



# Kennst Du Deine Stadt?

Das Rätsel für Stadtkenner



*Antwort auf die Frage von Erich Auersch  
zu den Lokomotiven der Gebirgsbahn in Oberursel*

**Preisfrage:** Namen der beiden Dampflokomotiven, der Oberurseler Gebirgsbahn?

**Antwort:**

„**Oberursel**“ (Bj. 1899) und „**Hohemark**“ (Bj. 1900)

Aus den vielen Einsendungen wurde

**Herr Günter Probst**  
als Gewinner ermittelt.

Der ausgelobte Gewinn, ein  
„**Faktenbuch der Motorenfabrik Oberursel**“  
Bildband A4, Hardcover.

wurde in den Geschäftsräumen der Oberurseler Woche,  
Vorstadt 20, 61440 Oberursel  
dem Gewinner überreicht.



*Die Assistentin der Geschäftsführung des Hochtanus Verlags, Sabine Boldt, gratuliert dem Gewinner Günter Probst.*

*Foto: Bachfischer*

Antwort von Erich Auersch zu der Gebirgsbahn in Oberursel



# Kennst Du Deine Stadt?

Das Rätsel für Stadtkenner



## Erklärung:

Das Thema ist auf erfreulich großes Interesse gestoßen, wohl weil es neben den heimatgeschichtlich Interessierten auch die große Gemeinde der Eisenbahnfreunde angesprochen hat.



Quelle: Wikipedia

Ob man bei der Namensgebung für die beiden Dampflokotiven die beiden Endpunkte der 1899 eröffneten Kleinbahn hervorheben wollte, ist ungewiss. Aber der Startpunkt der auch als „Gebirgsbahn“ bezeichneten Strecke war der Staatsbahnhof Oberursel und der Endpunkt war die Hohemark. Auf diesen viereinhalb Kilometern



Bahnhof Spinnerei Höhe Mark

Quelle: Paul Dinges

pendelten ab dem 2. Oktober 1899 die von der Frankfurter Localbahn AG (FLAG) betriebenen Güterzüge. Am 1. November folgte der Personenverkehr. An Wagen kamen anfangs ein gedeckter und zwei offene Güterwagen zum Einsatz, für den Personenverkehr vier geschlossene und zwei offene vierachsige Personenwagen, weiterhin ein Bahnmeisterwagen.



Quelle: Paul Dinges



Foto: H.-J. Keller

Im Jahr 1901 stellte man der *Oberursel* und der *Hohemark* zwei 12 t Henschel Kastenloks zur Seite, die aber im Jahr 1908 schon wieder verschwunden waren. Offenbar konnten die beiden Dampfloks den Betrieb bestens alleine bewältigen. Auch als im Februar 1909, nachdem die Frankfurter Localbahn AG endlich die Lücke zwischen dem Oberurseler Bahnhof und Heddernheim und damit zu ihrem Frankfurter Netz hatte schließen können, bedienten allein die beiden Dampflokotiven den Güterverkehr.



# Kennst Du Deine Stadt?

Das Rätsel für Stadtkenner



Der Personenverkehr mit der elektrischen Straßenbahn der Linie 24 folgte erst ein gutes Jahr später, durchgehend von Frankfurt bis zur Hohemark.

Bis 1957, als eine Elektrolokomotive hinzukam, bestritten allein die beiden schnaufenden Dampfloks den Güterdienst auf der Bahnlinie 24. Im Jahr 1960 konnte so, nach 61 Dienstjahren, die OBERURSEL als erste der beiden Dampfloks ausgemustert werden. Die Ära der Dampflokomotiven endete dann endgültig 1962, als auch die im Jahr 1900 in Dienst gestellte HOHEMARK pensioniert wurde. Sie kann heute im Verkehrsmuseum in Frankfurt-Schwanheim bewundert werden.

