

**ARN. JUNG
LOKOMOTIVFABRIK
JUNGENTHAL**

B. KIRCHEN-SIEG (RHEINL.)



**FEUERLOSE
LOKOMOTIVEN**

ARN. JUNG

LOKOMOTIVFABRIK

JUNGENTHAL

BEI KIRCHEN A. D. SIEG (RHEINLAND)

TELEGRAMM - ADRESSE:
LOKOMOTIVFABRIK
KIRCHENSIEG

FERNSPRECH - ANSCHLUSS:
AMT BETZDORF Nr. 42

CODES:
STAUDT & HUNDIUS,
CARLOWITZ,
A. B. C. 4. AUSGABE.

FEUERLOSE LOKOMOTIVEN.

KATALOG NR. 6

Inhalts-Angabe.

Vorwort	Seite 5
Konstruktion und Wirkungsweise der feuerlosen Lokomotiven	„ 7
Vorteile meiner feuerlosen Lokomotiven	„ 8
Tabelle der Normalmaschinen	„ 11
Leistungstabelle der feuerlosen Lokomotiven	„ 13
Urteile über Betriebserfahrungen mit meinen feuerlosen Lokomotiven	„ 14
Fragebogen (für Anfragen nach feuerlosen Lokomotiven)	„ 21

Verzeichnis der Abbildungen.

Figur 1	Seite 2
„ 2	„ 6
„ 3	„ 8
„ 4	„ 10
„ 5	„ 10
„ 6	„ 12
„ 7	„ 12
„ 8	„ 15
„ 9	„ 15
„ 10	„ 19
„ 11	„ 19
„ 12	„ 20



Nachdruck des Katalogs von 1911
aus dem

Norddeutschen Nah- und Schienenverkehrs-Archiv in Ahrensburg
opac.fde-hamburg.de

Herausgeber:

Freunde der Eisenbahn e.V.

Hamburger Str. 118, 22926 Ahrensburg

www.fde-hamburg.de

Druck: Frick Kreativbüro & Onlinedruckerei e.K., Brühlstrasse 6, 86381 Krumbach

© Freunde der Eisenbahn e.V. (2015)

Alle Rechte vorbehalten

ARN. JUNG, Lokomotivfabrik, JUNGENTHAL b. Kirchen/Sieg (Rheinl.)

Rauch entwickeln, so finden sie auch für geschlossene Räume, Werkstätten, Tunnels, Gruben unter Tage usw. vorteilhafte Anwendung.

Voraussetzung für die Verwendung feuerloser Lokomotiven ist das Vorhandensein einer stationären Kesselanlage, die den zum Betrieb der Lokomotive benötigten Dampf liefert. Hierbei ist naturgemäß eine

