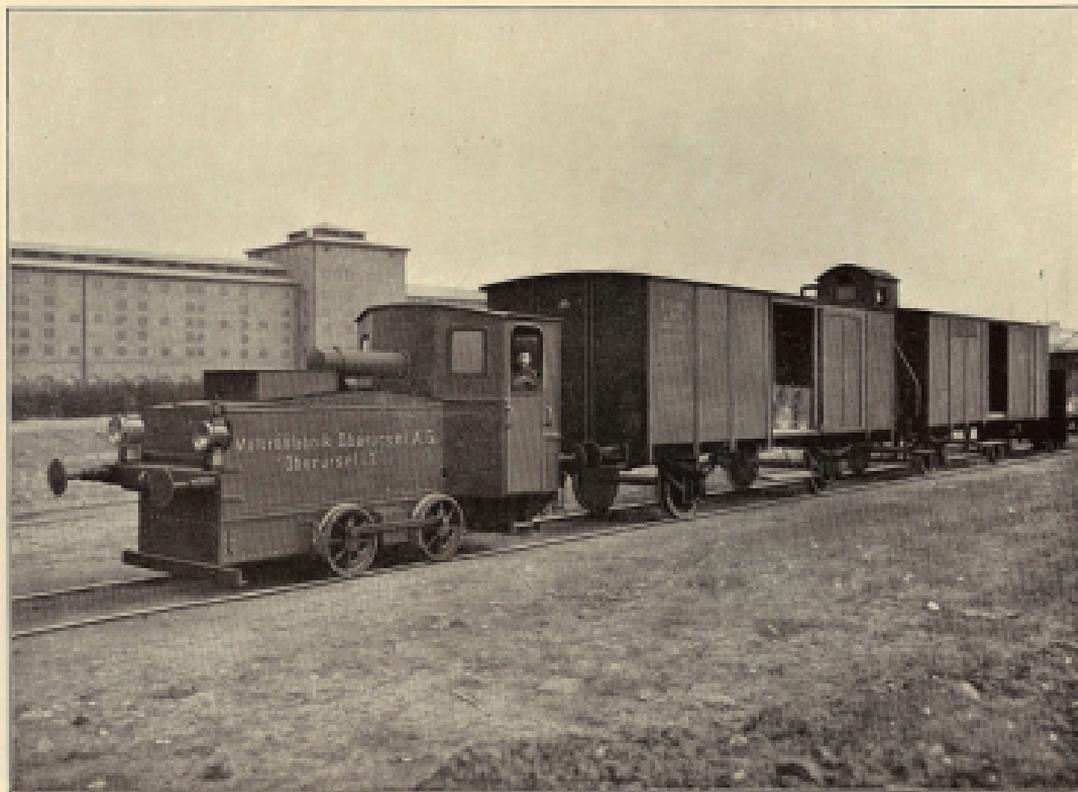
gebaut von der Motorenfabrik Oberursel Akt.-Ges., Oberursel bei Frankfurt a. M.



Im Betriebe bei der Firma Compagnie Général de Construction, Soc. Anon. in Marly-lez-Valenciennes (Nord)

Oberurseler Universal-Motor-Lokomotive

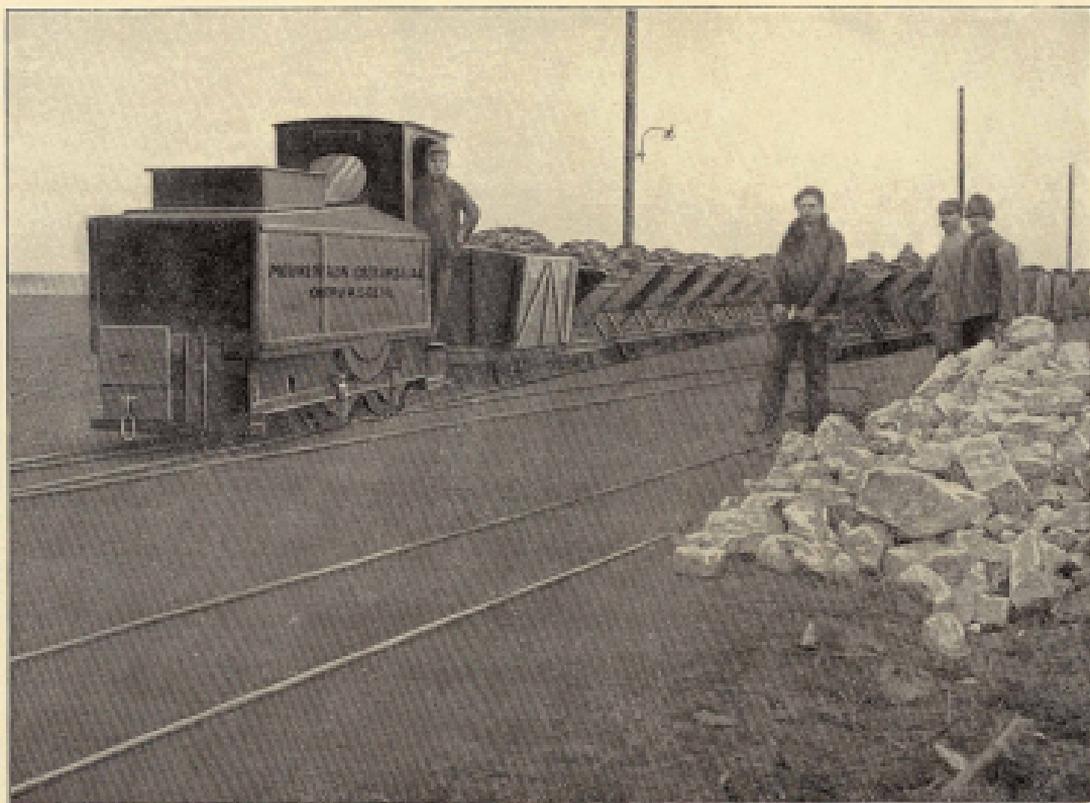
gebaut von der Motorenfabrik Oberursel Akt.-Ges., Oberursel bei Frankfurt a. M.



Im Betriebe der Chemischen Fabrik Aktien-Gesellschaft vorm. Moritz Milch & Co., Posen.

