

Kleinrangierlok

KÖF II

(DB 323 250-1) © 2003 Albrecht Pirling / Rinteln
Modellbogen Maßstab 1:38

Foto links © Mario Schruf www.schrufi.de

Hintergrundinformationen

DRG Baureihe Kö II

Köf ist die Bezeichnung kleiner Diesellokomotiven verschiedener Baureihen der Deutschen Reichsbahn und der Deutschen Bundesbahn, die für den leichten Rangierdienst im Bahnhofsbereich vorgesehen sind. Für längere Streckenfahrten sind diese Lokomotiven weder konzipiert noch geeignet.

Die Buchstabenkombination Köf steht dabei für
K = Kleinlokomotive,
ö = (Öl) Antrieb durch Dieselmotor und
f = Kraftübertragung mit Flüssigkeitsgetriebe.

Das Bezeichnungssystem wurde 1931 von der Deutschen Reichsbahn festgelegt. Die Bauarten wurden in Leistungsgruppen unterschieden, die später durch eine römische Ziffer angegeben wurden (Köf I – Köf III). Offiziell wurde die Bezeichnung mit der Einführung der computergerechten Baureihenbezeichnungen 1968 (DB) bzw. 1970 (DR) aufgehoben.

Bei der Deutschen Bahn AG erhielten diese Lokomotiven die Baureihenbezeichnungen

Köf II: Baureihe 310 (ex DR), Baureihe 321 bis 324 (ex DB)
Köf III: Baureihe 331 bis 335.

Kleinlokomotiven wie die Baureihe Kö II (später: Köf II) wurden als Lokomotiven geringer Masse und geringer Antriebsleistung für leichte Rangieraufgaben entwickelt. Sie wurden nach der Erprobung einiger Versuchslokomotiven ab 1932 bei der Deutschen Reichsbahn in Dienst gestellt und auf kleinen Bahnhöfen im leichten Vershub- und Rangierdienst eingesetzt. Sie sollten die Abwicklung des Güterverkehrs wirtschaftlicher gestalten. Dazu musste der entsprechend geschulte Aufsichtsbeamte die Rangieraufgaben mit der Lok erledigen können. Dementsprechend wurde die Lok robust und leicht bedienbar entwickelt.

Modellkonstruktion:

Albrecht Pirling (©2003 Alle Rechte vorbehalten)

Gestaltung der Zusammenstellung:

Thomas Pleiner (©2007 Alle Rechte vorbehalten)

Für alle Download-Modelle aus Kartonmodell-Forum gelten nachstehende Nutzungsbedingungen:

Download:	beliebig oft
Ausdruck:	beliebig oft
Sicherheitskopie:	1
Weitergabe:	Nein
Verlinkung von extern:	Nein
Kommerzielle Nutzung:	Nein
»Parken« auf anderen Servern:	Nein
Verkauf:	Nein
In fremde Sampler-CD/DVD:	Nein

Jede hier nicht genannte oder nicht ausdrücklich erlaubte Nutzung bedarf der schriftlichen Zustimmung der jeweiligen Urheberrechtsinhaber. Ausdrücklich verboten ist der Eingriff in Konstruktion, Gestaltung und Aufmachung und anschließende Weitergabe der in den Dateien enthaltenen Modellbögen. Jede Zuwiderhandlung wird zivil- und strafrechtlich verfolgt.

Als Energiequelle verfügten die Kleinlokomotiven zumeist über Dieselmotoren (Alte Bezeichnung Kö/Köf/Köe), aber es gab sie auch mit Benzolmotor als Kb/Kbf/Kbe und mit elektrischen Batterien (Akku- bzw. Speicherlokomotiven: Ks/Ka) sowie als Einzelstück mit Dampfmotor. Der dritte Buchstabe bezeichnet die Art der Kraftübertragung. Fehlt er, so hat die Lok ein Schaltgetriebe, das f steht für ein Flüssigkeitsgetriebe und das e für elektrische Fahrmotoren, die durch einen dem Motor nachgeschalteten Generator gespeist wurden. Köf steht also für Kleinlok mit Öl-(Diesel-)Motor und Flüssigkeitsgetriebe.