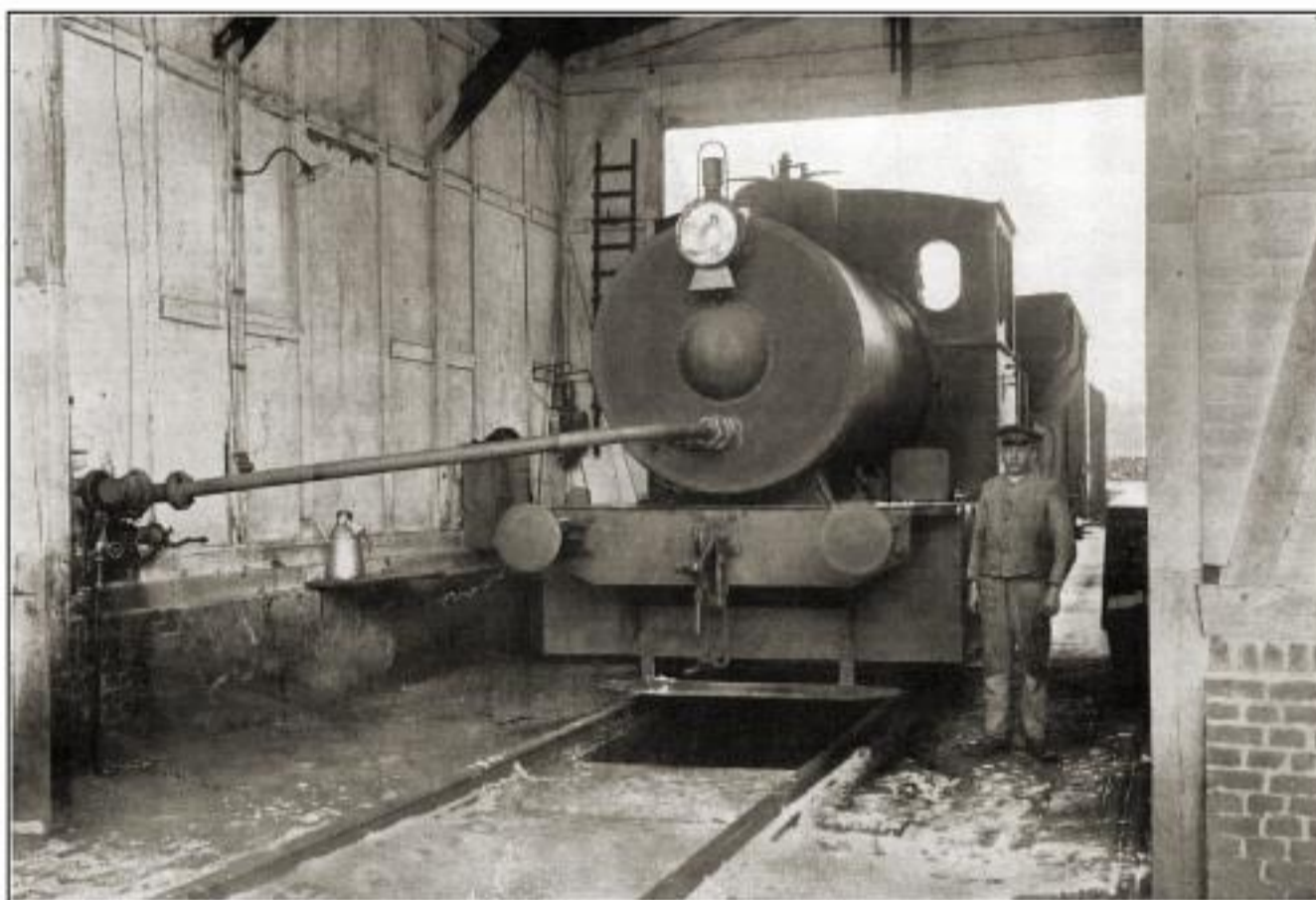


Fig. 2

Feuerlose Lokomotive während des Füllens am Kesselhaus

möglichst hohe **Dampfspannung** am zweckmäßigsten. Bei welcher kleinsten Dampfspannung die Anlage einer feuerlosen Lokomotive noch vorteilhaft ist, kann nur von Fall zu Fall nach Prüfung der örtlichen Verhältnisse beurteilt werden.

Ich bitte, den Fragebogen am Ende des Kataloges beachten zu wollen.

Auf Grund der vorstehenden Ausführungen über Konstruktion und Wirkungsweise ergeben sich in ihrem Anwendungsbereich wichtige

Vorteile meiner feuerlosen Lokomotiven

gegenüber anderen Lokomotivarten.