Oberurseler Universal-Motor-Lokomotive

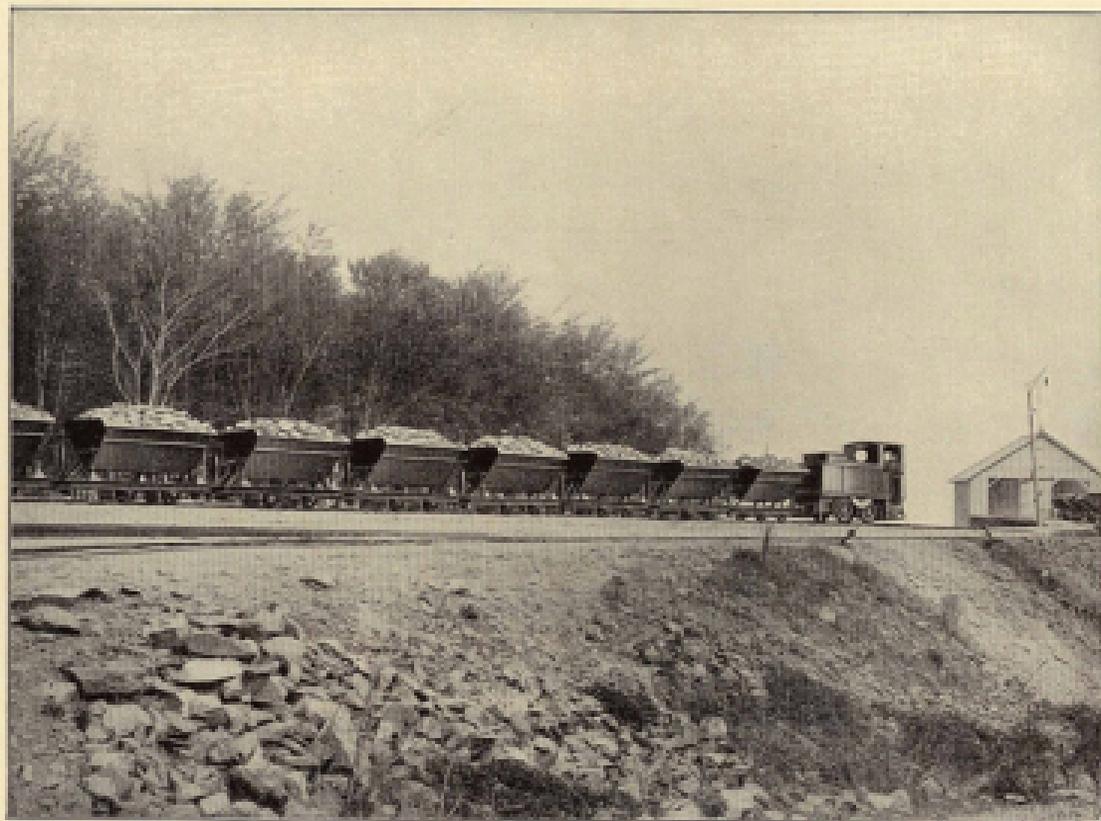
gebaut von der Motorenfabrik Oberursel Akt.-Ges., Oberursel bei Frankfurt a. M.



Im Betriebe bei der Südungarischen Zuckerindustrie Aktiengesellschaft Nagybecskerek in Nagybecskerek, Ungarn.

Oberurseler Universal-Motor-Lokomotive

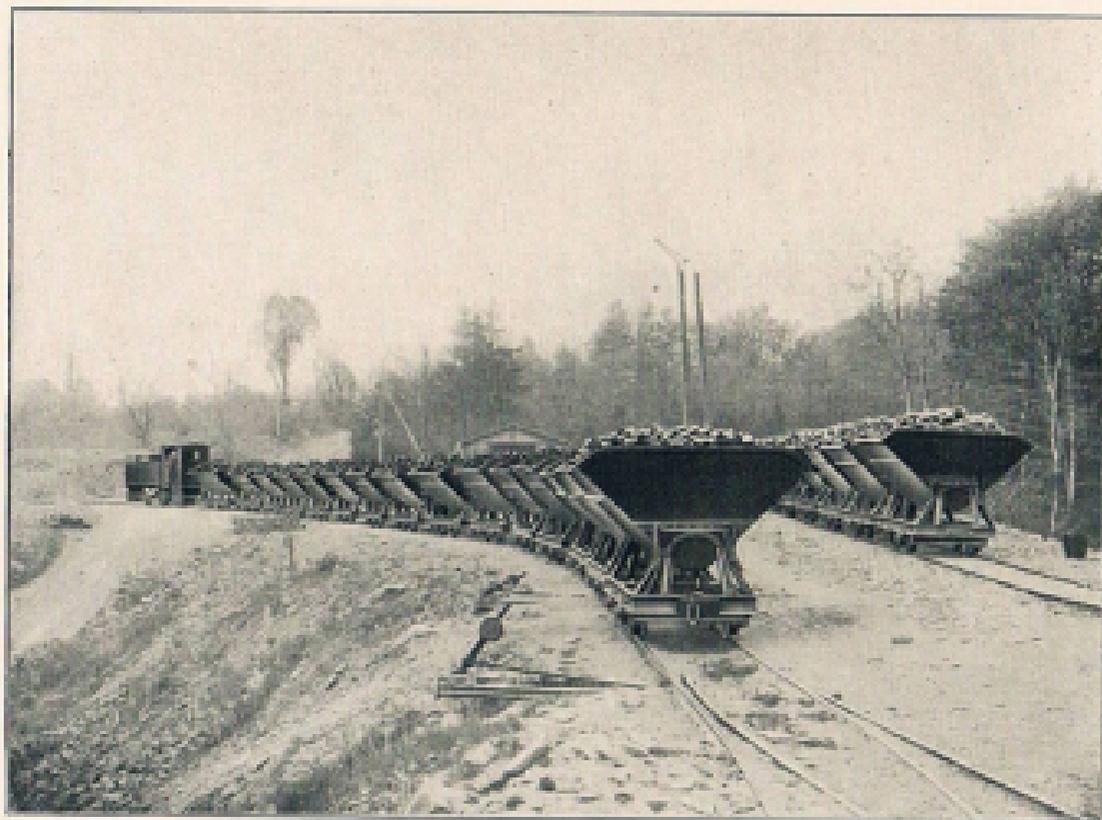
gebaut von der Motorenfabrik Oberursel Akt.-Ges., Oberursel bei Frankfurt a. M.



Im Betriebe bei der Firma Math. Adorf, Basaltlava-Steinbrüche, in Mayen (Rheinland).

Oberurseler Universal-Motor-Lokomotive

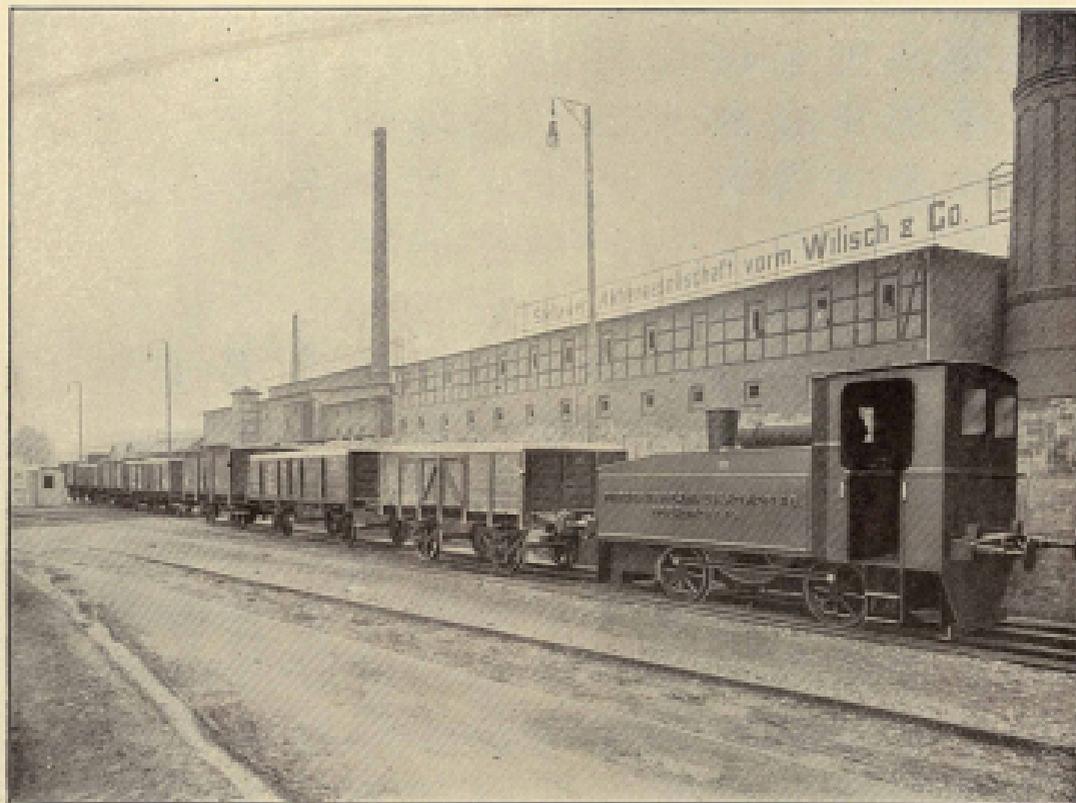
gebaut von der Motorenfabrik Oberursel Akt.-Ges., Oberursel bei Frankfurt a. M.