Die Diesel-Kleinlokomotiven waren die ersten deutschen Diesellokomotiven, die von mehreren Herstellern in Serie gebaut wurden. Man teilte sie zunächst in 2 Leistungsgruppen ein:

LG 1 zunächst 25, später 50 PS
LG 2 bis 90 PS

Bei der DR und der DB wurden noch insgesamt über 100 Maschinen der Leistungsgruppe II nach dem Krieg neu gebaut und weiterentwickelt. Bei der DR entstanden noch über 60 Fahrzeuge, die herstellereitig als N4 bezeichnet wurden. Diese ähneln der klassischen Kleinlok sehr, besaßen allerdings einen Stangenantrieb. Die erste richtige Weiterentwicklung war in der DDR die V15/V23. Man fasste wie auch bei der DB den Entschluss, eine Kleinlok



Bezeichnungen

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft: Leistungsgruppe II, Kb/Kö/Köf/Kbf 4001 bis 6047

Deutsche Bundesbahn: Köf II, Weiterbau bis Köf 6835

Deutsche Bundesbahn: 1968 Umzeichnung in Baureihe 321-324

Deutsche Reichsbahn der DDR: Neubau Kö 4002 bis 4032

Deutsche Reichsbahn der DDR: 1970 Umzeichnung in Baureihe 100

Deutsche Reichsbahn der DDR: 1973 Umzeichnung der Schmalspur-Kö in Baureihe 199

Deutsche Bahn AG: 1992 Umzeichnung der DR-Baureihe 100 in DBAG-Baureihe 310

- Baureihe 321: Vmax = 30km/h, Fußbremse, Umbau in 322-324 bis Februar 1974 abgeschlossen
- Baureihe 322: Vmax = 30km/h, Druckluftbremse
- Baureihe 323-324: Vmax = 45km/h, Druckluftbremse

Literatur:

Peter Große, Horst Troche: Die Einheitskleinlokomotiven Leistungsgruppen I und II EK-Verlag Freiburg 2002 ISBN 3-88255-217-4

Weblinks:

www.deutsche-kleinloks.de
www.kleinloks.de
www.kleinlok.de

der Leistungsgruppe III zu bauen, verwarf diesen Plan allerdings und stellte das Projekt der DR V60 auf die Beine. Die DB entwickelte später eine dritte Leistungsgruppe DB Baureihe Köf III mit bis zu 240 PS. Im Jahr 1987 wurden auch die Diesellokomotiven der Baureihen 260/261 (bis 1968 Baureihe V 60) den Kleinlokomotiven zugeordnet. Da die sich Bremsleistung der Kö nur durch das Gewicht der Lokführer, welche sich auf das Bremspedal stellen mussten, und den Einsatz neuer, stärkerer Motoren (bis 128PS) und den damit verbundenen Zugkraft erhöhungen, zunehmend als zu gering erwies, wurden viele Kleinlok bei DB und DR mit einer Druckluftbremse ausgestattet, die auch die Bremsen der mitgeführten Wagen versorgen konnte, was vorher nicht der Fall war. Bei der DB wurde die zulässige Höchstgeschwindigkeit im Rahmen des Einbaus der Druckluftbremsen von 30 auf 45km/h angehoben. Diese Lok sind leicht an den Druckluftbehältern auf dem Vorbau zu erkennen. Da der offene Führerstand im Winter keinen nennenswerten Wetterschutz bot, wurde dieser ebenfalls im Zuge von Hauptuntersuchungen ab Ende der 1950er Jahre umgebaut.