## Die Namen aller richtigen Einsendungen:

### 1. Herr Günter Probst, Oberursel

Frau Christiane Raasch, Oberursel  
Frau Helga Schneider-Ludorff, Oberursel  
Frau Inge Best, Oberursel  
Frau Monika Hoksch, Oberursel

Herr Bernd Heimbach, Oberursel  
Herr Bernd Storch, Oberursel  
Herr Gerhard Hohmann, Oberursel  
Herr Hans-Jörg Keller, Oberursel  
Herr Hans-Peter Schneider, Oberursel  
Herr Horst D. Schimanski, Oberursel  
Herr Jürgen Blumenstein, Oberursel  
Herr Jürgen Faber, Frankfurt  
Herr Jürgen Kirch, Oberursel  
Herr Jürgen Sehl, Oberursel  
Herr Michael Bahl, Oberursel  
Herr Michael Blase Oberursel  
Herr Norbert Kurz, Oberursel  
Herr Oliver Kinkel, Oberursel  
Herr Paul Best, a. K., Oberursel  
Herr Peter Rindt, Oberursel  
Herr Rainer Schulz-Isenbeck, Oberursel  
Herr Stefan Brüderle, Oberursel



# Kennst Du Deine Stadt?

Das Rätsel für Stadtkenner



## LESERBRIEFE:

*Sie können Leserbriefe zu diesem Thema jederzeit einsenden oder nachreichen.*

---

---

## 21 Die Stadt Oberursel und die Entwicklung ihrer städtischen Infrastruktur

Aus dem Abschnitt „Die Eisenbahn in Oberursel“:

- **1899 – Die Kleinbahn zur Hohemark**

Am 2. Oktober **1899** eröffnete die Frankfurter Localbahn AG (FLAG) die 4,5 Kilometer lange „Gebirgsbahn“ vom Oberurseler Bahnhof zur Hohemark für den Güterverkehr, am 1. November folgte der Personenverkehr. Die entlang der Trasse gelegenen Industrierwerke hatten schon lange den Bau dieser Bahnlinie gefordert, der im April 1896 genehmigt worden war. Bis Ende 1897 hatten sie rund 12.000 Mark der mit 320.000 Mark angesetzten Herstellungskosten gezeichnet und sich zur Herstellung ihrer Anschlussgleise auf eigene Kosten verpflichtet. Allerdings hatten sich viele andere der insgesamt 112 Eigentümer der für die Trasse benötigten Grundstücke quergelegt, sodass die Gesellschaft im November 1897 entsprechende Enteignungsverfahren bei der Königlichen Verwaltung in Wiesbaden anstrengen musste. Etwa 90 Enteignungsverfahren mussten durchgeführt werden, bevor der Bahnbau richtig losgehen konnte. Im April 1899



Endpunkt der Straßenbahnlinie 24 an der Hohemark, um 1955

konnten dann die ersten Materialzüge bis zur Hohemark fahren, und am 2. Oktober 1899 begann der regelmäßige Güterzugverkehr. Dabei ging es nicht nur um den An- und Abtransport von Produktionsgütern, sondern auch um die großen Mengen an Kohle, welche die Dampfmaschinen in den Fabriken verbrauchten.

- **Das rollende Material**

Den Betrieb der Bahn übernahmen zwei baugleiche Dampflokomotiven der Erfurter Maschinenfabrik Christian Hagans mit einem Dienstgewicht von 28 t und mit 200 PS starken Motoren, die 1899 gebaute OBERURSEL mit der Fabriknummer 413 und der Betriebsnummer 1 sowie die 1900 gebaute HOHEMARK mit der Fabriknummer 438 und der Betriebsnummer 2. Für diese Loks wurde ein zweigleisiger Lokschuppen am Oberurseler Güterbahnhof errichtet. An Wagen standen anfangs vier geschlossene und zwei offene vierachsige Personenwagen zur Verfügung, ein gedeckter und zwei offene Güterwagen sowie ein Bahnmeisterwagen. Im Jahr 1901 kamen noch zwei 12 t Henschel Kastenloks hinzu, die aber im Jahr 1908 schon wieder verschwunden sind, offenbar konnten die beiden Dampfloks den Betrieb bestens alleine bewältigen.