Im Betriebe des Mayen-Kottenheimer Steinbruchwerks G. m. b. H. in Mayen.

Oberurseler Universal-Motor-Lokomotive

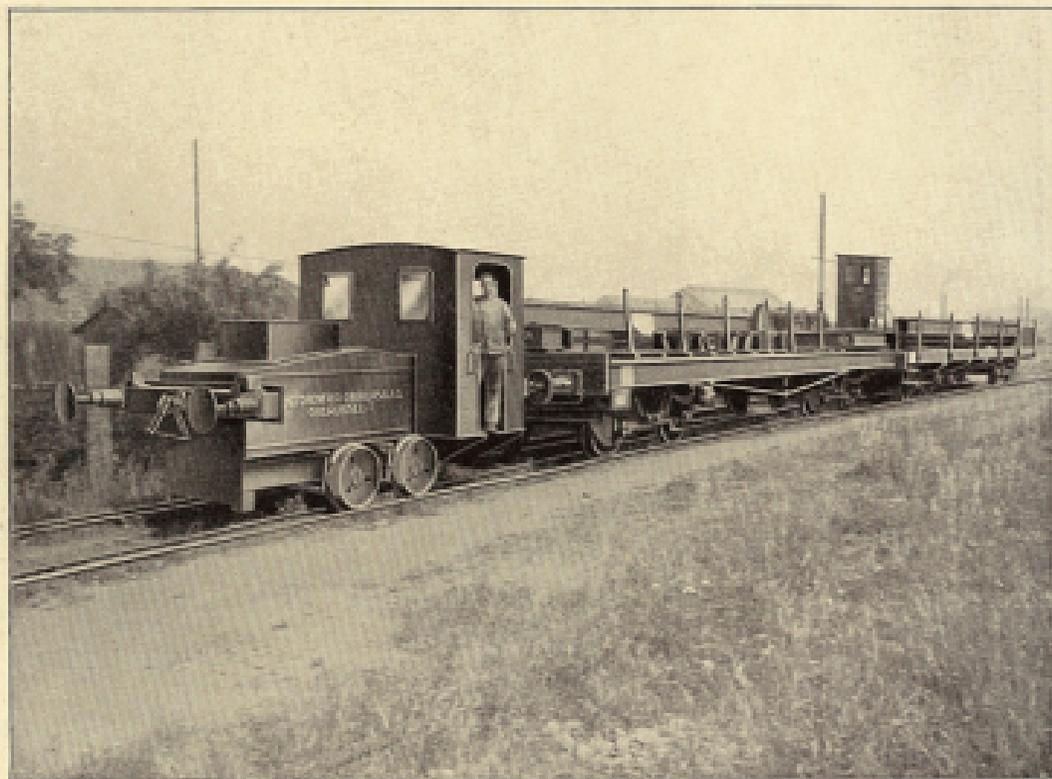
gebaut von der Motorenfabrik Oberursel Akt.-Ges., Oberursel bei Frankfurt a. M.



Im Betriebe bei der Stellawerk-Aktiengesellschaft vorm. Wilisch & Co. in Niederdollendorf a. Rhein.

Oberurseler Universal-Motor-Lokomotive

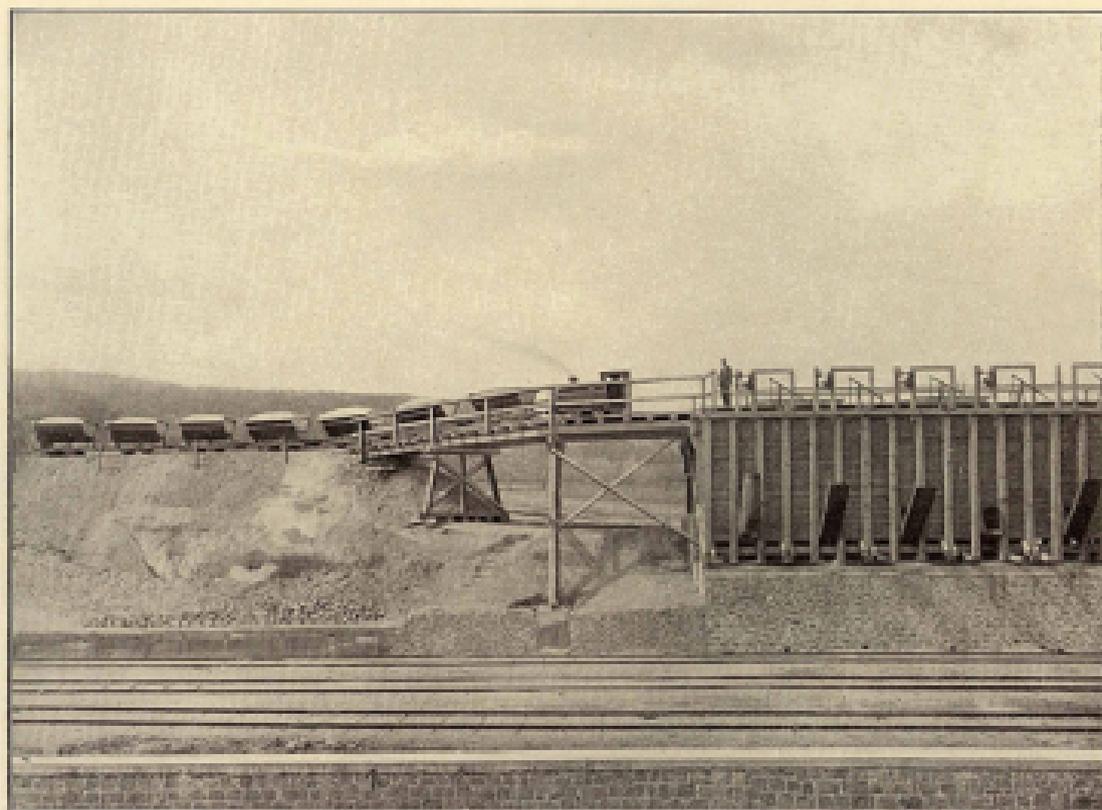
gebaut von der Motorenfabrik Oberursel Akt.-Ges., Oberursel bei Frankfurt a. M.