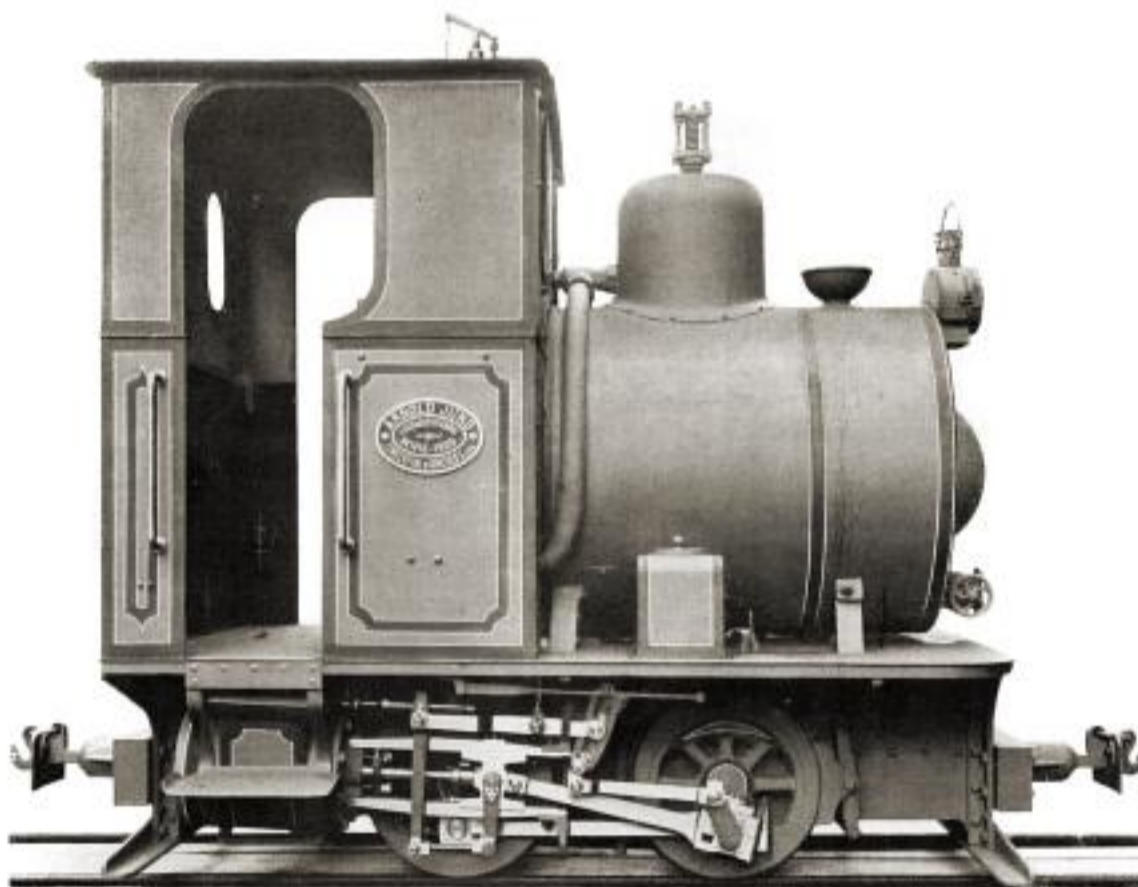


Fig. 3

Feuerlose Lokomotive für 600 mm Spurweite — Hauptmaße siehe Tabelle Seite 11 Nr. 2

Dort, wo es sich um einen **angestregten, ununterbrochenen Rangier-** oder Förderbetrieb handelt, ist eine gefeuerte Dampflokomotive am Platz, worüber man im Bedarfsfalle besonderen Katalog einfordern wolle.

Wo es sich aber nur um einen **leichten und unterbrochenen** Rangier- oder Förderdienst handelt, wie es oft der Fall ist, würde eine gefeuerte Dampflokomotive nicht genügend ausgenutzt werden, und es würde daher eine feuerlose Lokomotive wirtschaftlicher sein:

da die Anschaffungskosten geringer sind,

da zur Bedienung nur ein Mann genügt,

da die Maschine in den Pausen ohne Aufsicht stehen kann und

da die Betriebskosten bedeutend niedriger sind, u. a. weil das Anheizen und das Unterhalten des Feuers in den Pausen fortfällt.

Einige Urteile über meine feuerlosen Lokomotiven.

Oberscheld bei Dillenburg, den 5. Januar 1911.

Im Nachstehenden geben wir Ihnen gern über unsere beiden feuerlosen Lokomotiven Auskunft, von denen die eine im Jahre 1904 und die andere im Jahre 1906 von Ihnen geliefert wurde. Die Maschinen sind mit Ausnahme weniger Tage **ununterbrochen Tag und Nacht im Betriebe** und dienen zur Bewältigung unserer Rangierarbeiten aller unserer Wagenladungen. Die Rangierwege betragen im Durchschnitt etwa 400 bis 500 Meter, wobei z. T. verschiedene Steigungen zu überwinden sind, darunter eine ca. 200 m lange von 1:40. Die durchschnittliche Leistung beider Maschinen dürfte am Tage 400 Tonnen-Kilometer betragen.

Im allgemeinen können wir Ihnen sagen, daß die Maschinen bei unserm fortdauernden Betriebe **in 24 Stunden etwa jede 5—7 mal gefüllt** werden. Die Anfangsspannung beträgt $9\frac{1}{2}$ Atm. Überdruck, und wir fahren auf horizontaler Strecke und entsprechender Belastung noch mit einer Spannung von $\frac{1}{2}$ bis $\frac{3}{4}$ Atmosphären.

Mit der **Bedienung und Wartung** haben wir nicht die mindesten Anstände gehabt, und es ist in den Betriebsjahren noch niemals vorgekommen, daß die Maschinen stehen blieben, weil sie nicht mehr bis zur Ladestelle, wegen Dampf mangel gelangen konnten.