- **1909 – Direktverbindung nach Frankfurt**

Bereits im Jahr nach Eröffnung der Gebirgsbahn erhielt die FLAG die Konzession zum Weiterbau ihrer Bahnlinie vom Oberurseler Bahnhof bis nach Frankfurt. Deren Eröffnung wurde optimistisch für den Januar 1905 angesetzt, aber auch hier erwies sich der Grundstückserwerb als sehr schwierig, sodass bis 1905 gerade mal das Enteignungsrecht für die erforderlichen Flächen geschaffen werden konnte. Aber im **Februar 1909** war es dann doch so weit, die Lücke zwischen dem Oberurseler Bahnhof und Heddernheim und damit zum Frankfurter Netz wurde geschlossen, zunächst allerdings nur für den **Güterverkehr**. Die bei der Kleinbahn zur Hohemark seit bereits zehn Jahren eingesetzten Dampflokomotiven und Wagen übernahmen auch den neuen Anschlussverkehr Richtung Heddernheim.

Erst ein gutes Jahr später, am 31. **Mai 1910**, konnte auch der Personenverkehr mit der elektrischen Straßenbahn aufgenommen werden, nachdem die elektrischen Triebwagen geliefert worden waren und die Mainkraftwerke (MKW) die elektrische Stromversorgung hergestellt hatten. Die ersten ein- einhalb Jahre, bis zum 30. November 1911, musste

der Strom allerdings noch provisorisch über mehrere Lokomobile und Generatoren erzeugt werden, welche die MKW auf ihrem Betriebsgelände am Zimmersmühlenweg aufgebaut hatte. Nun konnte man in den *eleganten und bequemen Wagen* der **Linie 24** werktags im Halbstundentakt von Frankfurt über Heddernheim nach Oberursel fahren, und von da im Stundentakt weiter bis zur Endstation an der Hohemark. Dazu war die bereits seit 1899 betriebene Kleinbahnstrecke zur Hohemark ebenfalls elektrifiziert worden. Den Güterverkehr bedienten aber weiterhin bis zum Jahr 1954 beziehungsweise 1962 die beiden Dampfloks.

Nach der Erweiterung der Strecke nach Heddernheim wuchs der vom Oberurseler Bahnhof in beide Richtungen gehende Güterverkehr der Kleinbahn immens an, von 36.600 Tonnen im Jahr 1908 auf fast 110.000 Tonnen im Jahr 1910. Der Personenverkehr stieg von 1910 mit rund 1,3 Millionen auf über 2 Millionen Fahrgäste im Folgejahr an, und weiter auf rund 4,1 Millionen im Jahr 1925. Am 1. Januar **1955** haben die Stadtwerke Frankfurt die Frankfurter Lokalbahn AG und damit den Betrieb der Straßenbahnlinie 24 übernommen.

#### • **1962 – Das Ende der Dampflokezeit**

Die Dampfloks OBERURSEL wurde am 15. Oktober 1954, als eine Hauptuntersuchung fällig gewesen wäre, aus dem Betrieb genommen. An ihre Stelle trat 1957 eine Elektrolokomotive mit der Nummer 2020, eine bereits 30 Jahre alte und auf zusätzlichen Fahrleitungsbetrieb umgerüstete Akkulokomotive der Berliner Maschinenbau AG. Die OBERURSEL diente bis zu ihrer Verschrottung 1962 als Ersatzteilspender, verschiedene Teile wurden auch für den Aufbau der E-Lok 2020 genutzt, wie das Druckluftläutewerk und die zwei Treibachsen. Die Ära der Dampflokmotiven endete dann endgültig im Jahr **1962**, als