Im Betriebe bei der Eschweiler-Rattinger Maschinenbau-Aktiengesellschaft in Eschweiler-Aue.

Oberurseler Universal-Motor-Lokomotive

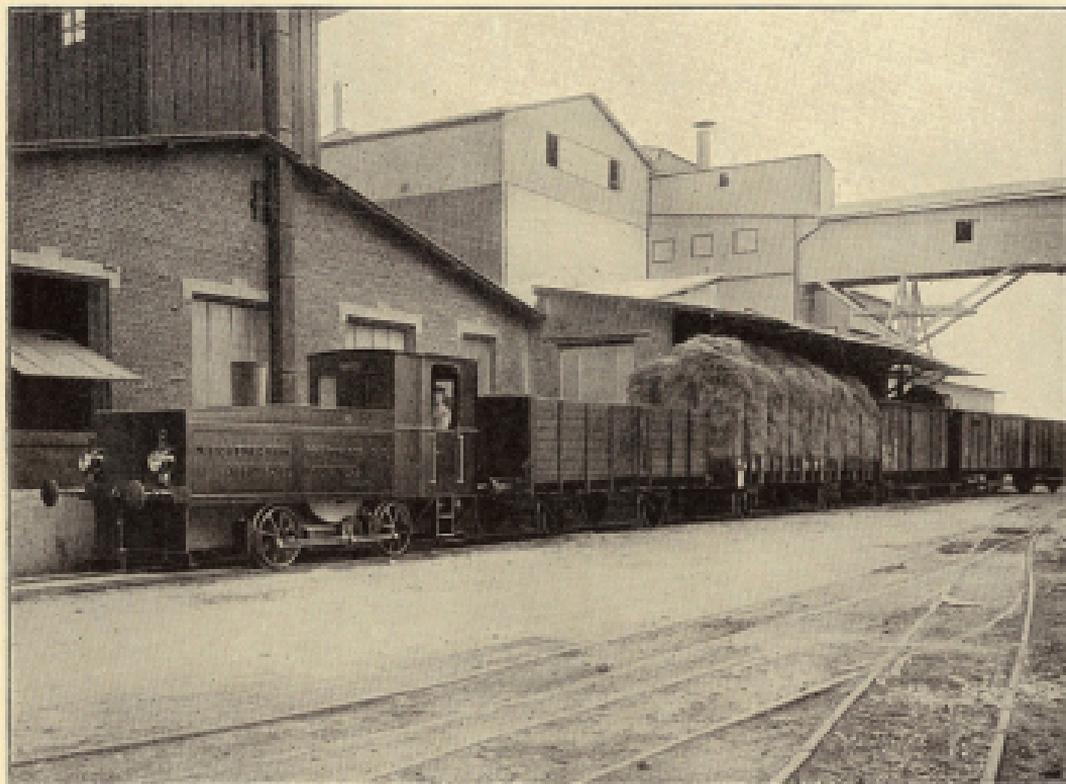
gebaut von der Motorenfabrik Oberursel Akt.-Ges., Oberursel bei Frankfurt a. M.



Im Betriebe des Winnfelder Brechwerkes G. m. b. H. in Mayen-Kottenheim.

Oberurseler Universal-Motor-Lokomotive

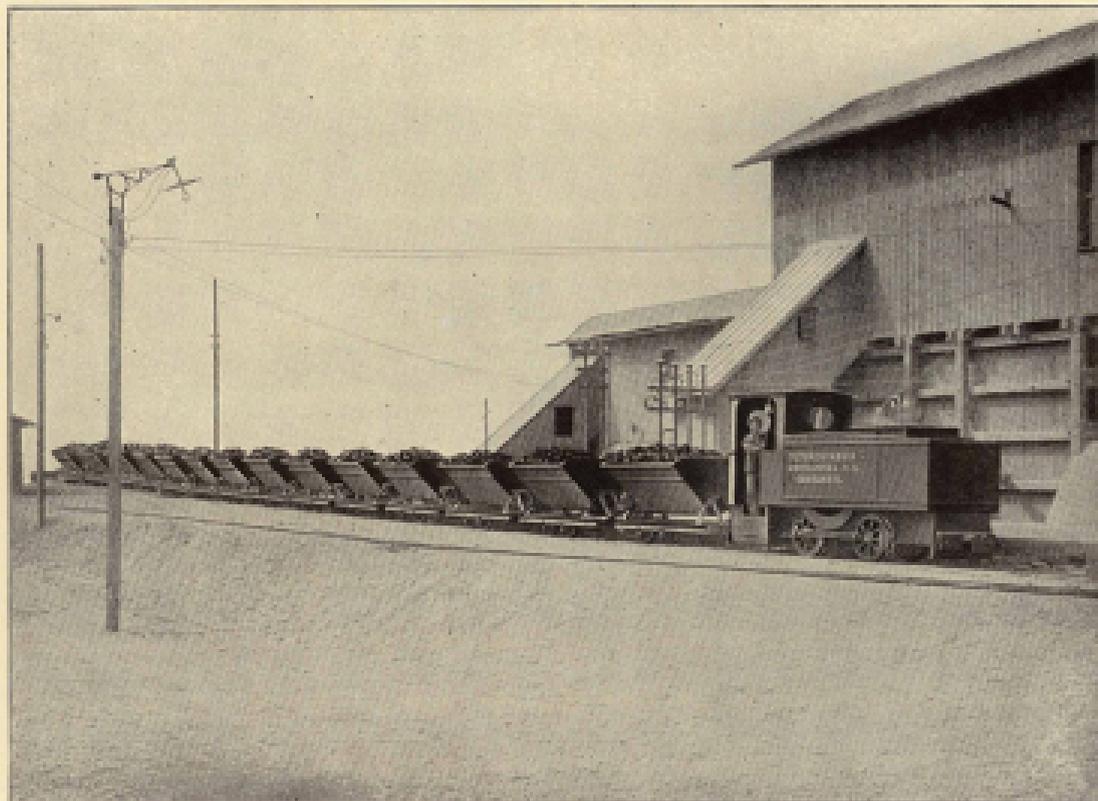
gebaut von der Motorenfabrik Oberursel Akt.-Ges., Oberursel bei Frankfurt a. M.



Im Betriebe bei Heinrich Schlenkhoff, Herne, Portland-Zement-Werke, Abt. Beckum l. W.