Verbleib

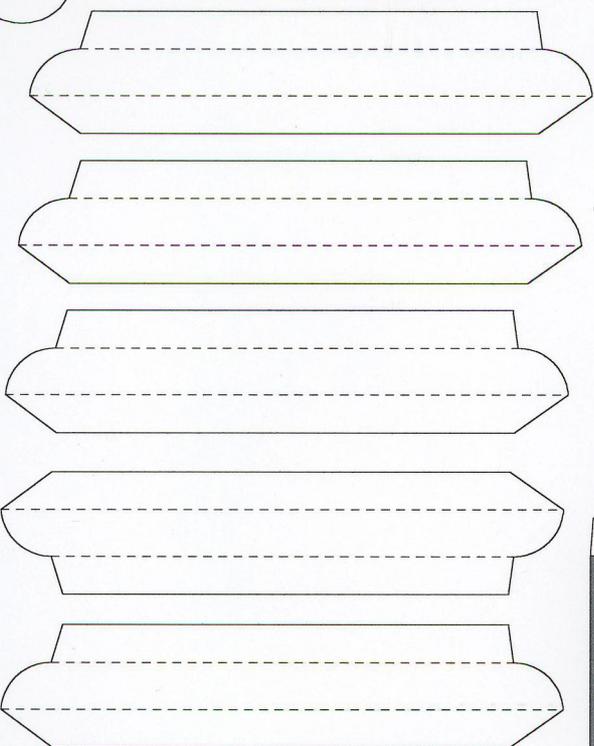
In den 80er Jahren waren noch zahlreiche Köf II bei DB und DR im Einsatz (z.T. über 50 Jahre alt, DB 323 412 und 323 415 waren eine Zeit lang älteste Lokomotiven der Deutschen Bundesbahn), dazu eine Handvoll batteriebetriebener Kleinloks, DB-Baureihe 381 und 382. Bei der Deutschen Bahn AG ist seit 1999 keine Köf II mehr im Einsatz. Es blieben bei zahlreichen anderen Eisenbahnunternehmen und Eisenbahnvereinen aber eine ganze Reihe von Köf II erhalten, sowohl im regulären Einsatz als auch als Museumslokomotiven.

Quelle: www.wikipedia.de

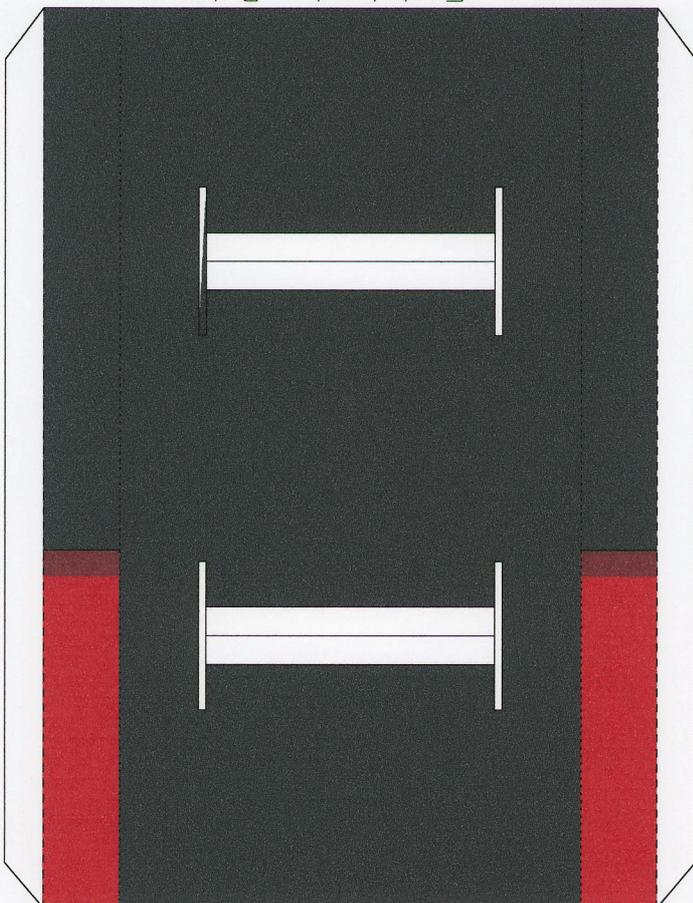
Fotos: © Mario Schruf / GNU Free documentation License