auch die HOHEMARK nach 62 Dienstjahren pensioniert wurde. Dass sie heute im Verkehrsmuseum in Frankfurt-Schwanheim bewundert werden kann, ist der Initiative des Oberurseler Fotografen Karl Heinz Arbogast zu verdanken. Die HOHEMARK war durch eine 1938 von Schwartzkopf gebaute Diesellokomotive mit 227 kW Leistung ersetzt worden, welche die Nummer 2018 erhielt. Deren anfangs noch vorhandener Scherenstromabnehmer wirkte, wie bei den früheren Dampfloks auch, etwas deplatziert, aber er war für die Übermittlung von Signalkontakten erforderlich. Diese Lok wurde 1980 wegen eines kapitalen Motorschadens ausgesondert und nicht mehr ersetzt. Neben der Elektrolok 2020 kamen dann auch manchmal von der Bundesbahn geliehene Dieselloks zur Motorenfabrik gefahren, die schon seit etlichen Jahren als der letzte Nutzer des Güterverkehrs oberhalb des Oberurseler Bahnhofs übrig geblieben war.

#### • **1982 - Das Ende des Güterverkehrs**

Die allorts zunehmende Verlagerung des Gütertransports auf die Straße hatte den Güterverkehr der Bahn in Oberursel zu einem immer defizitärer werdenden Geschäft werden lassen. Nach einer Vereinbarung zwischen den Stadtwerken Frankfurt und der KHD AG schlug dann, nach über acht Jahrzehnten, die letzte Stunde des nicht mehr zeitgemäßen Güterverkehrs oberhalb des Oberurseler Bahnhofs.

Am **27. Oktober 1981** fuhr, nach einer kleinen Abschiedsfeier im Werk, der letzte und mit Girlanden geschmückte Güterzug von der Motorenfabrik zum Übergabebahnhof Oberursel ab. Ende März 1982 wurde auch der Güterverkehr nach Heddernheim eingestellt.

Mit dem Ausbau zur U-Bahnlinie U 3 von Heddernheim zur Hohemark,

der Betrieb mit den neuen U-Bahnwagen begann am 28. Mai 1978, entfielen auch die historischen Halte-



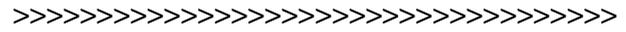
Der letzte Güterzug vor der Motorenfabrik am 27.10.1981

stellen Oberstedter Straße und Motorenfabrik zugunsten der neuen Haltestelle Lahnstraße. Im Zuge des dabei durchgeführten Geländetauschs ging das historische Wartehäuschen vor dem Verwaltungsgebäude an die Motorenfabrik über, und es wurde bald gemeinsam mit dem historischen Verwaltungsgebäude unter Denkmalschutz gestellt.



**Literatur zu diesem Abschnitt:**

- Roggenkamp, Helmut; Der Güterverkehr auf den Taunusbahnen der Frankfurter Straßenbahnen; Lok-Magazin 113, März/April 1982
- Lotz, Friedrich; Geschichte der Stadt Bad Homburg, Band II; Frankfurt 1964
- Unterstützung von Hans-Jörg Keller in Oberursel



Die hier wiedergegebenen Ausführungen stammen aus dem 896 umfassenden, reich bebilderten Buch „**125 Jahre Motorenfabrik Oberursel**“. Neben dem Abschnitt „Die Eisenbahn in Oberursel“ im Kapitel 21, „Die Stadt Oberursel und die Entwicklung ihrer städtischen Infrastruktur“, wird darin im Kapitel 19.9 auf sieben Seiten das Thema „Auf der Schiene zur Motorenfabrik – Von der Kleinbahn zur U 3“ noch ausführlicher behandelt. Das Buch kann in der Stadtbücherei Oberursel und im Vortaunusmuseum eingesehen werden.