Oberurseler Universal-Motor-Lokomotive

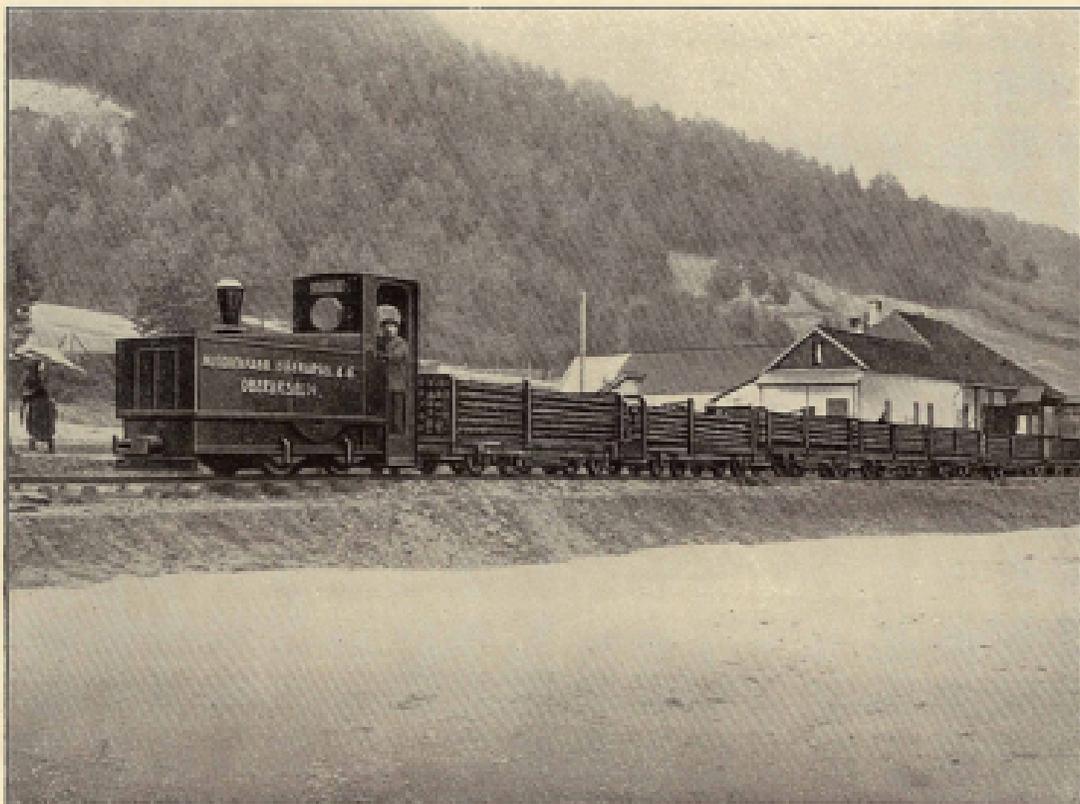
gebaut von der Motorenfabrik Oberursel Akt.-Ges., Oberursel bei Frankfurt a. M.



Im Betriebe bei der Firma F. X. Michels, Steinbrechwerke, Andernach-Mayen-Niedermendig.

Oberurseler Universal-Motor-Lokomotive

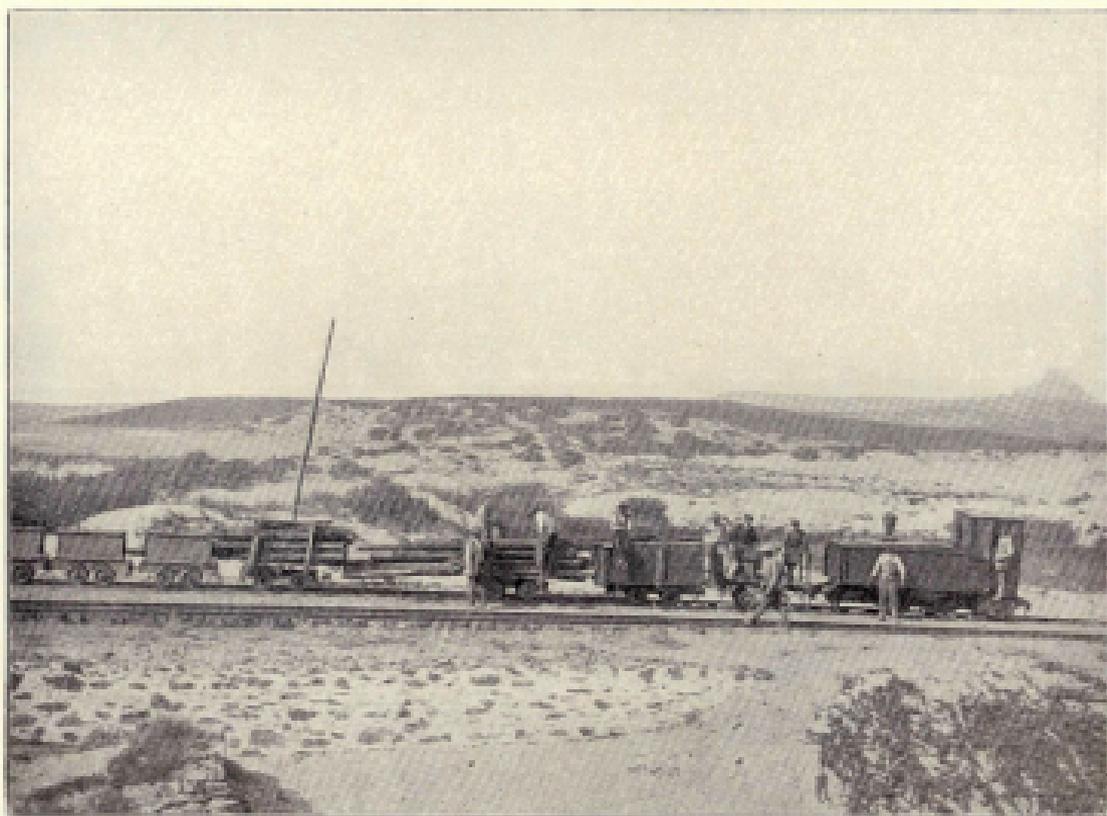
gebaut von der Motorenfabrik Oberursel Akt.-Ges., Oberursel bei Frankfurt a. M.



Im Betriebe des Königl. ungar. Forstamtes Tetsóvár.

Oberurseler Universal-Motor-Lokomotive

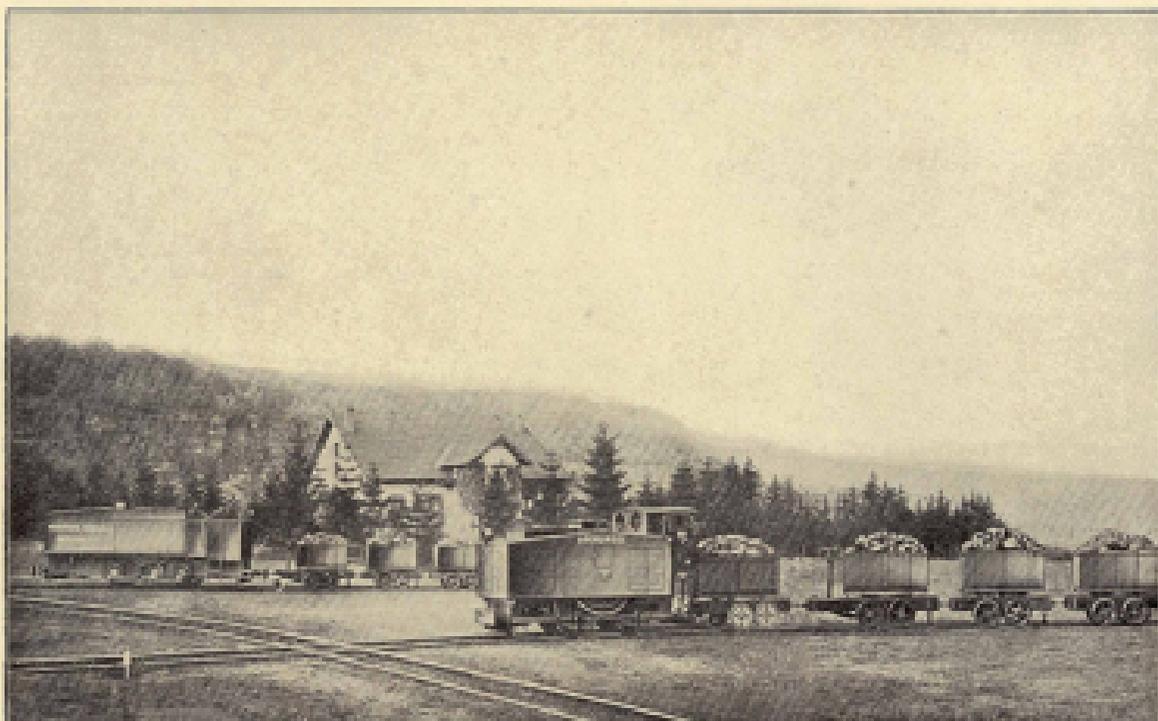
gebaut von der Motorenfabrik Oberursel Akt.-Ges., Oberursel bei Frankfurt a. M.