1

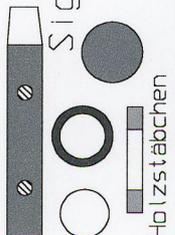
Aussteilungen



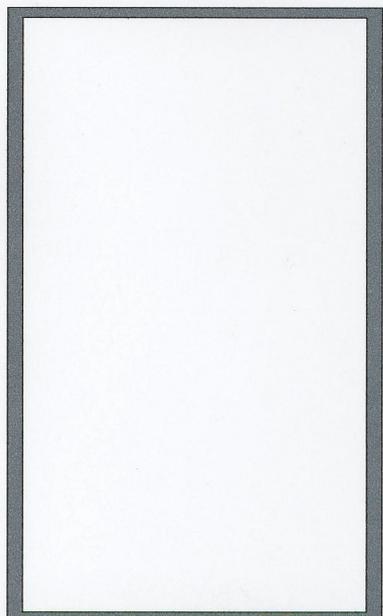
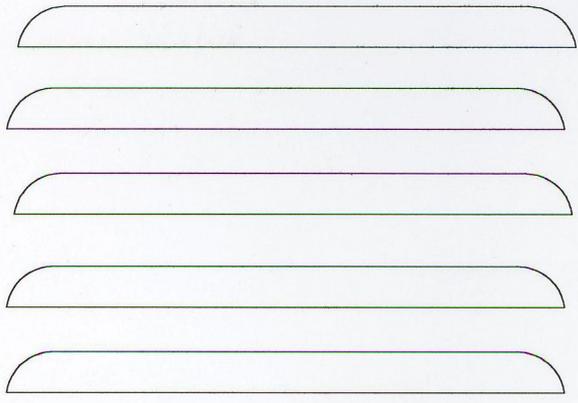
Endstücke Rahmen



