



Heimat- und Museumsverein "Amt Blankenstein" e.V.

Oberhessische Presse
Tageszeitung für den Kreis Marburg-Biedenkopf

SERIE: EISENBAHN IM HINTERLAND, TEIL 39

Kleinloks – Kraftpakete im Güterverkehr

Gladenbach. Kleinlokomotiven: Die unscheinbaren zweiachsigen Gefährte waren über Jahre im Schienenverkehr unverzichtbar.

Zum Betrieb des Eisenbahnverkehrs werden nicht nur große Lokomotiven, Wagen und Triebwagen benötigt, sondern auch eine Vielzahl von Spezialfahrzeugen. Außer den Fahrzeugen für den Unterhalt der Bahnanlagen an sich, sind dies Kleinlokomotiven. Die Geschichte dieser Kleinloks bei den Deutschen Staatsbahnen reicht mehr als 80 Jahre zurück.



Die Köf III wurde nach ihrer aktiven Dienstzeit ans Eisenbahnmuseum in Siegen verkauft und erhielt dort eine Neulackierung im Stile der 1970er- und 1980er-Jahre.

© Stefan Runzheimer



Heimat- und Museumsverein "Amt Blankenstein" e.V.

Die damalige Deutsche Reichsbahn Gesellschaft (DRG) – der Name der Staatsbahn von 1924-1937 – bekam nicht nur im Personenverkehr, sondern auch im Güterverkehr immer mehr Konkurrenz durch die Straße. Denn, damals war es in der Regel so, dass die Zuglok eines Güterzuges auch noch das Rangieren der Güterwagen auf den Unterwegsstationen übernahm. Dies zog die Fahrzeiten eines Güterzuges vom Start- zum Zielbahnhof erheblich in die Länge.

Wenn auf den Bahnhöfen eine Rangierlok vorgehalten wurde, war dies in der Regel eine alte Dampflok, die für den Streckendienst nicht mehr gebraucht wurde. Dies war mit hohen Personalkosten (Lokführer und Heizer) und einem hohen Brennstoffverbrauch – die Lok musste ständig unter Dampf stehen – verbunden.

Die DRG brauchte also viel mehr Loks zum Rangieren, um den Güterverkehr zu beschleunigen, gleichzeitig musste eine solche Lok sehr viel wirtschaftlicher sein.

Die Lösung dieses Problems wurde im Verbrennungsmotor gesucht und auch gefunden:

Die Lokomotiv-Industrie konnte bereits seit einiger Zeit Loks mit Verbrennungsmotor für die Industriebetriebe liefern, die voll und ganz überzeugten. Diese leisteten wenige Dutzend PS, was allerdings für viele Dienste auch bei der DRG ausreichend war.

Nach diversen Versuchs- und Vorauslokomotiven war die endgültige Serienversion der Einheitskleinlok entwickelt. Diese Fahrzeuge wurden als Kö I bezeichnet. Wobei das K für Kleinlok stand, das ö für Ölok (abgeleitet von Dieselöl, wie Dieselkraftstoff damals hieß) und die I für die Leistungsgruppe (LG) I, das waren Lokomotiven bis 50 PS Leistung.

Noch erfolgreicher sollte die wenig später entwickelte Köf II werden – das f stand für das Flüssigkeitsgetriebe, das die Loks erhielten, die II für den Leistungsbereich über 50 PS.

Bei der 1949 entstandenen Deutschen Bundesbahn (DB) wurden diese Kleinloks immer wichtiger. Deshalb entstand Mitte der 1950er-Jahre die Köf der LG III, diese umfasste Köfs mit mehr als 150 PS. Gleichzeitig wurde die Köf II noch bis Mitte der 1960er-Jahre parallel weiter beschafft.

Genutzt wurde sie für Rangierdienste auf den Bahnhöfen und das Bedienen der einzelnen Gleisanschlüsse, aber auch mehr und mehr für die so genannten Übergaben. Bei diesen Übergaben wurden nicht nur auf den einzelnen Bahnhöfen und in den jeweiligen Gleisanschlüssen Güterwagen abgeholt, sondern auch abschnittsweise andere Bahnstrecken im Güterverkehr bedient. Die Köfs schleppten die Übergabe dann bis zu dem Bahnhof, wo sie einem Güterzug angehängt werden konnten, gleichzeitig übernahm die Köf dann Wagen zur Versorgung der Bahnhöfe, Strecken und Betriebe. Als es auf der Aar-Salzböde-Bahn schon keine durchgehenden Güterzüge mehr gab, wurde Bischoffen ausschließlich mit den Köfs aus Herborn und die Bahnhöfe im Salzbödental teils mit der Lollarer Köf bedient.



Heimat- und Museumsverein "Amt Blankenstein" e.V.

In Biedenkopf hatte man lange eine eigene Köf, die dort nicht nur rangierte, die örtlichen Anschlussgleise bediente und einen Teil des Güterverkehrs im Oberen Lahntal abwickelte, sondern auch teilweise die Breidenbacher Hütte bediente. Als immer mehr Köfs überflüssig wurden, wurden sie nur zu einem Teil verschrottet. Hunderte wurden an Interessenten im In- und Ausland abgegeben. Auch Industriebetriebe griffen gerne zu, um so ihre eigenen verschlissenen Werkloks abstellen zu können. Auch in Breidenbach griff man zu. Mit der ehemaligen „323 998“ diente hier noch eine Köf II bis 2003 als Werkslok. Für den verbliebenen Güterverkehr im Hinterland benötigt man keine Köfs mehr. Anfallende Rangieraufgaben an den Endpunkten der Güterzüge wurden mit den jeweiligen Zugloks erledigt. Bei der Deutschen Bahn AG (DB AG) gibt es heute nur noch die LG III. Aber auch in Eisenbahnmuseen oder privaten Fahrzeugsammlungen kann man noch viele Köfs sehen. So befindet sich mit „323 210“ eine Köf II in einer privaten Sammlung im Oberen Edertal und kommt noch zum Einsatz.

von Stefan Runzheimer

Veröffentlicht am 05.03.2014 14:51 Uhr



Quelle: www.op-marburg.de