Im Betriebe der Societa delle Miniere di Gennamari & Ingurtosu in Ingurtosu Prov. Cagliari (Sardinien).

Oberurseler Universal-Motor-Lokomotiven

gebaut von der Motorenfabrik Oberursel Akt.-Ges., Oberursel bei Frankfurt a. M.



Im Betriebe der Vereinigten Hüttenwerke Burbach-Eich-Düdelingen in Esch a. d. Alzette,
Grube Düdelingen-Werk.

An die

Motorenfabrik Oberursel Akt.-Ges.

Oberursel bei Frankfurt a. M.

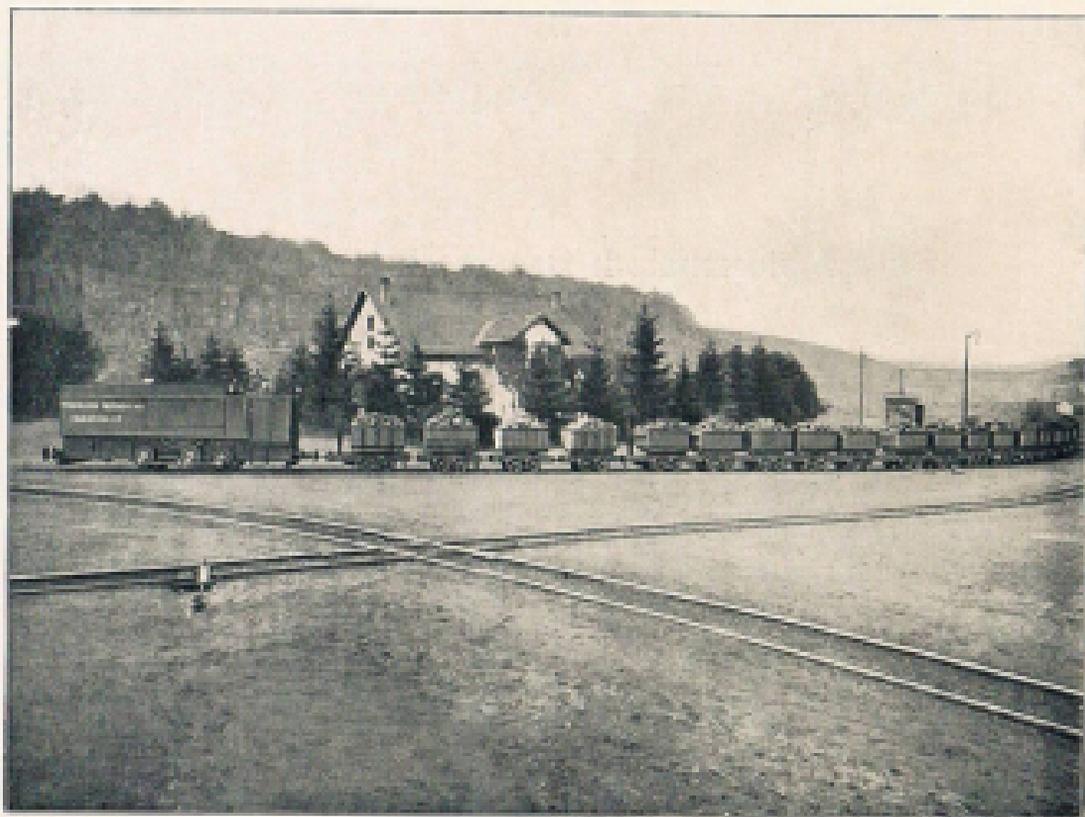
Die im Frühjahr 1912 von Ihnen bezogene 12 PS. Motorlokomotive funktioniert gut, hat zuverlässigen Gang und entspricht den an sie gestellten Anforderungen. Die Bedienung besorgt ein angelernter Arbeiter.

Hochachtungsvoll

A. Seeger,
Ziegeleibesitzer.

Oberurseler Universal-Motor-Lokomotive

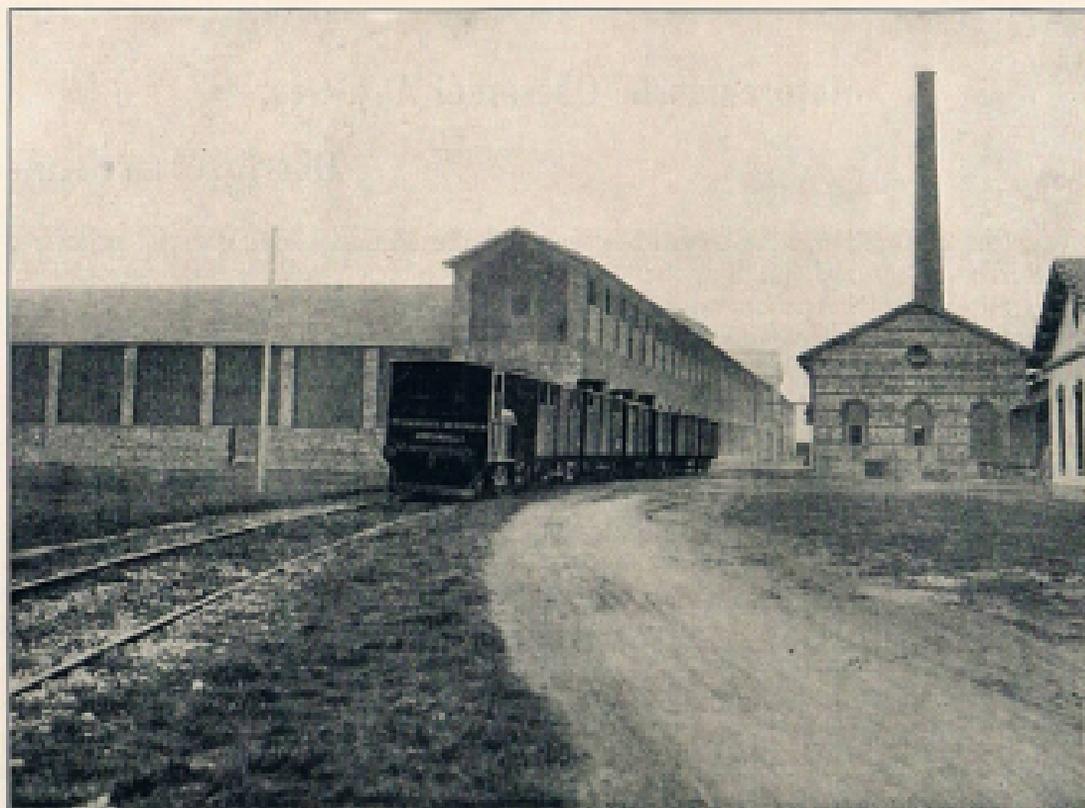
gebaut von der Motorenfabrik Oberursel Akt.-Ges., Oberursel bei Frankfurt a. M.