Unzweifelhaft haben die **feuerlosen Lokomotiven** bei normalem Rangierdienst ganz **wesentliche Vorteile** vor den gefeuerten Lokomotiven, und fällt dieser Vorteil ganz besonders bei Hüttenanlagen ins Gewicht, weil die Lokomotiven **stundenlang ohne jede Aufsicht stehen bleiben können**, während der Lokomotivführer, der **keinerlei besondere Kenntnisse, in bezug auf die Dampfkesselwartung zu besitzen braucht**, Rangiermanöver mit der anderen Lokomotive ausführen kann, wodurch die **Bedienungsmannschaft ganz wesentlich besser ausgenutzt werden kann**. Wir richten uns mit dem Füllen der Lokomotiven so ein, daß das Füllen in Pausen geschieht, die zwischen dem Zustellen der beladenen und der Übergabe der entladenen Wagen entstehen, sodaß eigentlich das Füllen die Rangierarbeiten nicht unliebsam unterbricht. Wir füllen die Maschinen, wenn solche Pausen im Rangierdienst eintreten, auch wenn der Dampf noch nicht ganz verbraucht ist, um stets an die Rangierperioden mit frisch gefüllten Maschinen herantreten zu können.

Alles in allem genommen, können wir Ihnen nur bestätigen, **daß wir mit dem Betriebe der feuerlosen Lokomotiven außerordentlich zufrieden sind.**

Hessen-Nassauischer Hüttenverein G. m. b. H.
zu Steinbrücken
Hochofenwerk Oberscheld.

Algringen (Lothringen), den 31. Januar 1911.

Auf Ihre w. Anfrage teilen wir Ihnen mit, daß die gelieferte feuerlose Lokomotive zur Personenbeförderung unter Tage benutzt wird. Sie macht durchschnittlich täglich 6 Fahrten und zwar:

- a) 3 Fahrten von 3,5 km Länge und zurück,
- b) 3 Fahrten von 2,2 km Länge und zurück.

Die unter a genannten Fahrten gehen über ein Gefälle von 1,9 ‰ und 2 km Länge und anschließend über ein solches von 1,5 km bei 1,5 ‰ und zurück über beide mit einer Bruttolast von ca. 10 Tonnen, die unter b genannten Fahrten über ein gleiches Gefälle mit einer Bruttolast von 35 Tonnen.

Die Füllung erfolgt gewöhnlich 3 mal täglich kurz vor dem Beginn der regelmäßigen Fahrten, die Anfangsspannung beträgt 11,5 bis 11,8 Atm. Die Bedienung ist sehr einfach und die Wartung gering.

Die Vorzüge sind: **Fortfall der langen Anheizperiode,**
der Gefahr der Kesselexplosionen und der
Belästigung durch Rauch.

Die Nachteile: Bei kleinen Anlagen mit nur einem Kessel wird dieser vorübergehend beim Füllen äußerst stark beansprucht.

Bergverwaltung der Rheinischen Stahlwerke.