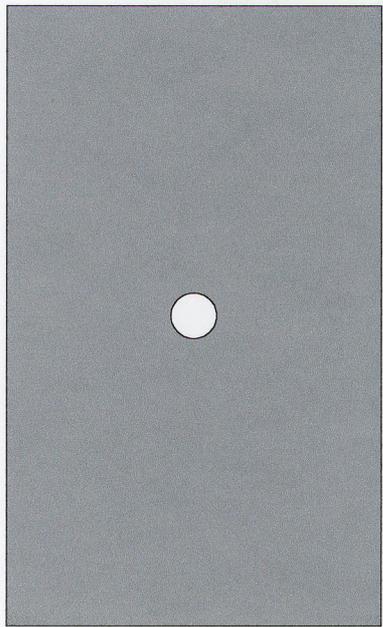
Rahmen-Unterteil



Signalhorn
Verstärkungen
in den Aussteilungen



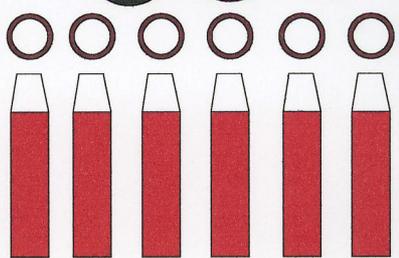
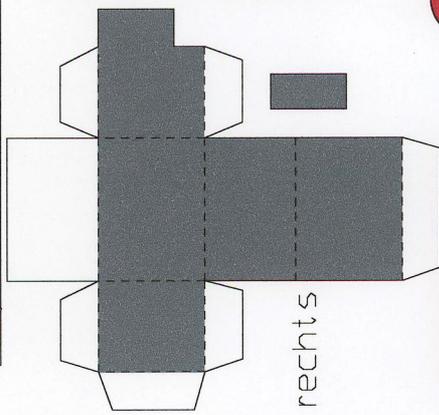
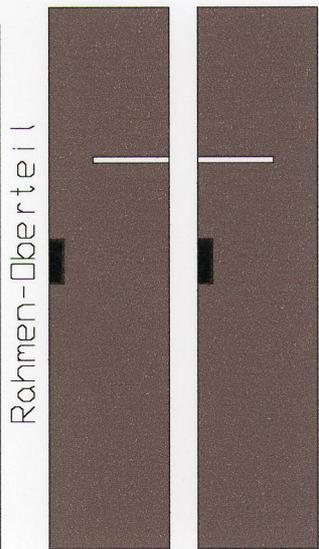
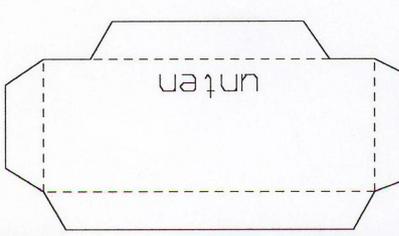
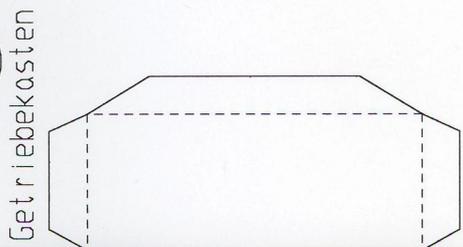
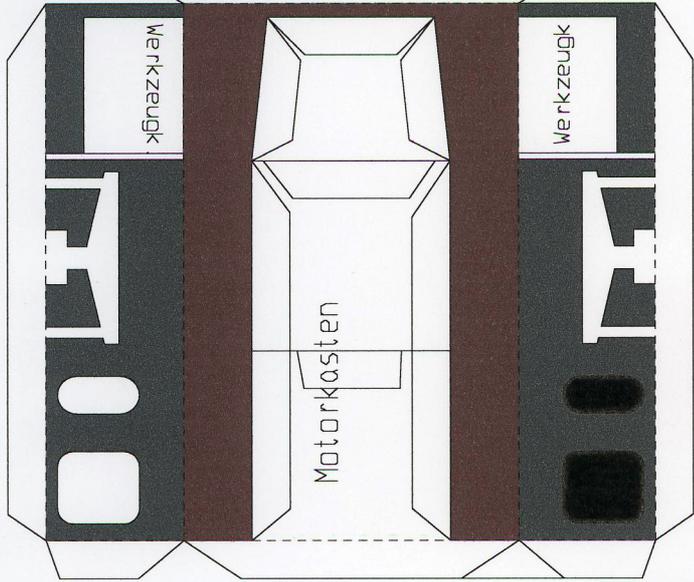
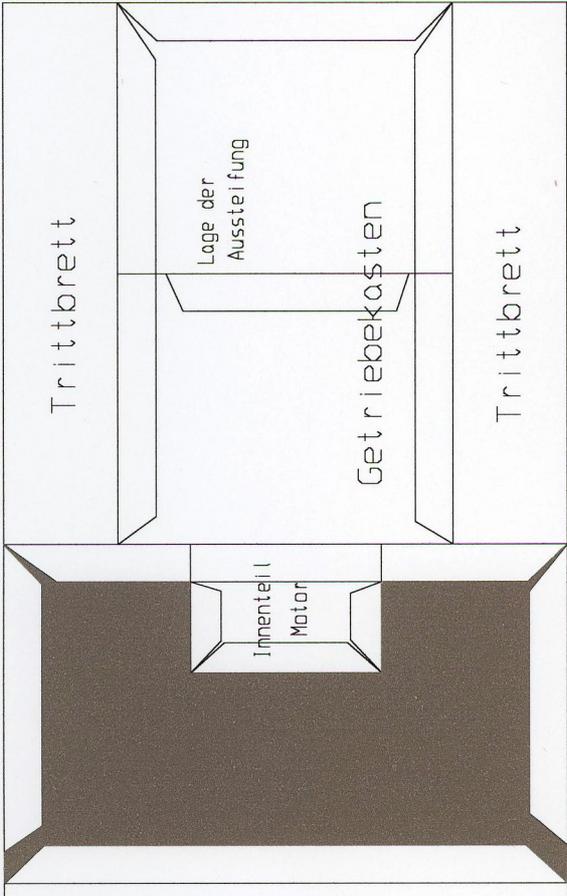
Dach Unterseite



Dach Oberseite

~~Wölbung~~

2



links

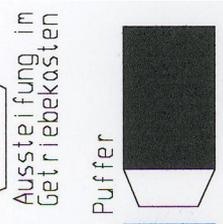
Lampen

rechts

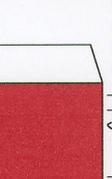
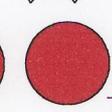


