# Köf 99501

## Deutz 3661/1942

Die **Heeresfeldbahnlokomotiven HF 130 C** waren schmalspurige Diesellokomotiven der deutschen Heeresfeldbahn im Zweiten Weltkrieg. Nach dem Kriegsende kamen sie in mehreren Staaten im zivilen Bahnbetrieb zum Einsatz.

http://www.heeresfeldbahn.de

Während des Zweiten Weltkrieges wurden rund 350 Heeresfeldbahnlokomotiven des Typs ***HF 130 C*** gebaut. Die ersten Planungen wurden bereits 1937 von Schwartzkopff durchgeführt. Mehrere Lokomotivhersteller, darunter Orenstein & Koppel, Jung, Deutz, Gmeinder, BMAG und Windhoff, waren am Bau dieser Fahrzeuge beteiligt. Die Lokomotiven mit einer Spurweite von 600/750 mm (umspurbar) wurden bei Einführung der Kriegstypenreihe als kriegswichtig eingestuft und in dieser Typenreihe als Kriegsmotorlokomotive 3 (kurz KML 3) bezeichnet.

## *Technische Merkmale*

Das Fahrwerk besteht aus einem Außenrahmen, in dem die drei gekuppelten Radsätze und die Blindwelle eingelagert sind. Der Rahmen stützt sich über Blattfedern auf den Radsätzen ab. Der Lokkasten besteht aus einem Führerhaus an einem Ende und einem schmalen Vorbau für den Dieselmotor, der von Umlaufblechen umgeben ist. An den Fahrzeugen sind Mittelpufferkupplungen angebracht.

## Antrieb

Im Motorvorbau befindet sich ein Viertakt-Dieselmotor, der über ein Strömungsgetriebe von Voith über eine unter dem Führerhaus befindliche Blindwelle die Lokomotive antreibt. Die drei mittels Kuppelstangen verbundenen Achsen werden von der Blindwelle (in ihr ist ein Fahrtwender untergebracht) angetrieben. Die Steuerung des Motors erfolgt stufenlos durch Füllungsregelung. Alle Loks hatten ursprünglich eine Handspindelbremse.

# *Einsatz*

### Deutsche Bundesbahn

Gmeinder lieferte für die Wangerooger Inselbahn in den Jahren 1952 und 1957 insgesamt drei Lokomotiven aus, die auf den alten Plänen der HK 130 C basierten. Die vom Hersteller als Typ HK 130 C (DB) bezeichneten Maschinen wurden bei der Deutschen Bundesbahn als Baureihe 329 (zuvor V11, V99 und Köf 99) bezeichnet.

## Deutsche Reichsbahn (DDR)

Anfang der 1950er Jahre übernahm die Deutsche Reichsbahn der DDR zwei Lokomotiven der Bauart HF 130 C aus ehemaligen Wehrmachtsbeständen. Die beiden Lokomotiven erhielten die Nummern Köf 6001 und 6003. Die Köf 6001 stammte ursprünglich vom Flugplatz Reinsdorf und wurde ab 1950 auf den ehemaligen Jüterbog-Luckenwalder Kreiskleinbahnen in Dahme eingesetzt. Die Köf 6003 kam zur ehemaligen Kreisbahn Rathenow-Senzke-Nauen. Sie wurde vor allem während der Rübenkampagne im Güterverkehr, aber auch im Personenverkehr verwendet. Nach der Betriebseinstellung dieser Eisenbahnstrecken gelangten beide Lokomotiven auf die Insel Rügen zu den Rügenschen Schmalspurbahnen, um als Rangierlokomotiven verwandt zu werden.

# *Lebenslauf*

### Die Köf 6003, ein verwirrendes Lokleben

Unsere Köf 6003 gehört zu den unzähligen Exemplaren der Heeresfeldbahngattung HF130C, die noch tatsächlich für das deutsche Heer gebaut wurden. Leider gibt es für die Lok kein Originalbetriebsbuch mehr. Das heutige Buch ist eine Zweitschrift. So lässt sich der erste Lebensabschnitt nur anhand unterschiedlicher Literaturquellen einigermaßen anschaulich machen.

Als Baujahr wird im Betriebsbuch 1944 angegeben. Die Lok wurde von Deutz gebaut, die nur relativ wenige HF 130 C lieferten. Das Heeresfeldbahn-Standardwerk von Alfred Gottwald gibt allerdings an, dass Deutz die HF 130 C nur bis 1942 fertigte und später eigentlich nur noch als Motorenlieferant für einen Großteil der Loks auftauchte. Somit ist schon das Geburtsjahr nicht eindeutig geklärt. Nicht einmal die Fabriknummer des Rahmens ist genau bekannt. In etlichen Veröffentlichungen ist daher die Nummer des Motors angegeben, die keine Aussagekraft hat.