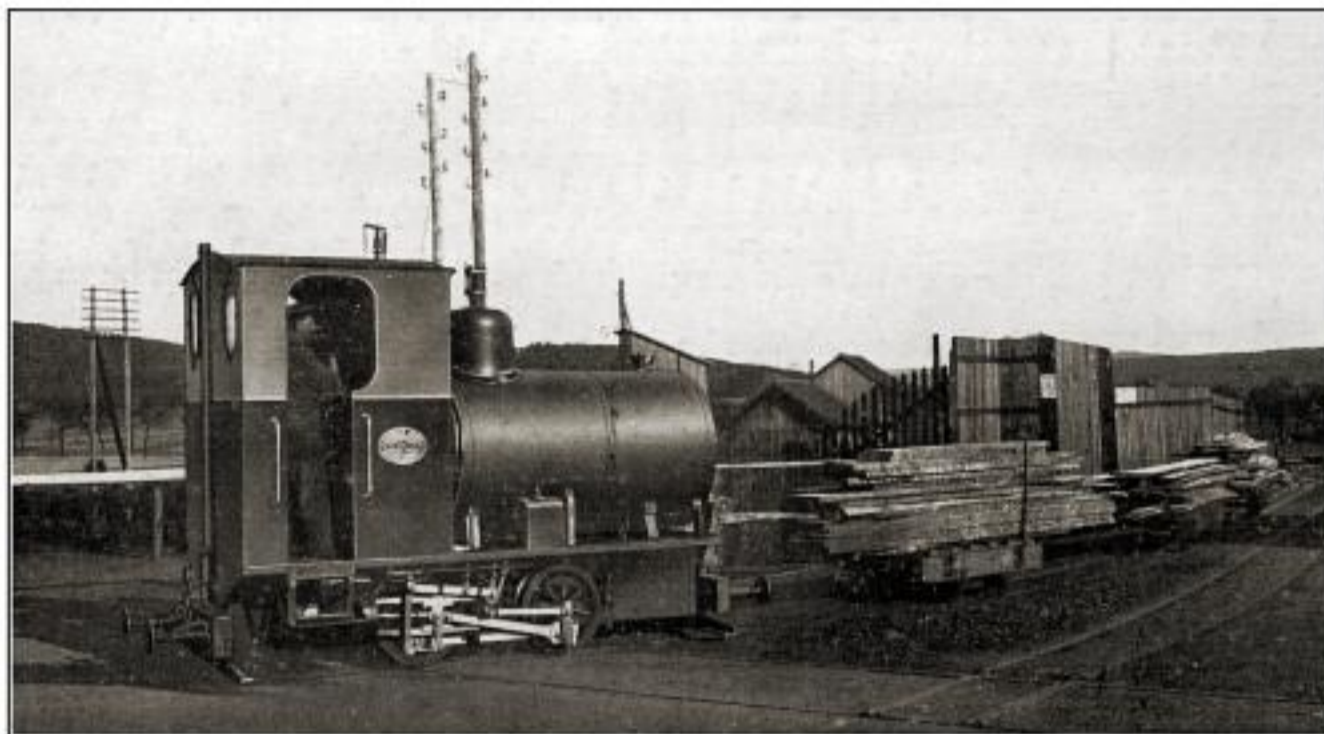
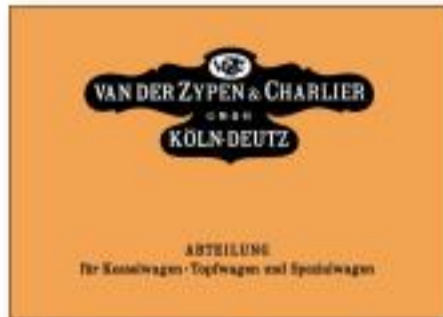
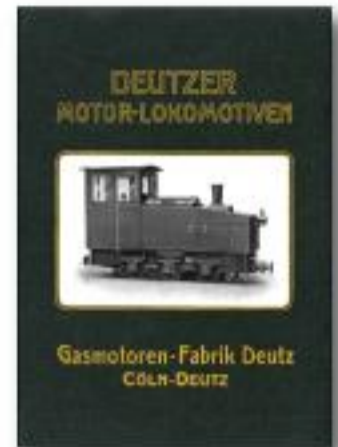


Fig. 12

Feuerlose Lokomotive in Zschockes Maschinenfabrik, Kaiserslautern.

Nachdrucke historischer Firmenschriften

Gasmotoren-Fabrik Deutz - Deutzer Motor-Lokomotiven
Nachdruck des Original-Katalogs von ca. 1912, Broschur 32 Seiten A4 hoch, viele Fotografien und technische Daten von normal- und schmalspurigen Motorlokomotiven. **12,00 EUR**



Van der Zypen & Charlier
Katalog Kessel-, Topf- und Spezialwagen

Nachdruck des Original-Katalogs von ca. 1920, Broschur 28 Seiten A4 quer, viele ganzseitige Fotografien von normal- und schmalspurigen Behälterwagen. **10,00 EUR**

Draisinenbau GmbH Hamburg
Neuzeitliche Draisinen und Gleiskraftwagen
Nachdruck des Original-Katalogs von ca. 1935, Broschur 40 Seiten A4 quer, viele Fotografien, Skizzen und technische Daten von normal- und schmalspurigen Draisinen und kleinen Triebwagen. **12,00 EUR**



Deutsche Werke Aktiengesellschaft (DWK) - Triebwagen mit Explosionsmotor und mechanischer Kraftübertragung

Nachdruck des Original-Katalogs vom August 1924, Broschur 24 Seiten A4, 13 Fotografien, 2 Zeichnungen und eine Übersicht der gelieferten Triebwagen. **8,00 EUR**

Siemens-Schuckert - Elektrische Schmalspurlokomotiven für Werkbahnen

Nachdruck der Referenzliste von 1927, Broschur 28 Seiten A4, 22 Fotografien. **10,00 EUR**



Accumulatoren-Fabrik Aktiengesellschaft (AFA)
Lokomotiven mit Accumulatorenbetrieb

Nachdruck des Original-Katalogs von ca. 1910, Broschur 48 Seiten A4 quer, 33 ganzseitige Fotografien von Normal- und Schmalspur-Lokomotiven. **12,00 EUR**

Bestellungen beim Buchhändler ihres Vertrauens oder bei
Freunde der Eisenbahn e.V., Hamburger Str. 118, 22926 Ahrensburg - info@fde-hamburg.de