Räder

Achsen



Puffer



Luftkessel

Räder

Achsen

Aussteifung, im Getriebekasten

Puffer

Rahmen-Oberteil

Trittbretter

rechts

links

Lampen

rechts

Räder

Achsen

Aussteifung, im Getriebekasten

Puffer

Räder

Trittbretter

Luftkessel

Räder

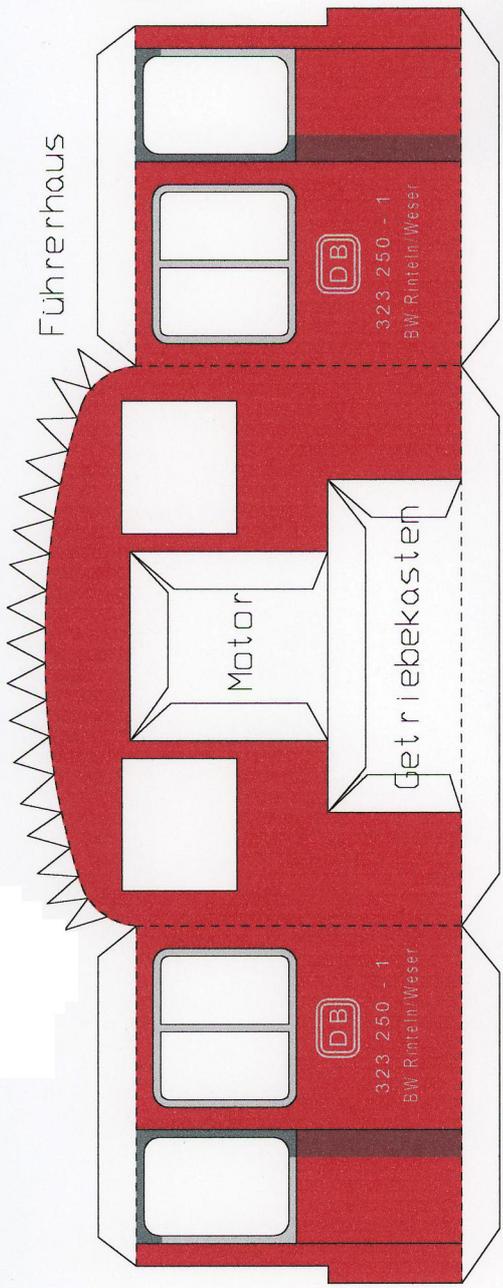
Achsen

Trittbretter

Räder

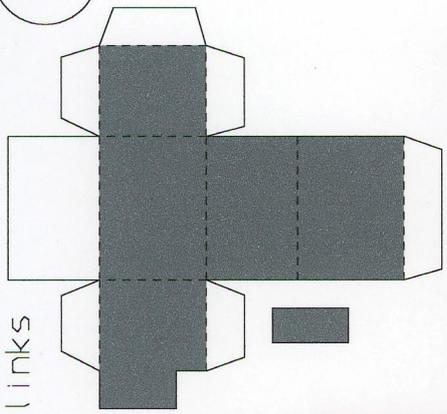
Räder

Luftkessel

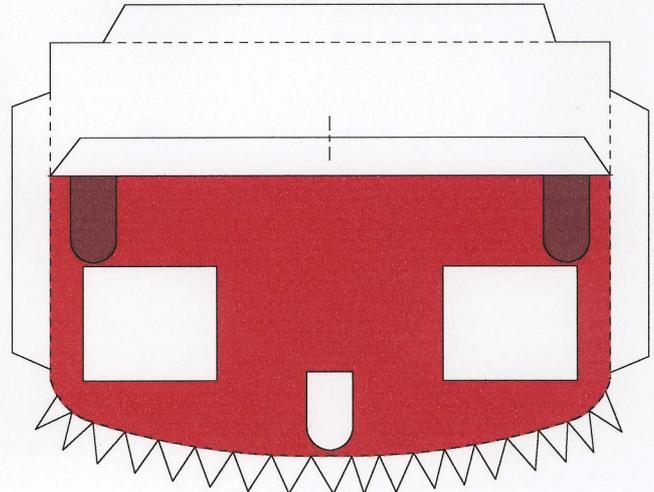


links

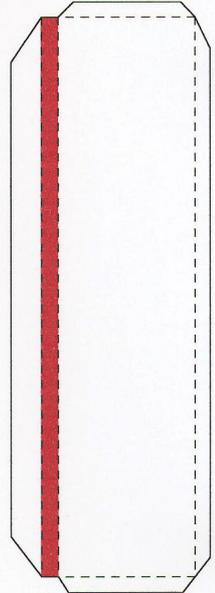
3



Werkzeugkasten



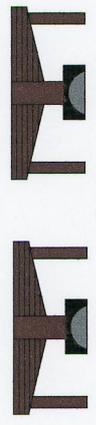
Führer rückwand 1



Führer rückwand 2



Pufferbohle vorne
Rückseite



Federn



Pufferbohle hinten

Pufferbohle vorne

Führerhaus

Motorkasten

Lampenhalter

Hier sollten zwei Hilfsklebelaschen zum Einsatz kommen!