Im Betriebe der Vereinigten Hüttenwerke Burbach-Eich-Düdelingen in Esch a. d. Alzette,
Grube Düdelingen-Werk.

Oberurseler Universal-Motor-Lokomotive

gebaut von der Motorenfabrik Oberursel Akt.-Ges., Oberursel bei Frankfurt a. M.



Im Betriebe der Società Prodotti chimici, Colla & Concimi, Soc. Anon., Sitz Rom,
für die Fabrik in Orbetello, Italien.

An die

Motorenfabrik Oberursel Akt.-Ges.

Oberursel bei Frankfurt a. M.

Ihrem Wunsche entsprechend befatige ich gern, daB die Anfang Mai vor. Js. gelieferte 12 PS starke Motorlokomotive, System Oberursel, im Betriebe der Kreis-Chauffeeverwaltung sich ausgezeichnet bewahrt hat. Die Lokomotive wird mit Benzol betrieben und ist der Brennstoffverbrauch recht gering. Im Mittel sind 22 Liter pro Tag verbraucht worden. Die Maschine war im Sommer zeitweise 17—18 Stunden tiglich im Betrieb und teilten sich 2 Fiihrer in die Bedienung. Als starkste Belastung sind der Maschine versuchsweise mehrfach rd. 40 cbm Steinmassen mit einem Gewicht von etwa 1400 Ztr. angehangen worden und hat die Lokomotive diese Wagen in Kurven und in Steigungen von 1 : 100 noch gut befördert. In der Regel befördert die Maschine 30—35 Wagen auf einer durchschnittlichen Entfernung von 10 km, je nach der Betriebsdauer sind 100—120 km tiglich zuruckgelegt worden. Eine von Ihrem Monteur Kramer vorgenommene grundliche Untersuchung unter vollstandiger Demontage samtlicher Organe hat ergeben, daB die Maschine in allen Teilen sich gut bewahrt hat und insbesondere die samtlichen Lager noch in tadelloser Verfassung waren.

Ich halte es fur unbedingt erforderlich, daB der Maschinenfiihrer auf den Gang der Maschine achtet und unnotige Schraubereien unterlaBt, dagegen auf Sauberkeit der Ventile, gute Schmierung und vorsichtiges Anfahren und Bremsen achtet. Eine so behandelte Maschine kann m. E. lange Jahre Dienste tun, ohne daB sich erhebliche Reparaturkosten einstellen.

Zu weiteren Auskunften bin ich gern bereit.

Hochachtungsvoll

Jung.

Oberurseler Universal-Motor-Lokomotive

gebaut von der Motorenfabrik Oberursel Akt.-Ges., Oberursel bei Frankfurt a. M.



Im Betriebe des Kreiskommunalverbandes des Kreises Deutsch-Krone (Westpreußen).

An die

Motorenfabrik Oberursel Akt.-Ges.

Oberursel bei Frankfurt a. M.

Die von Ihnen im August 1912 gelieferte 12 PS. Benzol-Lokomotive — es ist dies die zweite, die wir von Ihnen bezogen haben — befriedigt uns, sowohl in Bezug auf Leistung, als auch Betriebsicherheit und Abnutzung.

Die Maschine ist in unserem Waldbahnbetriebe eingestellt und hat täglich im Durchschnitt mit ca. 75 bis ca. 40 km auf zum Teil schlecht liegenden Gefänge (transportables Geleise) mit sehr engen Kurven und Steigungen bis zu 2% zurückzulegen.

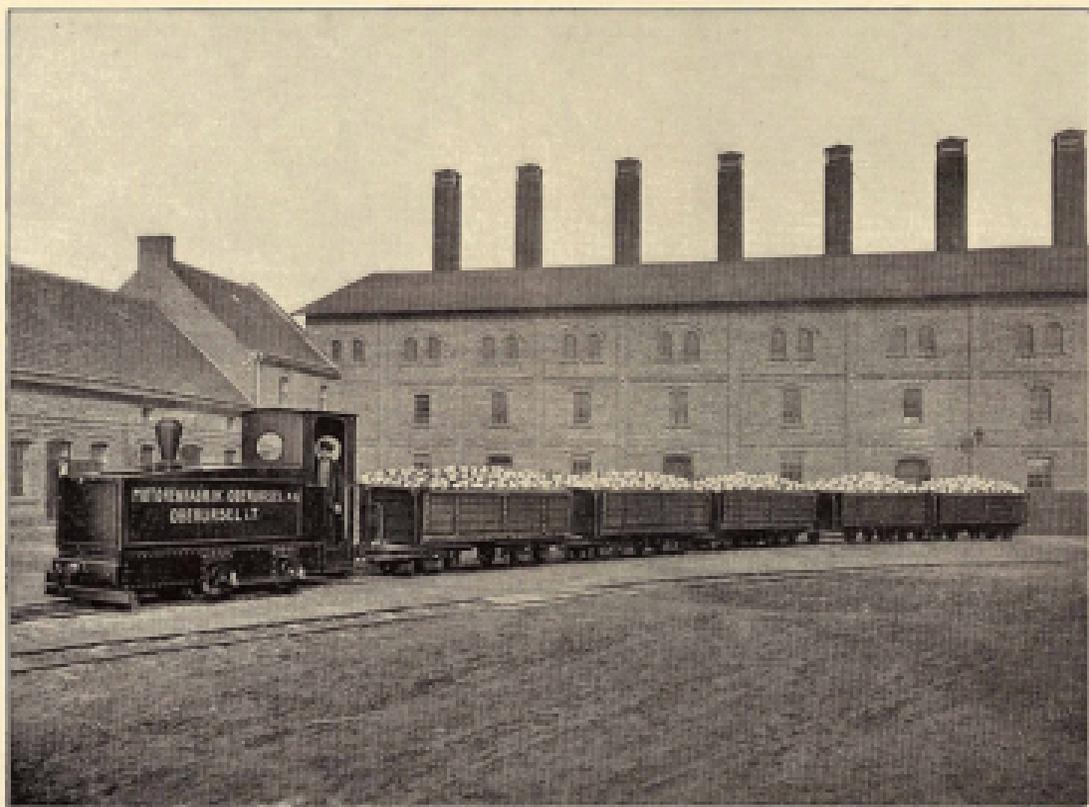
Der Verbrauch der Maschine an Brennstoff ist ein sehr minimaler. Derselbe stellt sich bei ca. zehnstündigem täglichen Betrieb nur auf Mk. 3.50 bei Verwendung von Benzol pro Tag, auch der Verbrauch an Schmiermaterial ist ein sehr mäßiger.