Die HF130C wurde nach dem Krieg im Gelände des Depots Mellensee der HF-Ausbildungseinheit Rehagen-Klausdorf betriebsunfähig vorgefunden. Entweder ist sie dort während der Ausbildung der Eisenbahnpioniere eingesetzt worden, oder sie gelangte von der Ostfront mit rückgeführtem HF-Material hierhin.

Gemeinsam mit der späteren Köf 6001 (Gmeinder 1944) und drei HF 110 C (später DR 99 4651 – 53) wurde sie zur zivilen Nutzung durch die Besatzungsmacht freigegeben, jedoch zunächst nicht hergerichtet. Die Rbd Berlin ließ sie wohl erst Anfang der 50er Jahre betriebsfähig aufarbeiten und setzte sie auf dem Reststück der ehemaligen Kreisbahn Rathenow – Senzke – Nauen zwischen Nauen und Kriele ein. Dort wurde sie nach der Stilllegung 1961 entbehrlich und gelangte zu ihrer Kollegin Köf 6001 nach Dahme. Weil dort im Jahre 1965 die Reststrecke stillgelegt wurde, kamen beide zum Bw Putbus auf die Insel Rügen.

Köf 6003 wurde Rangierlok auf dem Bf. Bergen Ost, wo sie ab 1967/68 dann von Köf 6001 unterstützt wurde, die zunächst in Altefähr rangiert hatte. Die Loks erlebten hier die nächste Streckenstilllegung 1969 bzw. offiziell 1970 und machten sich für bahninterne Dienste noch bis mindestens 1971 im so genannten "beschränkten Wagenladungsverkehr" bis Trent nützlich. Seit 1970 trug unsere Köf 6003 die Nummer 100 902, während die Köf 6001 als 100 901 bezeichnet wurde. Ich nenne absichtlich immer die zweite Lok mit. Das wird noch von Bedeutung sein.

Nachdem die Loks in Bergen nicht mehr gebraucht wurden, wurde es still um sie. Völlig unbeachtet stellte man sie im Gelände des ehemaligen Bf. Bergen Ost ab, ohne sie vorher wenigstens fachmännisch zu konservieren und zu entwässern. Buchmäßig wurden sie 1973 nochmals umgezeichnet zu 199 001 (Köf 6001/100 901) und 199 002 (Köf 6003/100 902). Ihr Schicksal schien besiegelt zu sein.

Der Rasende Roland konnte schließlich doch gerettet werden und wurde 1975 zum Denkmal erklärt. Die Strecke Putbus – Göhren befand sich aber in einem erbärmlichen Zustand. So mussten ca. 21 km von 1976 – 79 rekonstruiert werden. Zum Ziehen der Arbeitszüge erinnerte man sich der beiden Dieselloks und richtete beide Loks in Putbus wieder betriebsfähig her. Mit den Nummern 100 901 und 902, die eigentlich gültige 199er Nummer wurde nicht angeschrieben, auch wurde keine Selbstkontrollziffer angeschrieben,

sollten beide Loks der Bahnmeisterei Bergen als Zugloks für ihre Arbeitszüge dienen. Sie wurden von Personal der Bahnmeisterei besetzt. 100 902 (Köf 6003) hatte durch Frostschäden erhebliche Undichtigkeiten am Kühlkreislauf des Motors aufzuweisen, wodurch sie nur als Reservelok diente, während 100 901 (Köf 6001) emsig im Einsatz stand.

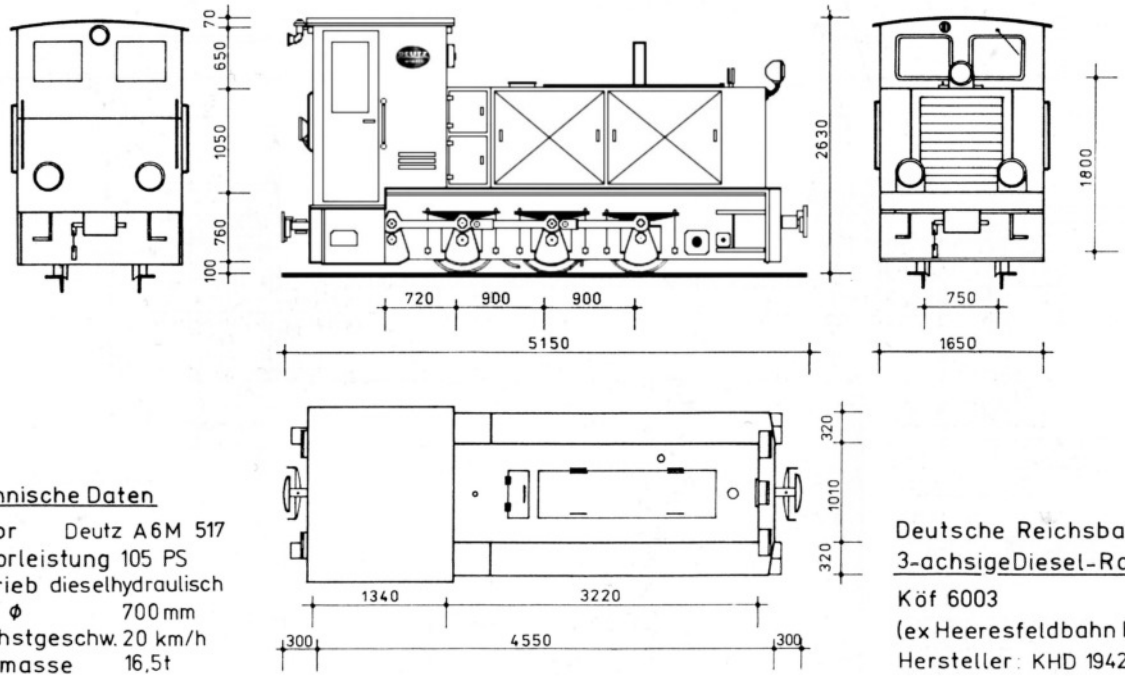
Nach 1979 wurde es wieder ruhiger in den Vorbauten der beiden HF130C. Lediglich Rangierdienste mit kalten Dampfloks standen im Bedarfsfall auf dem Programm. Gern wurden mit der Köf auch Fahrzeuge an der Verladerampe für die Raw-Überführungen rangiert.

Mitte der 80er hatte nun die Deutsche Reichsbahn keine Verwendung mehr für beide Loks und musterte die 100 902 / 199 002 (Köf 6003) aus. Nun begann das Verwirrspiel, das jahrelang alle Statistiken durcheinander wirbeln sollte. Das Fahrwerk der 100 902 (Köf 6003) befand sich, aufgrund der wenigen Kilometer der letzten Jahre in einem recht guten Zustand. Der Motor war allerdings, wie beschrieben, kaum zu gebrauchen. So baute die Einsatzstelle Putbus den noch besseren Motor der eigentlich zu erhaltenen 100 901 (Köf 6001) in die eigentlich ausgemusterte 100 902 ein. Pflichtwidrig wurde nach Sicherstellung etlicher Ersatzteile die 100 901, also die Köf 6001 verschrottet. Damit der Schwindel nicht auffiel, wurde die 100 902 umgehend in 100 901 umbeschriftet und weiterhin als Rangierlok eingesetzt.

Ende 1990 konnte die 100 901 II erstmals im Raw Halle grundhaft aufgearbeitet werden. Sie verließ das Raw nun mit der offiziellen Nummer 199 001-9 und konnte am 8. Januar 1991 wieder in Betrieb genommen werden. Schließlich erfolgte noch die Umzeichnung in 399 703-8 zum 1. Januar 1992. Zum 100. Jubiläum der Rügenschen Kleinbahn 1995 wurde die Lok neu lackiert und wieder mit der richtigen Nummer Köf 6003 beschriftet, womit die Welt in Ordnung und völlig verwirrt war.

Die Köf 6003 besitzt seit 1994 einen gut erhaltenen Tauschmotor von Deutz aus dem Jahr 1951, der nur als Antrieb für ein Notstromaggregat gedient und nur wenige Betriebsstunden erreicht hatte. Er wurde von einem ehemaligen Ehrenlokführer gespendet und läuft sehr zuverlässig.

Heute dient Köf 6003 hauptsächlich als Rangierlok auf dem Bf. Putbus. Ende der 90er, vor der Indienststellung der V 51 901, arbeitete sie auch häufiger im Arbeitszugdienst. Da die Lok keine Druckluftbremse besitzt und nur 20 km/h schnell ist, sind Streckendienste die Ausnahme. Entsprechend selten sind Fotos der Lok außerhalb von Putbus.




Technische Daten

Motor Deutz A6M 517
Motorleistung 105 PS
Antrieb dieselhydraulisch
Rad Φ 700 mm
Höchstgeschw. 20 km/h
Lokmasse 16,5t

Deutsche Reichsbahn
3-achsige Diesel-Rangierlok
Köf 6003
(ex Heeresfeldbahn HF130C)
Hersteller: KHD 1942