Hochachtungsvoll

Gräflich v. Garnier'sches Forstamt.

Oberurseler Universal-Motor-Lokomotive

gebaut von der Motorenfabrik Oberursel Akt.-Ges., Oberursel bei Frankfurt a. M.



Im Betriebe der Aktiengesellschaft Sturm, Dachstein- und Falzziegelfabrik in Freiwaldau,
Kreis Sagan in Schlesien.

An die

Motorenfabrik Oberursel Akt.-Ges.

Oberursel bei Frankfurt a. M.

Wir bestätigen hiermit gern, daß wir mit der uns am 1. Oktober v. Js. gelieferten Benzol-Lokomotive in jeder Weise zufrieden sind.

Vom Tage der Inbetriebnahme bis heute sind Störungen irgend welcher Art oder Reparaturen nicht vorgekommen.

Rheinische Metallwaren- & Maschinenfabrik
Abteilung Sömmerda.

Oberurseler Universal-Motor-Lokomotive

gebaut von der Motorenfabrik Oberursel Akt.-Ges., Oberursel bei Frankfurt a. M.



Im Betriebe der Firma Ercole Marelli & Co., Sesto San Giovanni (Prov. Mailand).

An die

Motorenfabrik Oberursel Akt.-Ges.

Oberursel bei Frankfurt a. M.

Auf Ihr werthes Schreiben vom 27. Januar cr. teilen wir ergebenst mit, daß wir mit der von Ihnen im September 1912 gelieferten Benzollokomotive zufrieden sind. Die von Ihnen übernommenen Garantien wurden erfüllt. Die Reparaturen bewegen sich in normalen Grenzen.

Hochachtungsvoll

Ingramsdorfer Tonwerke.

Oberurseler Universal-Motor-Lokomotive

gebaut von der Motorenfabrik Oberursel Akt.-Ges., Oberursel bei Frankfurt a. M.



Im Betriebe in den Tuffsteingruben und Trassmühlen in Plaidt,
Besitzer Gerhard Harfeldt, Andernach.

An die

Motorenfabrik Oberursel Akt.-Ges.

Oberursel bei Frankfurt a. M.

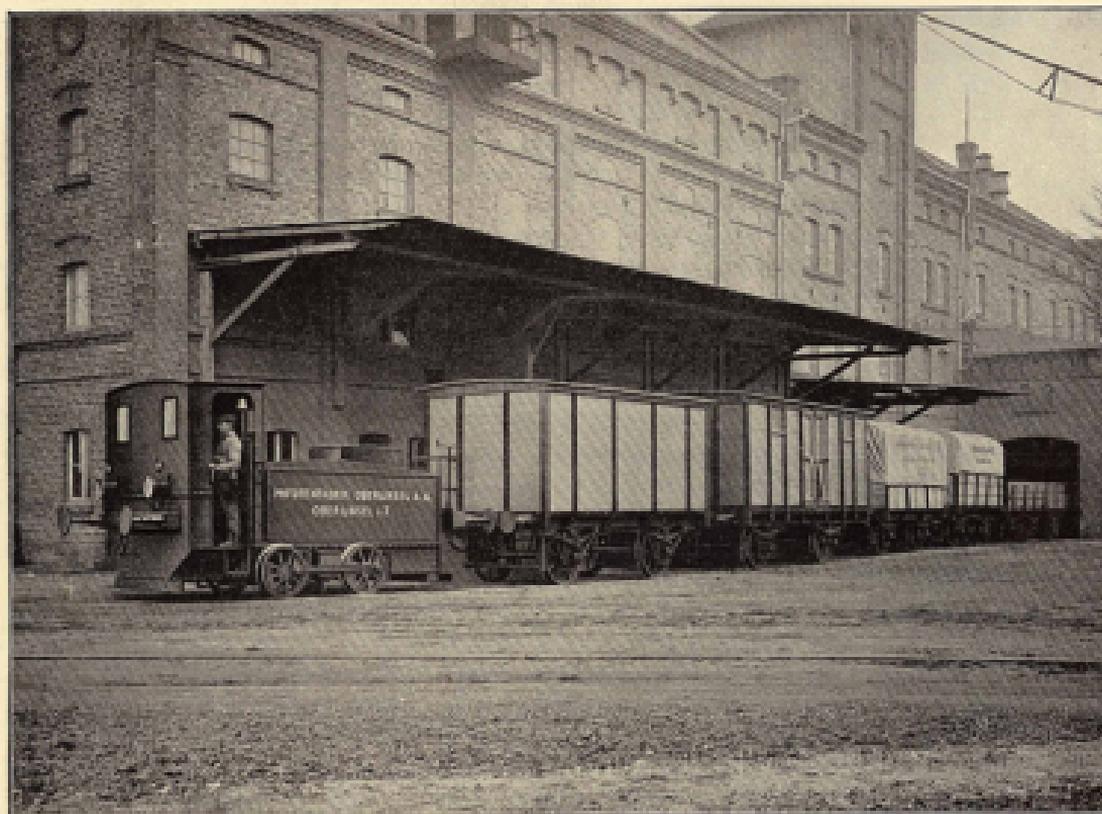
Wir beifügen Ihnen gerne, daß die von Ihnen bezogenen Benzollokomotiven, die seit etwa drei Jahren in unserem Papenburger Moore laufen, in jeder Beziehung zu unserer Zufriedenheit ausgefallen sind und sich für unseren Betrieb als gut geeignet erwiesen haben.

Griendtsveen Torfstreu Aktiengesellschaft

gez. Max Emans.

Oberurseler Universal-Motor-Lokomotive

gebaut von der Motorenfabrik Oberursel Akt.-Ges., Oberursel bei Frankfurt a. M.



Im Betriebe der Mühlenwerke Gottschalk Akt.-Ges., Erprather Mühlen bei Neuß.

An die

Motorenfabrik Oberursel Akt.-Ges.

Oberursel bel Frankfurt a. M.

Die von Ihnen im Herbst vorigen Jahres gelieferte Benzollokomotive Größe No. 6 hat bisher zu unserer vollsten Zufriedenheit gearbeitet. Sie ist voll und ganz den Ansprüchen unseres Betriebes gewachsen. Betriebsstörungen irgendwelcher Art sind bis jetzt nicht vorgekommen.

Wir benutzen die Motor-Lokomotive auf unserer Schmalspurbahn vom Werk Tichirne zum Bahnhof Gersdorf und zwar fördert die Lokomotive die fertige Ware bestehend aus Dach- und Mauerziegeln in offenen Truck-Kasten-Wagen zum Bahnhof und umgekehrt alle ankommenden Güter zu unserer Fabrik.

Die Lokomotive befördert gewöhnlich pro Zug 6 Wagen mit einer Nutzlast von ca. 15 To.

Zur Bedienung der Lokomotive verwenden wir einen ungelehrten Arbeiter als Führer zum Tagelohn von Mk. 2,90.

Aktiengesellschaft Sturm

gez. p. p. Günther. Sturm. p. p. Berger.

Geschichtskreis
Motorenfabrik
Oberursel

